

ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ
Fidesz - Magyar Polgári Szövetség
Képviselőcsoportja

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: K/h783

Érkezett: 2008 JAN 18.

Írásbeli kérdés

Dr. Szili Katalin
az Országgyűlés Elnöke részére

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

„Lát-e lehetőséget a személyforgalom újraindítására a Pápa-Csorna vasútvonalon?”
címmel a Hárszabály 91. §-a alapján kérdést kívánok benyújtani Dr. Kákosy Csaba gazdasági és közlekedési miniszter úrhoz.

A kérdésre a választ írásban kérem.

Tisztelt Miniszter Úr!

Választókerületemből, Szany Nagyközség Önkormányzatának polgármesterétől, Németh Gergely úrtól kaptam Dr. Győri Róbert szanyi származású, az MTA osztályvezetőjének és társának tanulmánytervezetét „A személyforgalom újraindításának lehetőségei a Pápa-Csorna vasútvonalon” címmel.

A mellékelt tanulmány alapján kérdezem Tisztelt Miniszter Úrtól:

- Lát-e lehetőséget a személyforgalom újraindítására a Pápa-Csorna vasútvonalon?

Tisztelettel várom válaszát!

Budapest, 2008. január 18.

Dr. Áder János
Fidesz-Magyar Polgári Szövetség



A személyforgalom újraindításának lehetőségei a Pápa-Csorna vasútvonalon

Tanulmánytervezet

Készült Szany Nagyközség Önkormányzata számára

Készítette:

Feld István Márton
egyetemi hallgató (BME)

és

dr. Győri Róbert
osztályvezető (MTA RKK BO)

2007. októberében

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Bevezetés.....	3
Rövid történeti áttekintés	3
A vasúti közlekedés kudarcának okai	4
A vasút által érintett régió demográfiai jellemzői és perspektívái	5
A térség közlekedésének jelenlegi helyzete	8
Az Rábaköz forgalmi viszonyai	8
A tömegközlekedés jelenlegi szerkezete, a „falujáró buszok”	8
Lehetséges alternatívák a térség közlekedésének a fejlesztésére	11
A jelenlegi helyzet megtartása, az egyéni közlekedés részarányának növelése.....	11
A kétszintű tömegközlekedési hálózat alapelve.....	11
Ráhordó elemekkel kiegészített autóbusz-gerincjárat létrehozása.....	12
A vasút ellátása gerincjárat funkcióval	13
A vasút ellátása gerincjárat funkcióval	13
Sikeres külföldi példák.....	13
A Prignitzer Eisenbahn.....	13
A Schönbuchbahn	14
A vasút jelenlegi állapota, vonalvezetése.....	115
A lehetséges viszonylatszervezés – a harántirányú kiegészítő hálózati elemek erősítése ...	16
Ráhordó buszjáratok önkormányzati üzemeltetésben.....	16
Ráhordó buszjáratok a regionális busztársaságok üzemeltetésében	16
A személyforgalom növelésének további lehetőségei	17
Új megállóhely létesítése Szanyban.....	17
A ráhordó buszjáratokról való átszállás megkönnyítése az állomásokon	18
Kerékpárszállítás, ill. –tárolás lehetővé tétele.....	18
Az állomások helyi szerepének növelése	19
Turisztikai lehetőségek.....	20
Várható forgalom	20
A teherforgalom fejlesztési lehetőségei	22
Távlati fejlesztési lehetőségek.....	22
Várható költségek, szükséges döntések	23
A vasútra alapozott gerincjárat struktúra költségei.....	23
Üzemi megtakarítás.....	23
Időmegtakarítás	23
A vasútüzem várható költségei és bevételei.....	24
Ráhordó buszjáratok önkormányzati üzemeltetés esetén.....	32
Szükséges beruházások, és finanszírozási lehetőségeik.....	32
Az önkormányzatok által szükséges lépések, döntések	32
Összegzés	33
Függelék.....	34
Menetrendi javaslatok	34

Bevezetés

Rövid tanulmányunk célja az, hogy bemutassa, milyen út vezetett a 14-es számú, Pápa – Csorna vasútvonalon a személyszállítás megszüntetéséhez, illetve, hogy föltárja, hogyan lehetne racionálisabban működtetni az üzemet. A tanulmány számol az esetleges önkormányzati üzemeltetés lehetőségeivel, ezért tételes számba veszi, hogy ez esetben milyen költségek merülnek fel, illetve, hogyan lehet a keletkező veszteséget minimalizálni. Átgondoljuk annak a lehetőségét is, hogy a térség tömegközlekedési hálózatát milyen intézkedésekkel lehet átformálni olyan módon, hogy a vasút jobban megtalálja a helyét: olyan alternatívát próbálunk felkínálni, ami egyaránt kedvezőbb tömegközlekedés használóinak és a költséghatékonyabb a mai struktúrájánál.

Rövid történeti áttekintés

A Pápa – Csorna HÉV-en 1896. augusztus 1-jén indult meg a forgalom. A vasútvonal – nevének megfelelően – valóban helyi érdekeket szolgált, elsődleges célja a vonal által felfűzött gazdag mezőgazdasági vidék feltárása, a mezőgazdasági termékek elszállítása volt. Helyi érdekű volt abban az értelemben is, hogy a vonal építésének költségeit az érintett vármegyék, települések és uradalmak állták. A kiépítés – a HÉV-eken szokásos módon – gyenge felépítménnyel történt meg, az engedélyezett legnagyobb sebesség 35 km/h volt. A vonalon öt állomás működött (Rábapordány, Egyed-Rábacsanak, Szany-Rábaszentandrás, Marcaltó, Ihász), ezek közül az ezredfordulón Marcaltó mh.-ként, Rábapordány mrh.-ként üzemelt, az egykori Esterházy uradalom majorjait kiszolgáló Ihász pedig megszűnt.

A személyforgalmat a vonal „hőskorában” – a vicinálisok többségéhez hasonlóan – 3 pár vegyesvonattal látták el, igen alacsony menetidővel. (A vonatok menetideje, komfortfokozata és sűrűsége egyébként a személyszállítás megszüntetéséig folyamatosan javult.) A 377-es gőzmozdonyokat 275-ösök és 376-osok váltották fel, a dízelesítés a '70-es évek közepén történt meg. Ekkortól a személyforgalom feladatait AB és ABY motorkocsikkal oldották meg, amik jellegzetesen egy-két mellékkocsival közlekedtek, a teherforgalmat pedig M43-as mozdonyokkal bonyolították le. 1988-tól a vonalon a személyszállítást már kizárólag a Bz motorkocsik jellemezték, amelyek a '90-es évek közepétől mellékkocsi nélkül közlekedtek. A személyszállító vonatok menetidejének és a vonatok számának változását mutatja be az 1. táblázat.

1. táblázat.

Menetrendi időszak	Személyszállító vonatpár	Menetidő
1896	3	1' 32" - 1' 55"
1961-1962	6	1' 16" - 1' 18"
1985-1986	6	1' 5" - 1' 10"
1991-1992	6	55" - 59"
1996-1997	8-9	55" - 59"
2006-2007	8	46" - 47"

A menetidő közelmúltbeli jelentős javulását az tette lehetővé, hogy a pályát a '80-as évek végétől kezdve fokozatosan átépítették (40 km/h-ról 60 km/h-ra), a vonalon pedig bevezették a MEFI-rendszert. (Ennek költségeit mai áron minimum 2 milliárd Ft-ra lehet

becsülni.) A MEFI-rendszer bevezetése tette lehetővé, hogy a vonalakon az állomási szolgálat teljesen megszűnt, a vonatok közlekedését Pápáról irányították.

A vasútvonal megszüntetésének az ötlete már az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció idején felmerült. Akkor – állítólag – katonai-stratégiai megfontolásból vetették el. (Az 1-es fővonal Komáromnál az országhatár (a Duna) mellett halad, és háborús viszonyok esetén üzemeltetése kétségessé válhat. Ennek a pontnak a kikerülésére jó alternatívát adott a Tatabánya – Pápa – Csorna útvonal.) Ez a szempont mára megszűnt, amit jelez az is, hogy 2007. március 1-jén nem csak a Pápa – Csorna, hanem a Pápa – Tatabánya vonalon is leállt a személyszállítás.

A vasúti közlekedés kudarcának okai

Bár a vasútvonal bezárása körüli – többnyire érzelmi jellegű – viták során többször is felmerült, hogy az alacsony utasszámot tükröző hivatalos adatok nem felelnek meg a valóságnak, mindenképpen be kell látni, hogy a 90-es éveket követően a 14-es vasútvonal csupán kiegészítő hálózati elemmé degradálódott a Rábaköz térségében. A MÁV ugyan – sok más mellékvonallal ellentétben – nem hanyagolta el az infrastruktúrát, sőt a 90-es évek derekán a pályát teljesen fel is újították, a forgalmat azonban ezt követően is döntően – a vonattal azonos szerepű – az autóbuszok szállították el. Az utóbbi években, a motorizáció előrehaladtával pedig az egyéni közlekedés részaránya is megnövekedett, s ez természetesen elsősorban a kevésbé attraktív vasút forgalmát érintette érzékenyen.

Melyek voltak azok az okok, melyek ide vezettek? Mint említettük, a pálya állapota egyáltalában nem volt rossznak mondható, hiszen – szinte végig – alkalmas volt a 60 km/h-s sebességre. A vonatok száma sem volt alacsony, hiszen több más vicinálissal ellentétben itt nem napi 4-5, hanem 9 vonatpár közlekedett, amely elvben nagyjából kétórás követést jelentett a vonalon.

A sikertelenség legfőbb oka az volt, hogy a vonat nem volt versenyképes a párhuzamos buszjáratokkal. Ezt nagyon jól jelzi, hogy a Pápa-Csorna közötti autóbuszokon - a vasút megszűnése előtt – naponta több mint 1000 fő utazott, míg a vonattal alig 200-an. A buszok a falvak jelentős részében előnyösebb helyeken álltak meg, s általában több is volt belőlük. Egyed és Csorna között pl. 13 pár busz van naponta (valójában több, csak egy részük jelentősen hosszabb menetidővel közlekedik), Rábapordány és Csorna között pedig már a 14-es megszüntetése előtt is több busz ingázott, mint vonat; így érthető módon az emberek azt választották, mivel a központban állt meg, és a menetrendje is jobb volt, mint a vonaté. Utóbbi tény vezetett oda, hogy az egyik legfontosabb célcsoport tagjai, a középiskolába járó diákok elpártoltak a vasúttól. Sokan járnak a 14-es mellett fekvő falvakból Győrbe iskolába. Március 3-a előtt Csornára csak 6:12-kor, illetve 9:37-kor érkezett vonat Pápa felől, tehát nem csak azok számára volt ez előnytelen, akik Győrbe ingáztak (volna), hanem azok a diákok is hosszú kényszerpihenőre voltak kárhóztatva, akik Csornára jártak tanulni. Természetesen ez vonatkozik azon ingázókra is, akik az iskolakezdéssel egy időpontban kezdenek a munkahelyükön. A többi csatlakozással sem volt minden rendben, Pápán és Csornán is egyaránt előfordult, hogy az alapviszonylatok (Celldömölk-Győr, ill. Sopron-Győr) 10-12 perccel a vicinális érkezése előtt már elhagyták az állomást.

A buszok és a vonat között az együttműködés jelképesnek is alig volt nevezhető. A két szolgáltató, a MÁV és a Volán lényegében egymás versenytársai, és nem partnerei voltak. Ezt a versenyt pedig a magyar állam súlyos összegekkel támogatta, ezzel létrehozva egy meglehetősen pazarló, és rosszul működő struktúrát. A két társaság az egymással párhuzamos viszonylataikon külön-külön is akkora kapacitást biztosított, amely elegendő volt az utasforgalmi igények kielégítésére, így aztán aki a versenyben alulmaradt, igen komoly deficitet okozott az üzemeltető számára.

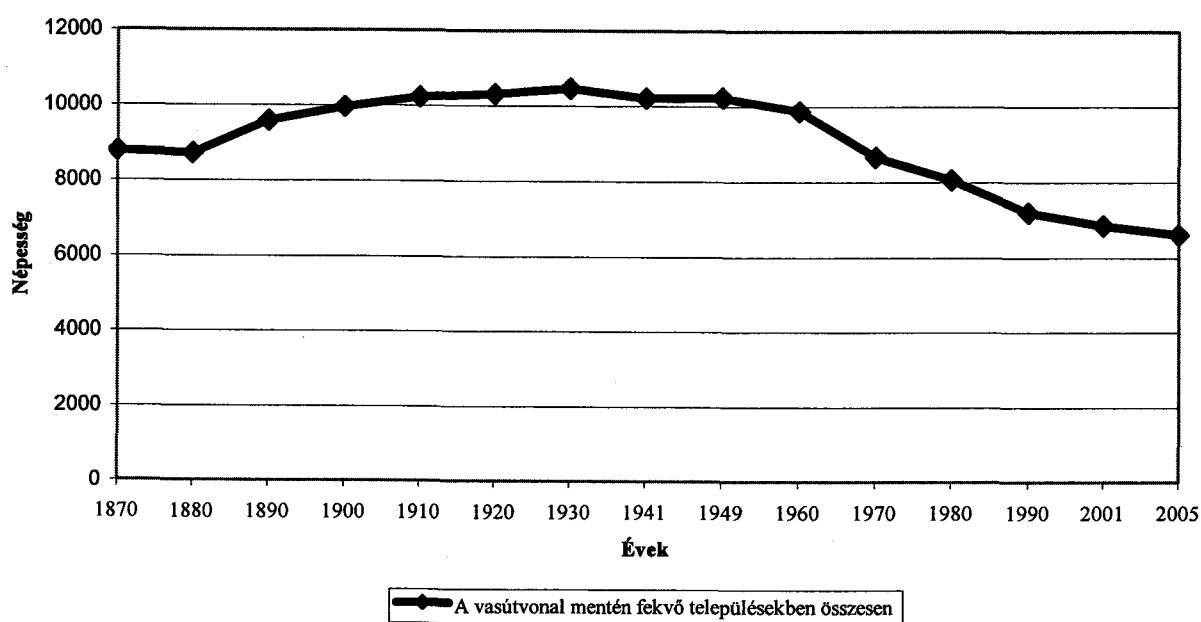
Riasztólag hatott a potenciális utazóközönségre az állomási infrastruktúra és a járművek kritikán aluli állapota. Bár tudvalevő, hogy az utazóközönség elsősorban az átszállások számát, a gyorsaságot és az árat nézi a tömegközlekedés megítélésakor, a többi szempont - habár ezek is fontosak - másodlagos. Ez azonban csak bizonyos tűréshatáron belül igaz. Ha a vonatok koszosak, a WC-t állapota miatt inkább kerülni érdemes, ha az ülések össze-vissza vannak szaggatva, vagy ha az állomás épületében hajléktalanok laknak, akkor sem biztos, hogy a helyiek szívesen várnak ott 10-15 perceket. Szintén nem túl vonzó, ha az állomáson nincs hova húzódni az eső elől (a váróterem padlóját üvegszilánkok, ill. ürülék borítja), vagy egyszerűen nincs hová leülni, mert a néhai padokra már csak a vasbeton tartópillérek emlékeztetnek, a fa részeket már ellopták. A 14-es vonal ebben a tekintetben abszolút sereghajtó volt a bezárt HÉV-ek között: ép állomás gyakorlatilag nem volt a vonalon, a bezárásakor már az összes épület kritikán aluli állapotban volt. Szany-Rábaszentandrás állomás a helyi vandálok éjszakai találkozóhelye lett, de nem jobb a helyzet Rábapordányban sem, amelyet a vonal bezárása óta az oda betelepült huligánok miatt megközelíteni sem igen érdemes.

A vasút által érintett régió demográfiai jellemzői és perspektívái

A vasút által feltárt vidéken két megye (együttal két régió): Győr-Moson-Sopron és Veszprém megye osztozik. Mind a dél-rábaközi, mind az alsó-kemenesaljai táj jellegzetes aprófalvas terület, a községek lélekszáma ritkán haladja meg az ezer főt, inkább 500 fő körül mozog. Az alacsony gyerekszám, a lakosság elöregedése és a jelenleg is többnyire negatív vándorlási egyenleg miatt a térség lakossága folyamatosan csökken, a vidék népesedési csúcsa a két világháború közti időszakra esik. A falvak elnéptelenedése azonban nem volt olyan drasztikus, mint az ország szerencsétlenebb sorsú vidékein (van olyan baranyai aprófalva, amely lakosságának közel felét elvesztette a '60-as években), a népességcsökkenés üteme az utóbbi években lassul (1. ábra.).

1. ábra.

A Pápa-Csorna vasútvonal településeinek lélekszám-változása (1870-2005)



2006. január elsején a vasútvonal menti településekben 6 600 fő lakott. Ha ehhez hozzászámoljuk egy esetleges ráhordás esetén érintett közeli településeket (Sobor, Várkesző, Egyházaskesző), amelyek lakói alkalmasszerűen a vasutat eddig is igénybe vehették, akkor a lélekszám 7 660 főre emelkedik. A települések közül kiemelkedik a vidék tradicionális mikrocentruma (egykori mezőváros, a püspöki uradalom központja), Szany a maga bő 2 200 fős lakosságával. Szany elhelyezkedése a vonal szempontjából is fontos: hiszen a két város között félúton fekszik, lakói (Rábaszentandrásához hasonlóan) egyaránt mindkét irányba vonzódnak.

A tömegközlekedést rendszeresen a napi ingázók használják. Az ingázók számáról a 2001-es népszámlálás ad tájékoztatást, amelynek településekre és irányokra bontott adatait a 2. és 3. táblázatban közöljük.

2–3. táblázat.

Települések	Lakónépeség 2005	Ingázók száma összesen (tanuló és dolgozó) 2001
Rábapordány	1114	252
Rábacsanak	557	91
Egyed	583	123
Szany	2234	263
Rábaszentandrás	529	134
Marcaltó	828	201
Nemesgörzsöny	763	206
Sobor	304	48
Egyházaskesző	546	112
Várkesző	199	56
Vasútvonal mentén összesen	6608	1270
Soborral és a két Keszővel együtt összesen	7657	1486

Települések	A dolgozók ingázása a legfontosabb célpontokba 2001					Mindösszesen
	Csorna	Győr	Pápa	Sopron	Kapuvár	
Rábapordány	74	115	1	3	1	194
Rábacsanak	32	15				47
Egyed	21	31	1			53
Szany	48	51	33	3	2	137
Rábaszentandrás	15	18	7			40
Marcaltó	5	3	109			117
Nemesgörzsöny	9	2	135			146
Sobor	4	20	2			26

Egyházaskesző	4	2	56			62
Várkesző	2	1	27			30
A vasútvonal mentén összesen	204	235	286	6	3	734
Soborral és a két Keszővel együtt összesen	214	258	371	6	3	852
Települések	A tanulók ingázása a legfontosabb célpontokba 2001					Mindösszesen
	Csorna	Győr	Pápa	Sopron	Kapuvár	
Rábapordány	14	37	1	3		55
Rábacsanak	15	6		2	2	25
Egyed	16	19				35
Szany	29	38	29	2		98
Rábaszentandrás	8	4	6	2		20
Marcaltó			44	1		45
Nemesgörzsöny			57			57
Sobor	3	4				7
Egyházaskesző			29			29
Várkesző		1	14			15
Vasútvonal mentén összesen	82	104	137	10	2	335
Soborral és a két Keszővel együtt összesen	85	109	180	10	2	386
A vasútvonal mentén dolgozó+tanuló	286	339	423	16	5	1069
Soborral és a két Keszővel együtt dolgozó+tanuló összesen	299	367	551	16	5	1238

Az ingázási adatokból kiderül, hogy a vasútvonal mellől eljáró dolgozók és tanulók 3 fő centrumot keresnek fel: Pápát, Győrt és Csornát, az ingázási körzetek között is a megyehatár a választóvonal. Jelentős még a szanyi Interfa Kft. ingázóinak a száma is (mintegy 560-580 főt foglalkoztat az üzem), de ők a tömegközlekedés szempontjából nem jöhetnek számításba, hiszen a vállalat céges autóbuszokkal szállítja alkalmazottait.

Külön vizsgáltuk azt is, hogy a két város, Csorna és Pápa között mekkora mértékű a keresztingázás, illetve a városokból a falvakba irányuló rendszeres forgalom. Ennek alakulását mutatja be a 4. táblázat.

4. táblázat

Települések	A dolgozók kiingázása a két városból a vasút által felfűzött településekre 2001						Mindösszesen
	Csorna	Pápa	Rábapordány	Egyed	Szany	Marcaltó	
Csorna		6	15	6	8		35
Pápa	17				14	42	73
A két város összesen	17	6	15	6	22	42	108

A két városnak az egymás közti keresztingázás nem túlságosan jelentős, mindössze 23 főt érintett. Többségük minden bizonnyal személygépkocsival ingázott, a tömegközlekedést választók között viszont a vasút lehetett előnyösebb (magasabb járatsűrűség, jobb menetidő). Ennél nehezebb értékelní a falvakban irányuló ingázást. A Szanyba ingázók között minden bizonnyal az Interfa Kft. alkalmazottait kell keresnünk, akikre mint utasokra a vasút nem számíthat. Vélhetően hasonló a helyzet Pápáról nagy számban Marcaltőre ingázók körében, akik vélhetően pápai állami gazdaság ihászí stb. telephelyeinek dolgozóí.

A térség közlekedésének jelenlegi helyzete

A Rábaköz forgalmi viszonyai

Az érintett térség elsősorban a két helyi központ, Pápa és Csorna köré szerveződik, amelyek nem csak közigazgatási, hanem közlekedési központjai is a térségnek. Csornán halad át a GySEV Sopron-Győr vonala, melyen a haladási sebesség magas (120 km/h), Pápán pedig a MÁV Celldömölk – Győr vonala megy át. Ez ugyan nincs villamosítva, de a hézag nélkülire átépített 48 kg/fm sínes felépítményen a 80 km/h-s sebesség nagyjából végig tartható. Elmondható, hogy a Szanytól délre fekvő települések jellemzően Pápa, az attól északra fekvők pedig inkább Csorna felé orientálódnak. Jelentős befolyással van a települések életére a megyeszékhely Győr közelsége, s mivel ebben az irányban nem vezet autópálya, az említett vasúti fővonalak jelentik a leggyorsabb eljutási lehetőséget a város irányába. Éppen ezért kiemelten fontos, hogy ezekhez az érintett térség ingázó lakói minél gyorsabban eljuthassanak.

A tanulmányban tárgyalt falvak közül Szany számít kisebb térségi központnak, mely azonban csak néhány környékbeli település (Vág, Várkesző, Rábaszentadrás, Sobor) irányából generál jelentősebb forgalmat.

A térségben kétszámjegyű főútvonal mindössze kettő található, s ezek (86-os, 83-as) is csak érintik a tárgyalt régiót. Ezeket leszámítva még a Szilsárcány-Szany-Marcaltő-Ihász-Pápa útvonal alkalmasabb a gyorsabb haladásra, a többi útvonal állapota ennél lényegesen rosszabb.

A tömegközlekedés jelenlegi szerkezete, a „falujáró buszok”

A térség jelenlegi közlekedése alapvetően a sok települést feltáró, és emiatt jellemzően nagy menetidővel közlekedő buszjáratokra épül. Ezek mellett található néhány távolsági viszonylat is, melyek a főútvonalak mentén fekvő települések számára biztosítanak eljutási lehetőséget Sopron, Veszprém, Balatonfüred, Győr, Szombathely és Zalaegerszeg irányába. Ezekben a viszonylatokon jellemzően napi 2-3 pár autóbusz közlekedik. A kelet-nyugati irányban fekvő főutakhoz közelebb eső falvakból indul néhány betétjárat is, melyeken többnyire 2-3 buszpár ingázik, és jellemzően a legrövidebb úton érik el Csornát, illetve Pápát. A többi viszonylat általános jellemzője, hogy igyekeznek minden lehetséges utazási irányt lefedni. Mivel azonban a Rábaközben jelentkező forgalmi igények meglehetősen homogének, a legtöbb irányban igen csekély az utasforgalom. Ennek a következménye, hogy a legtöbb ilyen „falujáró” viszonylaton mindössze napi 1-2 buszpár közlekedik.

4. táblázat: A Rábaközben közlekedő autóbusz-viszonylatok munkanapokon

Távolsági járatok		
Viszonylat	Napi buszpárok száma	km

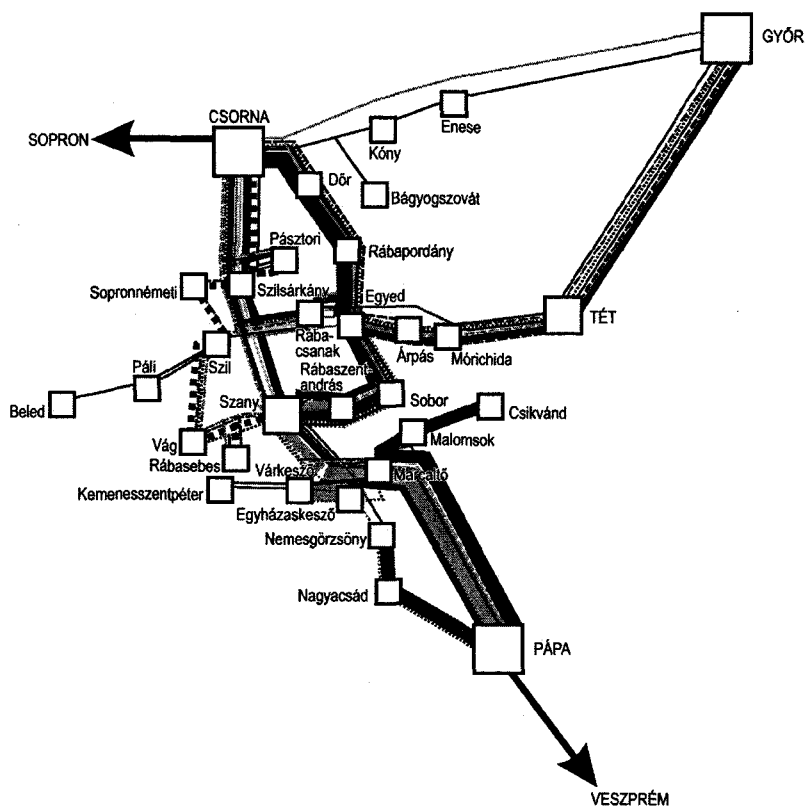
Sopron – Csorna – Pápa - Veszprém	3	146
-----------------------------------	---	-----

Alapviszonylatok		
<i>Viszonylat</i>	<i>Napi buszpárok száma</i>	<i>km</i>
Egyed – Sobor – Rábaszentandrás – Szany – Rábacsanak – Szilsárkány – Pásztori – Csorna	1	32
Mórichida – Árpás – Egyed – Rábacsanak – Szilsárkány – Csorna	1	24
Győr – Mórichida – Árpás – Egyed – Sobor – Rábaszentandrás – Szany – Rábacsanak – Szilsárkány – Pásztori – Szilsárkány – Csorna	1	71(19)
Győr – Mórichida – Egyed – Rábapordány – Dör – Csorna	1	61
Győr – Mórichida – Árpás – Egyed – Rábacsanak – Szilsárkány – Pásztori – Csorna	1	60
Győr – Mórichida – Árpás – Egyed – Sobor – Rábaszentandrás – Szany – Rábasebes – Vág – Szil – Rábacsanak – Szilsárkány – Pásztori – Szilsárkány – Csorna	1	82(30)
Egyed – Rábapordány – Dör – Csorna – Bágyogszovát – Kóny – Enese – Győr	1	45
Beled – Páli – Szil – Rábacsanak – Szilsárkány – Pásztori – Csorna	1	28
Rábacsanak – Rábapordány – Dör – Csorna – Győr	1	54
Szany – Rábaszentandrás – Sobor – Egyed – Rábacsanak – Rábapordány – Dör - Csorna	4	32
Szany – Rábacsanak – Szilsárkány – Pásztori – Szilsárkány - Csorna	1	18
Szany – Marcaltó – Pápa	1	25
Szany – Marcaltó – Egyházaskesző - Pápa	1	28
Szany – Rábaszentandrás – Szany – Várkesző – Egyházaskesző – Marcaltó – Pápa	4	29
Csorna – Szilsárkány – Rábacsanak – Szany – Marcaltó – Pápa	1	41
Csorna – Dör – Rábapordány – Egyed – Rábacsanak – Egyed – Sobor – Rábaszentandrás – Szany – Egyházaskesző – Marcaltó – Nemesgörzsöny - Pápa	1	55
Kemenesszentpéter – Várkesző – Marcaltó – Malomsok – Pápa	1	32
Kemenesszentpéter – Várkesző – Egyházaskesző – Marcaltó - Pápa	1	29
Vág – Rábasebes – Szil – Szany – Rábaszentandrás – Sobor – Egyed – Árpás –	1	60

Mórichida – Győr		
Szany – Rábaszentandrás – Sobor – Egyed – Árpás – Mórichida - Győr	3	53
Szany – Rábasebes – Vág – Szil – Sopronnémeti – Szilsárkány – Pásztori – Csorna	3	17.5
Árpás – Egyed – Rábapordány – Dör – Csorna	1	21
Szany – Várkesző – Egyházaskesző – Marcaltó – Pápa	1	25
Győr – Mórichida – Árpás – Egyed – Sobor – Rábaszentandrás – Szany – Rábasebes – Vág - Páli - Szil – Sopronnémeti – Szilsárkány – Csorna	1	87

Betétjáratok		
<i>Viszonylat</i>	<i>Napi buszpárok száma</i>	<i>Km</i>
Sobor – Rábaszentandrás – Szany – Rábacsanak – Szilsárkány – Csorna	1	26
Egyed – Rábapordány – Dör - Csorna	4	16.5
Csikvánd – Malomsok – Marcaltó – Pápa	6	24.5
Várkesző – Egyházaskesző – Marcaltó – Pápa	3	21
Szany – Rábaszentandrás	1	3
Várkesző – Marcaltó	1	5
Nemesgörszöny - Pápa	7	

2. ábra: A Rábaközben közlekedő autóbusz-viszonylatok munkanapokon



A táblázatok és a 2. ábra egyértelműen alátámasztják a fenti állításokat. Jól látszik, hogy a Rábaközben nagyon sok viszonylat van, ám többségükön naponta csak egyszer lehet végigutazni. Hiányoznak az olyan céljáratok, melyek a helyiek valós igényeit, tehát a Csornára illetve Pápara eljutást a lehető legrövidebb úton, és elfogadható követéssel biztosítanák. Valamivel talán jobb a helyzet azokban a falvakban, amelyek szomszédosak a térségi központokkal, hiszen ezeken jellemzően az összes falujáró és

távolsági buszjárat is áthalad (Szilsárkány, Marcaltó). A belső falvak azonban már nincsenek ilyen jó helyzetben, s ezt különösen problémássá teszi, hogy a térség – Csorna és Pápa után – legnagyobb települése éppen az a Szany, amely a két város között félúton fekszik.

Lehetséges alternatívák a térség közlekedésének a fejlesztésére

A jelenlegi helyzet megtartása, az egyéni közlekedés részarányának növelése

A 60-as, 70-es években kialakult a világban az a szemlélet, hogy az egyetemes közlekedési problémák megoldásaként egyedül a személygépkocsi, az egyéni közlekedés jöhet szóba. Akkor ennek a közlekedési módnak a hátrányaival nem számoltak. A gépkocsit használók jóval nagyobb területet foglaltak el, mint a tömegközlekedést igénybe vevők, s ez a városok, regionális szinten pedig a főútvonalak túlszűfoeltságához vezetett, amelynek következtében nem csak az ott élők mindennapi élete nehezedett meg, hanem az eljutási idők is lényegesen megnövekedtek. A 70-es évektől kezdődően lassan ráébredt a világ az egyéni közlekedés másik jelentős problémájára: a rendkívül erős környezetkárosító hatására. Itt szintén hasonló az alapprobléma, hiszen a gépkocsihasználó azért bocsát ki több károsanyagot, mert fajlagosan nagyobb tömeget mozgat, mint az, aki pl. autóbusszal közlekedik. Az érintett térségben ezek a problémák szintén komoly gondot okozhatnak, amennyiben a tömegközlekedés fejlődése nem akasztja meg az egyéni közlekedést használók arányának növekedését. A főútvonalak már ma is igen jelentős forgalmat bonyolítanak le, s további növekedés esetén tovább nőhet a zsúfoltság, amely a balesetveszélyt és az eljutási időket is jelentősen megnövelheti. Különösen súlyos következményekkel járhat az egyéni közlekedést használók számának a növekedése a környék városainak szempontjából, hiszen itt az utak kapacitásának bővítési lehetőségei a főutakénál lényegesen korlátozottabbak, és a gyakori kereszteződések miatt számos helyen forgalmi torlódások alakulhatnak ki. A megyeszékhely, Győr esetében ez már ma is igen komoly gondot jelent (pl. Baross-híd), s az autók számának növekedésével a városi közlekedés feltételei Pápán és Csornán egyaránt jelentősen romolhatnak. Környezetvédelmi szempontból a helyzet szintén aggályos.

Összességében megállapítható tehát, hogy az egyéni közlekedés szerepe csupán a rövidebb utazási távolságokon, a faluközi forgalomban szabad, hogy jelentős legyen, a nagyobb városok felé irányuló ingaforgalomban játszott szerepét az autós közlekedésnek mindenképpen csökkenteni kell.

A tárgyalt térség jelenlegi tömegközlekedési hálózata nem alkalmas arra, hogy az egyéni közlekedéssel szemben alternatívát jelentsen. Ez szintén a falujáró buszok elhibázott rendszerére vezethető vissza, hiszen számos településről (pl. Szanyból) csupán napi 3-4 alkalommal lehet elfogadható menetidővel (Szany esetében ez 25-30 perc) eljutni a térségi központokba, a többi buszjárat jelentős kerülővel ér oda, s menetideje a kívánatosnál akár 40-50%-kal is nagyobb. Nem is beszélve arról, hogy a rendkívül sok viszonylat üzemeltetése nagyon drága, s a jelentkező veszteség a várhatóan csökkenő utasszám miatt tovább nő majd.

Egyértelmű tehát, hogy egy új hálózatnak alapjaiban más szervezési elvekből kell kiindulnia.

A kétszintű tömegközlekedési hálózat alapelve

Nyilvánvaló tehát, hogy a térség közlekedése számára a mai rendszer megtartása nem alternatíva. Milyen más út képzelhető el?

A közlekedésszervezés három fontos alapelve az, hogy az utasokat a céljukhoz minél gyorsabban, olcsóbban, és a lehető legkényelmesebb körülmények – főként kevés átszállás -

közepette szállítsa el. A három alapelv közül egyiket sem lehet kizárólagosnak tekinteni. A Rábaközben szemmel láthatólag azonban mégis ez történt, illetve történik, hiszen a buszhálózat alapvetően úgy van megszervezve, hogy – kis túlzással – bárhonnán bárhová el lehessen jutni. Ez önmagában nem baj, azonban a kizárólag az átszállások minimalizálására való törekvés kárára vált a másik kettőnek. A mostani hálózat – az utasforgalomhoz viszonyítva – csak jelentős veszteséggel üzemeltethető, és a többségnek a megfelelő sebességű eljutást sem biztosítja.

Az egyensúlyt a viszonylatok feladatok szerinti szétválasztásával lehet megoldani. A rendszer alapját egy-két erős gerincjárat kell, hogy képezze, mely gyorsjáratot tölt be. Ehhez nyilván lehetőleg zárt, egyszerű vonalvezetésű pályára, s minimum 60 km/h-s folyamatos haladási sebességre van szükség, továbbá a megállások száma is csekély kell, hogy legyen. Ezeknek a viszonylatoknak nagy kapacitást, regionális szinten minimum kb. 100 ülőhelyet kell biztosítaniuk járművenként. A másik szint azon viszonylatok köre, mely elsősorban a falvak ingázó lakosságának a gerincjáratra való ráhordását, mellel pedig a kisebb volumenű faluközi forgalmat bonyolítja le. Ez a struktúra ugyan az érintett utasok egy része számára (korántsem mindenkinek!) valamivel több átszállást generál, mint a hagyományos, falujáró buszokra alapozott közlekedési rendszer, de mivel a különböző utazási irányok integrációján alapszik, sokkal gazdaságosabban üzemeltethető, és az utazóközönség számára jelentős időmegtakarítást jelent.

Ráhordó elemekkel kiegészített autóbusz-gerincjárat létrehozása

A fő gerincjárat a tárgyalt térségben két módon valósítható meg: *busszal*, illetve *vonattal*.

Amennyiben a választott üzemmód a busz, a „gyors”-viszonylat számára a legmegfelelőbb vonalvezetés nyilvánvalóan a Csorna-Szany-Marcaltó-Pápa útvonal, melyen ma is haladnak távolsági buszok. Ebben az esetben ráhordási pontként funkcionálhat Szilsárkány, Szany, és Marcaltó. A gerincjáratra rákapcsolható falvak ez esetben a következők lehetnének:

Ráhordási pont	Ráhordható település
Szilsárkány	Egyed, Rábacsanak
Szany	Sobor, Rábaszentandrás
Marcaltó	Várkesző, Egyházaskesző, Malomsok

A busszal szervezett gerincjárat előnye, hogy a mai rendszernél gazdaságosabban üzemeltethető, az utazási sebességet is jelentősen növelné, és – viszonylag – kevés beruházással, szervezéssel megvalósítható volna.

Hátránya azonban, hogy bizonyos települések nem, vagy csak nehezen hordhatók rá a buszjáratra, holott vasúti gerincjárat esetén ez megoldható volna. Jelentős kerülőt jelentene a ráhordás Egyed, Árpás és Mórchida községek Csornára, vagy tovább ingázó lakosai számára. Ezen problémák miatt a szolgáltatás megfelelő színvonalon tartása *csak lényegesen nagyobb teljesítménnyel* (főleg több viszonylattal) képzelhető el. Jelentős hátránya továbbá a buszos megoldásnak, hogy nem lehet kihasználni a kerékpáros közlekedésben rejlő lehetőségeket. A tárgyalt falvakra általánosan elmondható, hogy ezen közlekedési eszköz igen népszerű, mivel fenntartása olcsó, és a vidék terepviszonyai is kedvezőek a kerékpárhasználat szempontjából. Amennyiben lehetővé válna a kerékpár (ideális esetben ingyenes) szállítása, vagy akár csak tárolása is, minden bizonnyal többen választanák a tömegközlekedést, és mivel így a gerincjárat megállójához a lakosság jelentős része közelebb kerülne, a ráhordó buszjáratok kapacitását is csökkenteni lehetne, amely érthető módon jelentősen javíthatna a projekt

gazdasági mutatóin. A buszokon azonban kerékpár szállítására nincs mód, és buszmegállóknál a kerékpártárolók létesítésének lehetőségei is korlátozottak. Hasonló eredményre jutunk akkor, ha a P+R parkolók kialakításának lehetőségeit vizsgáljuk. A buszok – vasúthoz viszonyítva – kis kapacitása miatt nagyobb forgalom már szintén csak jelentős többletteljesítmény árán szállítható el, amely a költségeket lényegesen megnöveli.

Összességében megállapítható tehát, hogy bár a buszra alapozott gerincjárat olcsón megvalósítható volna, és választ adna a térség közlekedési problémáinak jelentős részére, a vonalvezetés és az egyéni közlekedés különböző módozataival való együttműködés hiányosságai miatt nem tekinthető teljes értékű megoldásnak.

A vasút ellátása gerincjárat funkcióval

A gerincjárat stuktúra másik lehetséges alapeleme a vasút.

A vasút vonalvezetése utasforgalmi szempontból ugyan szintén nem mondható tökéletesnek (bővebben ld. 8.2.), ám a ráhordás az autóbusz-gerincjáratnál jobban megszervezhető. A busszal ellentétben ugyanis a vasútra – kerülő nélkül – ráhordható Egyed, Árpás és Mórchida község, továbbá a vasút Rábapordány számára is megfelelő kapcsolatot tudna biztosítani. Hátránya a vasúti gerincjárat alkalmazásának, hogy Marcaltó és Szany községek esetében a vonat nem a központban állna meg. Ez a probléma új megállóhely létesítésével Szanyban részben orvosolható. A vonalvezetésnél azonban mindenképpen meg kell említeni a vasút azon pozitívumát, hogy a zárt pályának, és a közúti keresztezésekben élvezett elsőbbségnek köszönhetően a 60 km/h-s sebesség szinte végig tartható (a busz által érintett lakott területeken alacsonyabb haladási sebesség engedélyezett), és természetesen a forgalom egyéb résztvevői sem zavarják a közlekedést, s így a megbízhatóság is jelentősen nagyobb. A vasút fontos előnye, hogy szállítható rajta kerékpár, illetve a vasútállomásokon rendelkezésre álló épületek bőven elegendő teret biztosítanak azok tárolásához. Emiatt – ahogy fentebb is említettük – a vasút által lefedett területek nagysága jelentősen megnövekedne. Mivel a vasútállomások korábbi rakodófelületei ma már nagyrészt kihasználatlanul állnak, itt igény esetén létesíthető akár P+R parkoló is. Fontos vonzata volna a vasút újraindításának az is, hogy újra funkcióval tölthetné meg a falu fontos középületeinek (bár ma már állapotuk miatt egyre inkább szegényfoltok) számító vasútállomásokat is. Fontos szempont továbbá, hogy – az üzemközösség miatt – szervezhető volna egy közvetlen Szany-Győr vonat is, mely összehasonlíthatatlanul jobb eljutási lehetőségeket biztosítana a mai helyzethez képest, hiszen a járművek Csornától nem a zsúfolt országúton, hanem a GySEV fővonalán haladhatnának 120 km/h-s sebességgel. Hátránya a vasút újraindításának, hogy a buszos megoldáshoz képest magasabb a költségigénye, részben éppen a nagyobb – kizárólag a vasúthoz kötődő – infrastruktúra miatt.

Összességében azonban mégis úgy gondoljuk, hogy a környék közlekedési problémáira a vasút jelenti a legjobb megoldást.

A vasút ellátása gerincjárat funkcióval

Sikeres külföldi példák

A Prignitzer Eisenbahn

A 80-as évek óta újra és újra felmerült a rendkívül alacsony kihasználtságú, veszteséges Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse) vonal felszámolása. A vonal ekkor nagyjából hasonló starthelyzetben volt, mint napjainkban az itt tárgyalt, Pápa-Csorna közötti

vasút. A pálya hasonló vonalvezetésű, és szintén 60 km/h-ra volt alkalmas. 1996-ban a vonal üzemeltetését a PEG (Prignitzer Eisenbahn GmbH) vette át, s az utasforgalom ekkor növekedésnek indult, ám a tartományi illetékesek ez még mindig nem győzte meg. Végül azonban a vállalkozó ügyességének és leleményességének köszönhetően ismét nyereségesse tudta tenni a vonalat, s bebizonyította, hogy van lehetőség a vasút sikeres üzemeltetésére szerényebb anyagi lehetőségek között is.

Mivel már lehetőség nem volt, kezdetben az üzemeltetést nyugatnémet kocsikkal kezdték meg. Az újabb kocsikhoz képest csekély komfortot azonban a szolgáltató némi kreativitással remekül tudta pótolni. A PEG utasok kényelme érdekében tett erőfeszítéseit a Német Vasútbarátok Egyesülete 1999-ben díjjal ismerte el.

A sikerből persze aligha lett volna valami, ha nem vezetnek be az ütemes menetrendet, és nem javítják jelentősen az átszállási kapcsolatokat. A vonattal addig több esetben is párhuzamos buszok szerepét csökkentették, és ráhordó járatokká alakították azokat. Mivel a vállalkozás ismét nyereségesse tudott válni, lehetőség nyílt új járművek beszerzésére is. Ezek már természetesen alacsonypadlósak, és kerékpárszállításra is alkalmasak. A kocsik tisztaságát és az utasok biztonságát térfigyelő rendszerrel igyekeznek biztosítani. Természetesen nosztalgiamenetek szervezésére, és különvonatok kibérlésére is van lehetőség.

Az elmúlt években mért napi több mint 900 utas egyértelműen pozitív visszaigazolásnak tekinthető az utazóközönség részéről. Hogy a további növekedés biztosítva legyen, a PEG és a Berlin-Brandenburgi Közlekedési Szövetség közösen éppen egy új közlekedési koncepciót dolgozik, melyben természetesen a vasút is fontos helyet kap. Különösen az iskolai forgalomban betöltött szerepét kívánják erősíteni, ezért várhatóan a reggeli és délutáni indulási időket is az iskola kezdetéhez ill. végéhez igazítják majd.

A PEG-et 2004-ben az angol ARRIVA vásárolta meg, mely ily módon sikerrel tört be a német regionális vasutak piacára.

A Schönbuchbahn

A Schönbuchbahn jó példa arra, hogy akár a korábban megszüntetett, leállított vonalak is újra sikeressé tehetők. Miután a vonalon 30 évig (!) nem folyt személyszállítás, az újraindítás előtti, napi 2500 utast jósló becslések is túlzottan optimistának tűntek. Látszólag ellentmondott ennek a derűlátásnak az is, hogy az addigi – nem kimondottan rossz – buszvonalat is csak 20%-kal kevesebben vették igénybe. Mindezek ellenére a vonatok újraindítását követően mért adatok még a legmerészebb becsléseket is felülmúlták: már az első üzemnapon (1996. dec. 2.) 3740 utast számláltak, két hét múlva pedig már több, mint napi négyezret! A rohamos növekedés ráadásul nem állt le: napjainkban átlagosan 6800-an veszik igénybe a Schönbuchbahnt, két és félszer annyian, mint ahogy az eleinte túlzónak tűnő becslések jóslták!

A Schönbuchbahn nem csak az utasok körében tett szert igen nagy népszerűsége, hanem a szakma számára is modellértékűvé vált. Gyakran érkeznek látogatóba hazai és külföldi szakemberek, hogy az itt szerzett tapasztalataikat otthon hasznosítsák.

A siker okát a Schönbuchbahn Egyesület, valamint az üzemeltető Württembergi Vasúttársaság a rendkívül jó szolgáltatásban látják. De mit is jelent ez? A leglényegesebbek mindenképpen a tiszta, jól karbantartott járművek, a korszerű infrastruktúra, az ütemes menetrend, és a nagyfokú megbízhatóság (2005-ben a Schönbuchbahn rendelkezésre állása 98,9% volt).

A Schönbuchbahn esetében több anyagi forrás állt rendelkezésre, mint az előbbi példa esetében, s így számos olyan beruházást is el tudtak végezni, melyre a prignitzieknek esélyük sem volt. Ezek közé tartozott például a pálya 80 km/h-s sebességre alkalmassá tétele, illetve

az új járművek beszerzése. Ezek a tanulmányban tárgyalt magyar vonal esetében nyilvánvalóan nem számítanak elvárásnak – elsősorban az anyagi lehetőségek miatt.

A beruházás az utasok szempontjából mindenképpen megérte. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint, hogy az ingázók és korábban busszal utazók mellett sok olyan utas is megjelent a vonton, akik korábban egyáltalában nem használták a tömegközlekedést, helyette személygépkocsival ingáztak. Ebben fontos szerepe van a Schönbuchbahn által nyújtott kiváló átszállási kapcsolatoknak is: a böblingeni városközpont és a Stuttgart környéki területek többi központja is gyorsan elérhető vonattal, de még talán ennél is fontosabb a stuttgarti S-Bahnhoz való jó csatlakozás. A Schönbuchbahnt sokan használják az agglomerációs településeken belüli közlekedésre is.

A példákat természetesen hosszan lehetne még folytatni, hiszen mind Németországban, mind pedig Európa más országaiban is bebizonyosodott nem is egyszer, hogy a mellékvonalak megfelelő szolgáltatási színvonal esetén sikeresen üzemeltethetők.

A vasút jelenlegi állapota, vonalvezetése

A MÁV 14-es számú vasútvonala 37 km hosszú pályán köti össze Csornát és Pápát. A vonalra nem jellemzőek sem a kissugarú ívek, sem a jelentős lejtések. Pápát a vonal az állomás celldömölki oldalán hagyja el, majd egy erős északnyugati irányú ívvel fordul el Csorna irányába. A pályát a MÁV a 90-es évek derekára a fővonalai vágányfelújításokból kikerült 15-20 éves vágánymezők felhasználásával, 48 kg/fm sínekkel és vasbeton keresztaljakkal újította fel, ezáltal lehetővé vált a vonalon a 60 km/h-s sebesség. (Utolsóként a Marcaltó – Szany-Rábaszentandrás szakasz készült el 1998-ban.) Lassújel csupán a vonal Pápa felőli bejárata előtt (40 km/h), illetve a Rába árterében elhelyezkedő műtárgyak körzetében található (10-20km/h). A felújított részekben a tengelyterhelés 12 tonnáról 21 tonnára növekedett, a vonal állomásaira teljes terhelésű teherkocsik járhatnak be. A vonal első állomása Nemesgörzsöny, mely a falu szélétől nem messze található. Fekvése nem kimondottan ideális, mert a falu nyújtott szerkezete miatt a központ jóval messzebb esik tőle. Marcaltó megállóhely Egyházaskesző és Marcaltó falvak között félúton, a településektől jelentős távolságra fekszik. Egykor állomás volt, az utolsó időkben azonban már csak megállóhelyként funkcionált. A felvételi épület igen rossz állapotban van: a nyílászárókat betörték, a várótermet összefirkálták. A környezet is meglehetősen lehangoló képet mutat. Rábahíd megállóhely két híd között, a Rába mellett fekszik. Érdemi utasforgalma nem igen volt, mivel nincs falu a közelben. Szany-Rábaszentandrás állomás lényegében a két – majdnem egybeépült – falu határán épült fel, utasforgalmi szempontból igen kedvező helyen. Ez azért is előnyös, mert Szany a vidék legnépesebb települése, s így itt jelentős forgalomra lehet számítani. A HÉV építői is hasonlóan gondolkodtak annak idején, ezért itt épült fel a vonal legnagyobb – másodosztályú – felvételi épülete. Sajnos ma már ez is kritikán aluli állapotban van, a forgalom által elzárt iroda, és az egykori 1-2. osztályú váróterem kivételével a helyiségek a vandálok számára szabad prédává váltak. Az állomás háromvágányos, a felvételi épület előtt található rakodó vágány mellett még az egykori gabonatarló épülete is áll. Mivel az utolsó időben a kereszttek rendszerint ide estek, szolgálat azonban már nem volt, az állomáson gázfűtéses, rugós váltókat szereltek fel. Hasonló a helyzet a szomszédos Egyed-Rábacsanakon, ahol a vonal bezárása előtt jellemzően a tehervonatok és a személyvonatok keresztelték egymást. Az állomás – Marcaltóhoz hasonlóan – szintén kilométeres távolságra fekszik a két falutól. A negyedosztályú felvételi épület látszólag jó állapotú, de a nyílászárók ugyanúgy be vannak törve, és a váróterem is hasonló állapotban van, mint a többi állomáson.

Rábapordány vasútállomása a falu szélén található, ám a központból rövid gyaloglással elérhető. A viszonylag előnyös fekvés is szerepet játszott abban, hogy a vasút forgalmának jelentős részét mindig is a rábapordányiak adták.

A lehetséges viszonylatszervezés – a harántirányú kiegészítő hálózati elemek erősítése

A buszhálózat átszervezésekor mindenképpen arra kell törekedni, hogy a napi egyszer járó, jórészt felesleges viszonylatok száma csökkenjen, és a vasútra ráhordó, keresztirányú járatok száma, szerepe növekedjen.

A vasút, és a buszhálózat ki kell, hogy egészítse egymást, és lehetőség szerint különböző feladatokat kell, hogy ellásson. A vasúté kell, hogy legyen a gerincjárat szerepkör, a busznak pedig főleg az arra merőleges, keresztirányú kapcsolatokat kell biztosítani, mindenek előtt a ráhordást. Természetesen a vasúttól távolabb eső település(részek) számára biztosítani kell olyan buszjáratokat is, melyek közvetlen eljutást biztosítanak a térség fontosabb központjai irányába.

Térségünkben fellelhető három markáns vasútra merőleges tengely:

Vág – Rábasebes – Szany – Rábaszentandrás – Sobor – Egyed – Árpás – Mórighida – Győr
Várkesző – Egyházaskesző – Marcaltó – Malomsok – Csikvánd
Rábacsanak – Egyed – Árpás – Mórighida – Győr

Ezek a tengelyek a vasutat Marcaltó, Szany-Rábaszentandrás, és Egyed-Rábacsanak állomásoknál metszik, érintik a vasút környéki falvakat, tehát kiválóan alkalmasak volnának arra, hogy a vasútra való ráhordás alapját képezzék.

Az említett tengelyeken közlekedő buszjáratok szervezésénél törekedni kell arra, hogy a vonat érkezésekor lehetőség szerint mindkét irányból érkezzen buszjárat. Reggel nyilván az érintett falvak fő célpontja irányába közlekedő, délután és este pedig az onnan érkező járatokra érdemes ráhordani.

Ráhordó buszjáratok önkormányzati üzemeltetésben

Többször felmerült az az ötlet, hogy a ráhordást célszerű az önkormányzatoknak megoldani. Részletesebb vizsgálat során azonban kiderült, hogy ez igen komoly költséget jelentene a települések számára, hiszen az üzemeltetést, az alkalmazottak fizetését, és főképpen a megfelelő járművek beszerzését és karbantartását is nekik kellene megoldani. Ilyen buszjáratok üzemeltetése csupán azokon a településeken érné meg, ahol a vasútállomás és a központ közötti távolság nem jelentős, s így a várható forgalom is kisebb, hiszen az utasok többsége más módon érkezik a vasúthoz. Ezek nyilvánvalóan kisebb befogadóképességű (9-10 fő) járművekkel közlekednének. Szany önkormányzata például rendelkezik ilyen járművel, tehát a település esetében a ráhordás viszonylag olcsón megoldható volna.

Ráhordó buszjáratok a regionális busztársaságok üzemeltetésében

A további helyszíneken azonban a ráhordó járatok a Volán viszonylatrendszerébe integrálva kell, hogy megvalósuljanak. A ráhordással komoly gond viszont, hogy közlekedési szövetségek hiányában jelenleg nem léteznek a térségben olyan jegyek, amelyek a buszon és a vonaton is elfogadottak lennének. Emiatt az utazóközönség azon részének, mely a ráhordó buszokat is igénybe veszi, külön menetjegyet kell váltani a volán járataira is, holott

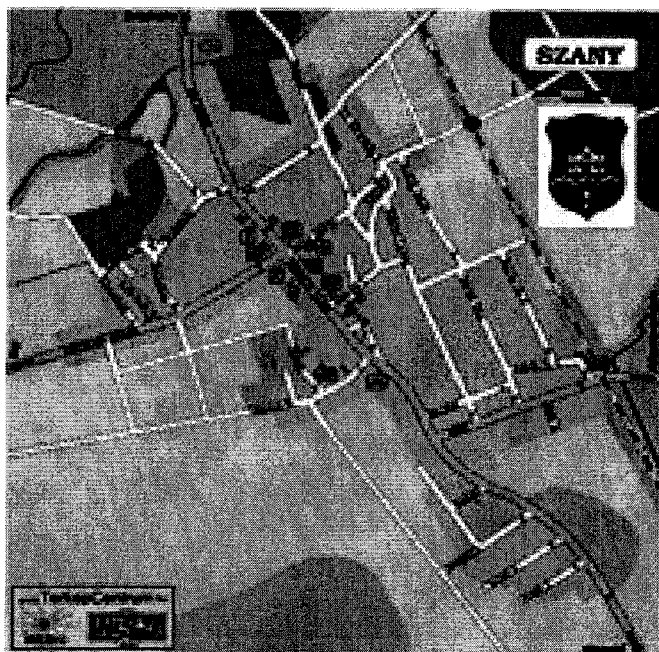
legtöbbször csupán 1-2 kilométert tesz meg (ez egy teljesárú jegy esetében kb. 30-40 forint). Amennyiben a ráhordó buszok használata ingyenes volna azok számára, akik a ráhordási pont 1-2 kilométeres körzetében laknak, az jelentősen megnövelné a vasút attraktivitását. Az üzemeltető számára sem jelentene túl nagy bevételkiesést, hiszen éves szinten csupán pár millió forintos nagyságrendű költséget jelentene, tekintve, hogy egy, a ráhordó járatot igénybevevő utas naponta 60-90 forintot fizetne maximum. Ez az összeg eltörpül a – buszon és a vonaton egyaránt jellemzően tízmilliós nagyságrendű – veszteségek mellett. A legjobb az volna, ha az ingyenesség okozta veszteséget az önkormányzatok maguk vállalnék át, hiszen így – az amúgy sem nagy – összeg tovább aprózódna.

A személyforgalom növelésének további lehetőségei

Új megállóhely létesítése Szanyban

A mellékvonalak személyforgalmának esetleges növelésénél gyakorta szóba kerül új megállóhelyek létesítésének a gondolata. A vicinálisok hőskorában az állomások sok esetben a falu végén, vagy a falvaktól távol épültek meg (a terepadottságokhoz, a rendelkezésre álló szabad területhez igazodva, vagy esetleg a közeli uradalmak érdekeit szem előtt tartva), az állomásra való kijutás idővesztése – versenytárs hiányában – nem jelentett problémát. Az autóbusz-közlekedés megindulása óta éppen ezek az állomások, megállóhelyek veszítették el először utasaik túlnyomó részét. (A 14-es vonal esetében ilyen Marcaltő és Egyed-Rábacsanak). A megálló áthelyezését, esetleg új megállóhely indokolhatja, ha a vasút a kérdéses települést kedvezőbb ponton érinti, és a pályaviszonyok ezt lehetővé teszik. (A probléma megoldásának nehézségét jelzi a 11-es vonal menti Eplény esete, ahol a jelenlegi állomás helyett több alkalmasabb pont is kínálkozna megállóhelynek, a pálya lejtésvizsgálatai azonban nem teszik lehetővé megállóhely létesítését.)

A Pápa-Csorna vasútvonalon Szany mellett kínálkozna megfelelő pont új megállóhely létesítésére. Szany-Rábaszentandrás állomás helyzete nem mondható kifejezetten rossznak (a két falu közé épült, ám idővel mindkét település errefelé terjeszkedett), de Szany központjától messze esik (gyalog mintegy 20 perc). A jelenlegi vasútállomástól (177-es szelvény) 1,1 km-re azonban van egy vasúti átjáró (188-as szelvény), amely a falu szélétől mintegy 150 m-re, a falu központjától pedig kb. 9-10 perc gyalogútra található (l. a mellékelt térképet). Tehát a település központja és a vasúti megállóhely közti távolság a felére rövidülne, több utca lakói számára (Szentháromság, Kodály, Rákóczi, Dózsa Gy. déli része) közelebb lenne, mint a legközelebbi buszmegálló. Ráadásul a község az utóbbi évtizedben errefelé terjeszkedett, mára teljesen beépült a Kodály utca, ahol sok fiatal család lakik fiatal gyerekekkel, akik középiskolásként nagyon jól ki tudnák használni a megállóhely előnyeit.



3. ábra: A vasútállomás és az új megállóhely elhelyezkedése Szanyban

A megállóhely létesítésének költsége – a legegyszerűbb kivitelezés mellett – 100.000 Ft-os nagyságrendű. Az átjáró mellett szükséges feltöltést építési törmelékkel lehet megoldani, a megálló kavicsburkolatot kapna, és használt betonaljakkal lenne lezárva. A falu szelétől odavezető földút melletti bicikliút kiépítése (a kivitelezés módjától függően) 5-800.000 Ft.

A ráhordó buszjáratokról való átszállás megkönnyítése az állomásokon

Európa-szerte cél a közlekedés szervezésekor, hogy az esetleges átszállások esetén a kényelmetlenségeket minimalizálják. Ezért a nagyvárosok pályaudvarain, metróállomásain és egyéb intermodiális csomópontjain általában arra törekcsenek, hogy a járművek egymáshoz közel álljanak meg. Gyakori eset az, hogy pl. az egyik metróvonal szerelvényei a peron egyik felén, a másik pedig a túlsó felén állnak meg, s így az utasnak minimális távolságot kell megtennie gyalog.

Ez a peron-peron megoldás a tárgyalt vasútállomásokon is alkalmazható volna. Szany-Rábaszentandráson, és Egyed-Rábacsanakon még megvan - az egykor alapvetően rakodásra használt - első vágány, mely aszfalttal, illetve STRAIL-elemekkel való burkolása esetén alkalmas lehetne arra, hogy az érkező autóbuszok a motorkocsikhoz a lehető legközelebb álljanak meg. Marcaltó állomáson a helyzet még egyszerűbb, hiszen itt a rakodóvágány már korábban elbontásra került.

A kivitelezés aszfalttal való burkolás esetén 100.000 forintos nagyságrendű, STRAIL-elemek használata esetén drágább.

Kerékpárszállítás, ill. -tárolás lehetővé tétele

Mint említettük, a vasút népszerűségét igen jelentősen befolyásolja, hogy van e lehetőség a kerékpárok tárolására, illetve szállítására.

A vonalon a bezárásig jellemzően Bz-motorkocsik közlekedtek, melyeknek az egyik előtérben volt lehetőség kerékpárok szállítására. Ez kisebb kerékpárforgalom esetén nagyszerűen funkcionál, azonban 4-5 kerékpárnál több már csak a utasok kényelmének a kárára helyezhető el. Az utastér ajtaja elé belógó kerékpárok akadályozzák az le- és felszállók haladását, így lassítják az utascserét, és a WC-helység megközelítését is nehézkessé teszik. Mivel elképzelhető, hogy ha az integrált közlekedési rendszer megvalósul, akkor a nagyobb forgalmú reggeli és délutáni vonatok mögé munkanapokon mellékkocsit is csatolni kell majd, kézenfekvő, ha erre a célra a MÁV egykor poggyásszállításra használt BDzx kocsijait használják fel, hiszen annak a rákerében gond nélkül elfér az előtérben elhelyezhetőnél akár háromszor több kerékpár is. Hátránya ennek a megoldásnak, hogy a raktér – odavezető lépcső híján – nehézkösen közelíthető meg. Így az utasok csak segítséggel tudják a kerékpárjaikat a mellékkocsira feljuttatni, s emiatt 8-10 kerékpár esetén már jelentősen megnövekedhet az utascseré ideje. Ezért tanácsos a mellékkocsi utolsó harmada mellett elhelyezkedő részen magasztott peron kialakítása. Hogy ez érdemes-e, vagy sem, az természetesen a bekerülési költségek, és a finanszírozó anyagi lehetőségeinek, és szándékainak függvénye.

A kerékpártárolás megoldása már lényegesen kevesebb problémát vet fel, hiszen az állomások mind a mai napig jelentős épületállománnyal rendelkeznek, s ezek helyiségeinek nagy része a vasúti közlekedés esetleges újraindítása esetén is kihasználható maradna. Ennek egyrészt az az oka, hogy az állomási szolgálatra valószínűleg már nem lesz szükség a jövőben, és az utasforgalom nagysága sem indokolja 2-3 váróterem fenntartását. Az állomások nagy részén tehát a váróterem, az előcsarnok(ok), illetve az egykori forgalmi iroda szolgálhat kerékpártárolás céljára. Különleges helyzetű Szany-Rábaszentandrási állomás, ahol még áll az

egykori gabonátároló épülete is, mely igen nagy belső térrel rendelkezik, ezért akár iskolai, ill. turistacsoportok nagyobb számú kerékpárjainak tárolására is alkalmas. A tárolás egyedüli problémája a járművek felügyelete. Ez főleg azokon az állomásokon jelent problémát (ld. 8.4.2.), amelyek a falvaktól jelentős távolságra fekszenek, ezért közösségi funkcióval (presszó, szálláshely) valószínűleg sosem fognak rendelkezni, s a vonatok, illetve a buszok érkezését, és indulását leszámítva ezek az állomások gyakorlatilag üresek lesznek. Itt kézenfekvő megoldásnak tűnik, hogy a kerékpártárolót a beérkező ráhordó buszjáratok vezetői nyissák ki, illetve a vonat távozása után ők is zárják be. Célszerű volna, ha az érkező állomásokon, Pápán és Csornán is kialakítanának kerékpártárolókat (akár nagyon egyszerű fém szerkezetek is megfelelnek). Mivel ezeken az állomásokon van forgalmi szolgálat, a felügyelet megoldása nem jelent problémát.

A kerékpártárolás említett módjai viszonylag olcsón megvalósíthatók, hiszen többnyire csak meglévő tér/terek felújítását, elsősorban zárhatóvá tételét feltételezik.

Az állomások helyi szerepének növelése

A vasút újraindításának egyik fontos kérdése az állomási épületállomány jövőbeli szerepe. Ebben a fejezetben a minimális követelmények mellett olyan lehetséges hasznosítási lehetőségeket is bemutatunk, melyekkel a vasút imázsa jelentősen javítható lenne, s az állomások önmagukban is fontos szerepet játszhatnak a községek életében.

Mindenek előtt fontos leszögezni, hogy a községeknek az állomásépületekre mindenképpen költeni kell, hiszen az épületek jelenlegi állapotukban az utazóközönség előtt nem vállalhatók fel. *Minimális követelmény*, hogy biztosítva legyenek a kulturált várakozás feltételei, amelyhez nélkülözhetetlen az állomások előterének (padok, peronok) rendezése, és legalább egy váróterem teljes felújítása és zárhatóvá tétele. Biztosítani kell a kerékpártárolás lehetőségét is. E célra az állomások többségénél az épületben kell egy helyiséget kijelölni, kivéve Szany-Rábaszentandrás állomást, ahol az egykori gabonátároló épülete hasznosítandó erre a célra.

Valamennyi állomásról és megállóhelyről elmondható, hogy a mai viszonyok ismeretében az épületek túlméretezettek. Mint említettük, a vasút újraindítása esetén csupán mindössze egy váróteremre, és egy kerékpártárolásra alkalmas térre lenne szükség, így minimum egy helyiség, de Rábapordányban és Szanyban viszont az egész emelet kihasználatlanul maradna. Mivel vasút épületei – szerkezeti szempontból – mind a mai napig jó állagúnak mondhatóak, eltékozlásuk igen nagy hiba volna, hiszen számos nagyméretű, több funkcióra is remekül használható teret rejtenek magukban. Ráadásul a vasútállomások szolgáltatásának bővítése igen pozitívan hatna a vonal utasforgalmára is.

Az elsődleges, szinte magától értetődő funkció egy presszó elhelyezése az állomáson. Az utazóközönség itt a várakozással eltöltött perceit kellemesen töltheti el. Amennyiben a lakóterületek közel vannak, éppen ezért az állomási vendéglő önmagában, vasút nélkül is jelentős forgalmat generálhatna. Javasolt, hogy az önkormányzatok támogassák az épületek ilyen célú felhasználását, már csak azért is, mert ily módon akár pl. a ráhordó buszjáratok finanszírozására fordított összeg egy része is megtérülhetne. Az emeleti helyiségek eredetileg lakásokként funkcionáltak, ezért szinte magától értetődő, hogy elsősorban szálláshelyként érdemes őket hasznosítani. Szany-Rábaszentandrás felvételi épületében például 4 emeleti szoba is található, melyeket emeletes ágyakat befogadó, nagyobb csoportok részére kialakított szálláshelyként, és apartman-jellegű szálláshelyként is remekül fel lehetne használni. Az alsó szinten – szintén a szálláshoz kapcsolódóan – egy nagyobb társalgó, sőt akár konyha is kialakítható úgy, hogy még a presszó és a váróterem számára is bőven maradna hely (kerékpártárolásra a gabonátárolót érdemes használni). A szálláshelyeket már csak azért is érdemes a vasútállomásra helyezni, mert így a leendő vendégek közlekedése a lehető

legjobban biztosítva volna. S ez persze a vasút utasforgalmára is pozitívan hatna vissza. Az állomások szomszédságában lévő – ma már szintén kihasználatlan – rakodófelületek rendezvények szervezésére hasznosíthatók. Ily módon az önkormányzat – új épület építésénél jóval csekélyebb összegért – egy sokoldalúan felhasználható, impozáns középülethez jutna.

Ezek a beruházások természetesen *opcionálisak*, a felmerülő költségek és a várható haszon függvényében kell mérlegelni, hogy szükségesek e. A minimális követelményeknek azonban mindenképpen meg kell, hogy feleljenek az állomásépületek.

Turisztikai lehetőségek

A tárgyalt térség nem tartozik Magyarország a kedvelt turistacélpontjai közé, és a falusi vendégforgalom sem igazán épült még ki, így az esetleges turizmus nem befolyásolja érdemben a vasút forgalmát.

Várható forgalom

A várható forgalom kiszámításánál a KSH ingázási adatait vettük figyelembe, hiszen a vasút fő célcsoportja nyilvánvalóan az ingázók köre volna. A vasútnak és a kiegészítő buszhálózatnak tehát arra kell törekednie, hogy a Pápa, Csorna és Győr irányában jelentkező igényeket a lehető legjobban kielégítse.

A vasút által érintett 10 faluból naponta összesen 82-en járnak tanulni Csornára, 180-an Pápara és 109-en Győrbe. A diákok esetében – mivel nagyrészt nem rendelkeznek saját jövedelemmel – a tömegközlekedést használók aránya magas. Dolgozni Csornára naponta 214 fő utazik Csornára, 258 fő Győrbe, és 371 fő Pápara.

5. táblázat: Eljutási idők és a költségek a településekről Győrbe

Viszonylat	Eljutási idő gépkocsival	Eljutási idő vonattal (személy/gyors)
Szany-Győr	1:00	0:56/0:48
Marcaltó-Győr	0:55	1:19/1:02
Rábapordány-Győr	0:45	0:45/0:37
Egyed-Győr	0:50	0:50/0:42
Rábacsanak-Győr	0:50	0:50/0:42

Viszonylat	Költségek gépkocsival (Ft)*	Költségek vonattal teljesárú jegy esetén(Ft)	Költségek vonattal félárú jegy esetén(Ft)
Szany-Győr	1120	825	413
Marcaltó-Győr	758	900	450
Rábapordány-Győr	756	725	363
Egyed-Győr	811	775	388
Rábacsanak-Győr	820	775	388

*számításaink során csak az üzemanyagköltséget vettük figyelembe

A táblázatokból látszik, hogy a kiemelten fontos győri irányban a vonat versenyképes alternatívát tud nyújtani a személygépkocsival szemben, mind ár, mind pedig menetidő tekintetében. A diákok esetén pedig az ár egyértelműen a tömegközlekedés használatát indokolja.

Mivel a közép- illetve általános iskolában tanuló diákok nagy része nem rendelkezik önálló jövedelemmel, a személygépkocsi-használat körükben igen alacsony. A kérdés a forgalom szempontjából tehát inkább az, hogy az ingázó diák a buszt, vagy a vonatot választja e majd. A dolgozók esetében már számolni kell a személygépkocsival, mint alternatívával is. Mivel a munkaadók jellemzően akkor hajlandók támogatni alkalmazottaik utazási költségeit, ha azok a tömegközlekedést választják, továbbá számos dolgozó még nem rendelkezik személygépkocsival, ezért várható, hogy az ingázók mintegy 70%-a továbbra is busszal, vagy vonattal jár majd munkába.

A forgalom busz és a vonat közötti megoszlását alapvetően a helyi viszonyok határozzák meg, ezért ezt falvanként külön érdemes vizsgálni.

A környék legnagyobb településén, Szanyban és Rábaszentandrason élők közül feltehetően azok fogják elsődlegesen a vonatot preferálni, akik Győrbe utaznak, hiszen a buszhoz képest elérhető időnyereség igen jelentős (gyorsvonati csatlakozás esetén akár a 30 percet is elérheti). A népesség Csornára utazó részének többsége várhatóan továbbra is busszal utazik majd, mivel a buszok jellemzően a város központjába mennek, míg a vonattal csak a déli térségben fekvő munkahelyek érhetők el kényelmesen. Ugyanakkor fontos szempont lehet a csornai ingázók esetében, hogy a vonat választása esetén kevesebb kilométert teljesítenek, tehát az utazás költségei is alacsonyabbak, továbbá számos utast lehet majd a vasútra csábítani az ingyenes kerékpárszállítás lehetővé tételével. Pápa irányában hasonló a helyzet, hiszen a buszpályaudvar a belvárosban, a vasútállomás viszont a város északi részén található, így fekvése kevésbé előnyös. A helyzetet – a vonat szempontjából – némileg javíthatja, ha létezik olyan bérlet, mellyel a pápai helyi járatok, és a tárgyalt vasútvonalon közlekedő vonatok is igénybe vehetők. Ily módon ugyanis a városnak jóval több területe lenne elérhető kedvező tarifával, mint a helyközi buszjáratokra érvényes jegyekkel. Szintén növelheti a vasút attraktivitását a kerékpárszállítás lehetővé tétele.

Rábapordány esetében szintén jellemzően azok választják majd a vasutat, akik Győr felé ingáznak. Csorna irányában a busz a többségnek előnyösebb, bár a kerékpárszállítás lehetővé tétele az utazóközönség egy részét feltehetőleg átcsábítaná a vonatra. Szintén nem elhanyagolható, hogy a helyi iskola és óvoda diákjai hetente több alkalommal is felkeresik a pápai uszodát, melyhez a legkedvezőbb eljutási lehetőséget a vasút biztosítja (ezt alkalmi forgalomnak tekintettük, tehát a táblázatban nem szerepel).

Marcaltó és Egyházaskesző esetében a sok átmenő buszjárat, és a vasútállomás előnytelen fekvése miatt a lakosság túlnyomó része valószínűleg továbbra is a buszt fogja preferálni. A vonatot jellemzően azok választják majd, akiknek munkahelye közel van a pápai állomáshoz, vagy kerékpárral kívánnak utazni. Marcaltóról szintén gyakran mennek a diákok a pápai uszodába, így ez a forgalom itt is figyelembe vehető.

Egyed és Rábacsanak szintén messzebb vannak a vasútállomástól, így elsősorban itt is a Győr-irányú ingaforgalom bonyolításában lehet jelentős szerepe a vasútnak, hiszen – az állomásra való eljutás idejét figyelembe véve is – jelentős időmegtakarítás érhető el a buszhoz képest. Ez természetesen megfelelő ráhordó hálózat jelenlétét feltételezi.

Nemesgörzsöny esetében a vasúti megállóhely fekvése viszonylag jónak mondható, s így a település keleti felén lakók körében várhatóan a vasút használata fog majd dominálni. További indok a vasút mellett az elérhető időnyereség (kb. 10 perc), – megfelelő bérlet jelenléte esetén – az elérhető pápai célpontok nagy száma, és az ingyenes kerékpárszállítás lehetősége.

6. táblázat: A lehetséges forgalmi megoszlás a közlekedési ágak között

Település	Vonattal utazik	Busszal utazik	Autóval jár (diák)	Vonattal utazik	Busszal utazik	Autóval jár
-----------	-----------------	----------------	--------------------	-----------------	----------------	-------------

	(diák)	(diák)		(dolgozó)	(dolgozó)	(dolgozó)
Szany	45-50	45-50		55-60	45-50	35-40
Rábapordány	25-30	25-30		50-55	60-65	50-55
Marcaltó	5-7	40-45		15-20	65-70	30-35
Rábacsanak	5-7	15-20		10-15	25-30	10-15
Egyed	15-20	15-20		11-16	25-30	15-20
Nemesgörzsöny	24-27	25-30		30-35	40-45	45-50
Várkesző	1-3	10-15		3-5	15-20	5-10
Egyházaskesző	3-5	25-30		7-10	35-40	15-20
Sobor	1-3	7-10		3-5	15-20	7-10
Rábaszentandrás	8-10	10-12		15-20	12-15	10-15
Pápa-Csorna keresztlingázás	0	0		8-10	1-3	8-10
Összesen	132-162	212-217		209-251	328-378	235-280

A vasút várható munkanapi hivatásforgalma 350-430 fő között várható, a nem mindennapi használók ezt a számot emelhetik fel 420-490-re. Mivel hétvégén az ingaforgalom nem jelentős, az utasszám várhatóan a munkanapi kb. 20%-a körül mozog majd, így ekkor lényegesen kevesebb vonatpár indítása szükséges (kivételesen a vasárnap délután – kollégista diákok). Nyáron kihagyhatók a menetrendből a diákokat szállító reggeli és délutáni vonatok.

A teherforgalom fejlesztési lehetőségei

Sajnos a teherszállítás naprakész mutatóit adatgyűjtésünk során nem sikerült feltárnunk. 2005-ben a Pápa-Csorna vasúton 23 mó Ft. közvetlen tehervonati költséget számoltak és 12-15 mó Ft. bevételt. Lényeges változást jelentene a vasút szempontjából, ha a mezőgazdasági termények egykor jelentős forgalmát sikerülne vasútra visszaterelni (elsősorban a cukorrépat), illetve ha a szanyi Interfa Kft. napi 12-15 kamiont megtöltő kimenő áruszállítását vasúton bonyolítani. Jelenleg a tehervonatok után mintegy 7-8 mó Ft. pályahasználati díj számolható el.

Távlati fejlesztési lehetőségek

Hosszabb távon szükséges lehet a Rába és a Marcal folyók ártéri hídjainak felújítása. A Pápa-Csorna vonalon lévő hidak úgynevezett Kohn-rendszerű hidak (szétszerelhető hadihíd-típus a Monarchia idejéből). Lényeges hátrányuk, hogy max. 12 t tengelyterhelésre alkalmasak, ugyanis gyenge a szerkezetük. Átépítésük viszont még nem sürgető, a jelenlegi forgalmi terhelés lebonyolítására középtávon is alkalmasak. Átépítésükre akkor nyílna mód, ha az Északi Összekötő Vasúti Híd átépül, ugyanis az onnan kikerülő, nagy teherbírású, ugyancsak szétszavározható ún. "K" hídelemekből a beruházás (pályázati forrás bevonásával) kivitelezhető lenne. Ez lehetővé tenné a 21 t tengelyterhelést és a 60 km/ó pályasebességet.

Jelentős bevétel-növekedést indukálna, ám a bekerülési költsége is magas volna, ha az Interfa Kft. szanyi telepe iparvágánnyal lenne kiszolgálva.

Mindenképpen szükséges volna az ütemes menetrend bevezetése is, azonban erre csak akkor nyílik majd lehetőség, ha a csornai és a pápai csatlakozások is ütemesek lesznek.

Amennyiben az üzemeltető saját járművekkel bonyolítja majd a forgalmat, hosszabb távon érdemes – az InterPicikhez, vagy a közeli 16-os vonalon közlekedő csuklós motorkocsihoz hasonló módon – a kocsik komfortfokozatát növelő felújításokat elvégezni. Teljesen új

járművek beszerzése nem tartható szükségesnek, hiszen jelen pillanatban a Bz motorkocsik megfelelő kapacitást és utazási sebességet biztosítanak.

Várható költségek, szükséges döntések

A vasútra alapozott gerincjáratok struktúra költségei

Üzemi megtakarítás

A vasúti gerincjárat létrehozását követően szükséges a környék buszhálózatának a végiggondolása. A feleslegessé váló buszjáratok leállításával, útvonal-módosításokkal jelentős üzemi megtakarítás érhető el. A hálózat átszervezését azonban az igények pontos felmérése, és az önkormányzatokkal való alapos egyeztetés kell, hogy megelőzze. Jelenlegi tanulmányunknak ezért a buszhálózat teljes átalakítása nem témája, így egyelőre az üzemi megtakarítás kiszámítását is későbbi feladatnak tekintjük.

Időmegtakarítás

ELJUTÁSI IDŐK (a busznál a *legrövidebb* eljutási idő van figyelembe véve, az adatok percben értendők)

Viszonylat	Eljutási idő busszal	Eljutási idő vonattal (ráhoró buszjárat menetidjével együtt)	Időmegtakarítás (személy/gyors)
------------	----------------------	--	------------------------------------

Győr felé

Szany-Győr	1:18	0:56/0:48	22/30
Marcaltó-Győr	1:25	1:19/1:02	6/23
Rábapordány-Győr	0:50	0:45/0:37	5/8
Egyed-Győr	1:00	0:50/0:42	10/18
Rábacsanak-Győr	0:56	0:50/0:42	10/18

Csorna felé*

Szany-Csorna	0:28	0:23+3	2
Egyed-Csorna	0:25	0:18+3	4
Rábapordány-Csorna	0:15	0:12+3	0
Rábacsanak-Csorna	0:25	0:18+3	4

*A +3 perc egy esetleges vasútállomás-városközpont viszonylatban közlekedő helyi járat menetidejét jelöli.

Pápa felé

Szany-Pápa	0:25	0:24	1
Egyházaskesző-Pápa	0:23	0:20	3
Nemesgörzsöny-Pápa	0:17	0:15	2
Marcaltó-Pápa	0:22	0:18	4

Csorna-Pápa	0:47	0:46	1
-------------	------	------	---

ELJUTÁSI IDŐK (a busznál az *átlagos* eljutási idők vannak figyelembe véve, az adatok percben értendők)

<i>Viszonylat</i>	<i>Eljutási idő busszal</i>	<i>Eljutási idő vonattal (ráhoró buszjárat menetidjével együtt)</i>	<i>Időmegtakarítás (személy/gyors)</i>
-------------------	-----------------------------	---	--

Győr felé

Szany-Győr	1:18	0:56/0:48	22/30
Marcaltó-Győr	1:25	1:19/1:02	6/23
Rábapordány-Győr	0:50	0:45/0:37	5/8
Egyed-Győr	1:00	0:50/0:42	10/18
Rábacsanak-Győr	1:02	0:50/0:42	12/20

Csorna felé*

Szany-Csorna	0:40	0:23+3	14
Egyed-Csorna	0:28	0:18+3	7
Rábapordány-Csorna	0:15	0:12+3	0
Rábacsanak-Csorna	0:26	0:18+3	5

*A +3 perc egy esetleges vasútállomás-városközpont viszonylatban közlekedő helyi járat menetidejét jelöli.

Pápa felé

Szany-Pápa	0:29	0:22	7
Egyházaskesző-Pápa	0:31	0:19	12
Nemesgörszöny-Pápa	0:23	0:14	9
Marcaltó-Pápa	0:22	0:18	4
Csorna-Pápa	0:52	0:46	6

A táblázatokból kiderül, hogy a vasút újraindítása esetén szinte minden viszonylatban jelentős időmegtakarítást lehet elérni. Ezt Csorna és Pápa esetében ugyan némileg csökkenti, hogy a vasútállomás a város szélén helyezkedik el, Győr esetében az adatok azonban teljes értékűnek tekinthetők.

A vasútüzem várható költségei és bevételei

A vasútüzem várható költségeit a hivatalos elszámolások alapján (Hálózati Üzletszabályzat stb.) számítottuk ki, tételesen meghatározva a várható kiadásokat, és bevételeket. Amennyiben önkormányzati társulás üzemelteti a vasutat, és tartja fenn a pályát, úgy a pályahasználati díj (PHD) fizetése alól – részben – mentesül, és számításaink szerint jelentősen olcsóbb megoldáshoz jut.

A pályafenntartásra 2005-ben 25 mó Ft-ot számoltak el, amiből 10 millió Ft volt az ún. folyamatos értékcsökkenés. Tehát a pályára összesen 15 millió Ft-ot költöttek el.

Becslésünk szerint így a pályafenntartás évente mintegy 30-35 mó Ft-ot emészt majd fel. Ennek összegét az önkormányzati üzemeltetés költségeinek záró sorában már szerepeltetjük. A pálya jó állapota lehetővé teszi, hogy a jelenlegi igényeket nagyobb ráfordítás nélkül még évtizedekig kielégítse. Évente mintegy 2-3 db. 24 m-es hosszúsún cseréje szükséges, (kb. 60.000 Ft/db.). Az U, T, L, LX jelű fabetétes betonaljokban, a fabetétek műanyag tiplire való cseréje (évente néhány száz tiplit érint), a csere költsége darabonként mintegy 1000 Ft. Az LM jelű betonaljknál ez a probléma nem jelentkezik. Szükséges továbbá évente 3-4 kitérőfa cseréje is (kb. 40.000 Ft/db.)

8. táblázat: A Pápa-Csorna vasútvonal pályafenntartási költségei, 2005 (ezer Ft.)

Számlasszám	Megnevezés	2005. év						Mindösszesen
		Pálya			Híd			
		Karbant.	Felügyelet	Összesen	Karbant.	Felügyelet	Összesen	
5111	Általános anyagok	5		5	462		462	467
5113	Pályás szakanyagok	581		581			0	581
5162	Idengefeles karbantartás	188		188			0	188
51641	Szállítási, rakodási költségek			0		91	91	91
517989	Egyéb minőségvizsgálat költsége			0			0	0
517991	Minőségvizsgálat költsége		166	166			0	166
517999	Egyéb klféle költségek	1 798		1 798			0	1 798
521	Béreköltség	1 563	818	2 381	191	594	785	3 166
52911	Nyugdíjbizt. járulék	281	147	428	34	107	141	569
52912	Egészségbizt. járulék	172	90	262	21	65	86	348
5292	Munkaadói járulék	47	25	72	6	18	24	96
52941	Tételes eü. hozzájárulás	56	29	85	7	24	31	116
55111	Folyamatos értékcsökkenés	10 208		10 208			0	10 208
55112	Egyéb értékcsökkenés	9		9			0	9
59211	Fuvar áttételezés	247	200	447	462	236	698	1 145
59212	Gép áttételezés	309		309	48	74	122	431
5922	Egyéb áttételezés	2 602	1 822	4 424	273	790	1 063	5 487
	Összesen:	18 066	3 297	21 363	1 504	1 999	3 503	24 866

A számítás az üzemet Bz motorkocsival tervezi. A költség számítás tartalmazza a motorkocsik üzemeltetésének minden költségét (karbantartás, üzemeltetés, motorvezető munkabére stb.), de nem tartalmazza a jegyvizsgáló bérét, mivel jegyvizsgálókat önkormányzati üzemeltetés esetén nem célszerű foglalkoztatni (a vonalon dolgozó jegyvizsgálók bére – járulékokkal együtt – 16,8 mó Ft volt).

A menetjegyek kiadásánál az lenne a leginkább célszerű, ha előreváltott, ún. lyukasztós jegyeket vezetnének be, a vonatok KN (kalauz nélküli) jelzéssel közlekednének. Minden településen ki kellene jelölni egy-két boltot, kocsmát, ahol az előreváltott jegyeket árúsítanák, a vonatokon pedig a motorvezető ellenőrizné, hogy az utasnak van-e bérlete, illetve lyukasztott-e menetjegyet. Már csak ezért is célszerű, hogy az állomásokat vendéglátóipari egységként hasznosítsák.

A költségek kiszámításakor négy különböző menetrendi időszakot különböztettünk meg. Az egyik az alacsonyabb forgalmú hétvégi, a másik pedig a hétköznapi időszak, mikor a hivatásforgalom nagy része bonyolódik. Ezek további két részre bonthatók: a tanítási időszakban hétvégeken számolni kell a nagyobb városokba utazó, egyetemista diákokkal, ezért vasárnaponként a szombatinál több vonat indítása szükséges. Iskolaszünet idején a munkanapokon értelemszerűen törölhetők azok a vonatok, melyek kifejezetten az iskolába járók szállítására lettek beállítva.

Így tehát a tárgyalt menetrendi időszakokban a következő vonatszámokat látjuk szükségesnek:

9. táblázat: Az üzemeltetés költségei

Tanítási időszakban, munkanapokon	8 pár
Iskolaszünet idején, munkanapokon	6 pár
Szombatonként, ill. iskolaszünet idején vasárnaponként	2 pár
Tanítási időszakban vasárnaponként	4 pár

A felsorolt paraméterek esetén a költségek a következőképpen alakulnak:

TANÍTÁSI IDŐSZAKBAN, MUNKANAPOKON

			Bz	Bz+BzX
Vonatdarab	<i>személyvonat</i>	[db]	16	
	<i>szerelvényvonat</i>	[db]		
Összes vonatdarab		[db]	16	0
Vonatkilométer		[vkm/vonat]	36,4	36,4
Napi személy vonatkilométer		[vkm]	582	0
Napi szerelvény vonatkilométer		[vkm]	0	0
Összes napi vkm		[vkm]	582	0
Menetvonal díja	<i>személyvonat</i>	[Ft/db]	5 800	5 800
	<i>szerelvényvonat</i>	[Ft/db]	2 500	2 500
Összes napi menetvonal díj		[Ft]	92 800	0
Közlekedtetés díja	<i>személyvonat</i>	[Ft/vkm]	130	130
	<i>szerelvényvonat</i>	[Ft/vkm]	65	65
Összes napi közlekedtetési díj		[Ft]	75 712	0
Fordulóállomási hozzáférés		[Ft/db]	1 159	1 159
Összes napi fordulóállomási díj		[Ft]	37 088	0
Fordulóállomási tolatás		[Ft/db]	0	580
Összes napi fordulóállomási tolatás		[Ft]	0	0
Megállási díj		[Ft/db]	540	540
Megállóhelyek száma		[db]	8	8
Összes megállási díj		[Ft]	69 120	0
Menetrendi időszak		[nap]	194	
ÖSSZES (menetrendi időszak) PHD		[Ft]	53 408 666	0
Menetrendi időszak vonatkilométere		[vkm]	112 986	0
Vonat tömege		[t]	19	34
Éves elegytonna kilométer		[100 etkm]	21 467	0
Üzemeltetési díj		[Ft/vkm]	379	379
Összes üzemeltetési díj		[Ft]	42 821 542	0
Elegytovábbítási fajlagos		[l/100 etkm]	1,19	1,19

Üzemanyag díja (nettó)	[Ft/liter]	164	164
Összes elegyjavítási díj	[Ft]	4 183 665	0
ÖSSZES (menetrendi időszak) vontatási díj	[Ft]	47 005 207	0
Karbantartási díj (Bz)	[Ft/vkm]		
(Bzx)	[Ft/vkm]		
ÖSSZES karbantartási díj		4 293 453	0
ÖSSZES KÖLTSÉG	[Ft]	104 707 326	0
ÖSSZES KÖLTSÉG ÖNKORMÁNYZATI ÜZEMELTETÉS ESETÉN	[Ft]	51 335 748	0

ISKOLASZÜNET IDEJÉN, MUNKANAPOKON

Vonatdarab	<i>személyvonat</i>	[db]	12	
	<i>szerelevényvonat</i>	[db]		
Összes vonatdarab		[db]	12	0
Vonatkilométer		[vkm/vonat]	36,4	36,4
Napi személy vonatkilométer		[vkm]	437	0
Napi szerelevény vonatkilométer		[vkm]	0	0
Összes napi vkm		[vkm]	437	0
Menetvonal díja	<i>személyvonat</i>	[Ft/db]	5 800	5 800
	<i>szerelevényvonat</i>	[Ft/db]	2 500	2 500
Összes napi menetvonal díj		[Ft]	69 600	0
Közlekedtetés díja	<i>személyvonat</i>	[Ft/vkm]	130	130
	<i>szerelevényvonat</i>	[Ft/vkm]	65	65
Összes napi közlekedtetési díj		[Ft]	56 784	0
Fordulóállomási hozzáférés		[Ft/db]	1 159	1 159
Összes napi fordulóállomási díj		[Ft]	27 816	0
Fordulóállomási tolatás		[Ft/db]	0	580
Összes napi fordulóállomási tolatás		[Ft]	0	0
Megállási díj		[Ft/db]	540	540
Megállóhelyek száma		[db]	8	8
Összes megállási díj		[Ft]	51 840	0
Menetrendi időszak		[nap]	57	
ÖSSZES (menetrendi időszak) PHD		[Ft]	11 769 178	0
Menetrendi időszak vonatkilométere		[vkm]	24 898	0
Vonat tömege		[t]	19	34
Éves elegytonna kilométer		[100 etkm]	4 731	0
Üzemeltetési díj		[Ft/vkm]	379	379
Összes üzemeltetési díj		[Ft]	9 436 190	0

Elegytovábbítási fajlagos	[l/100 etkm]	1,19	1,19
Üzemanyag díja (nettó)	[Ft/liter]	164	164
Összes elegytovábbítási díj	[Ft]	921 916	0
ÖSSZES (menetrendi időszak) vontatási díj	[Ft]	10 358 106	0
Karbantartási díj (Bz)	[Ft/vkm]		
(Bzx)	[Ft/vkm]		
ÖSSZES karbantartási díj		946 109	0
ÖSSZES KÖLTSÉG	[Ft]	23 073 393	0
ÖSSZES KÖLTSÉG ÖNKORMÁNYZATI ÜZEMELTETÉS ESETÉN	[Ft]	11 332 031	0

SZOMBATONKÉNT, ILL. ISKOLASZÜNET IDEJÉN VASÁRNAPONKÉNT

Vonatdarab	<i>személyvonat</i>	[db]	4	
	<i>szerelvényvonat</i>	[db]		
Összes vonatdarab		[db]	4	0
Vonatkilométer		[vkm/vonat]	36,4	36,4
Napi személy vonatkilométer		[vkm]	146	0
Napi szerelvény vonatkilométer		[vkm]	0	0
Összes napi vkm		[vkm]	146	0
Menetvonal díja	<i>személyvonat</i>	[Ft/db]	5 800	5 800
	<i>szerelvényvonat</i>	[Ft/db]	2 500	2 500
Összes napi menetvonal díj		[Ft]	23 200	0
Közlekedtetés díja	<i>személyvonat</i>	[Ft/vkm]	130	130
	<i>szerelvényvonat</i>	[Ft/vkm]	65	65
Összes napi közlekedtetési díj		[Ft]	18 928	0
Fordulóállomási hozzáférés		[Ft/db]	1 159	1 159
Összes napi fordulóállomási díj		[Ft]	9 272	0
Fordulóállomási tolatás		[Ft/db]	0	580
Összes napi fordulóállomási tolatás		[Ft]	0	0
Megállási díj		[Ft/db]	540	540
Megállóhelyek száma		[db]	8	8
Összes megállási díj		[Ft]	17 280	0
Menetrendi időszak		[nap]	75	
ÖSSZES (menetrendi időszak) PHD	[Ft]		5 161 920	0
Menetrendi időszak vonatkilométere		[vkm]	10 920	0
Vonat tömege		[t]	19	34
Éves elegytonna kilométer		[100 etkm]	2 075	0

Üzemeltetési díj	[Ft/vkm]	379	379
Összes üzemeltetési díj	[Ft]	4 138 680	0
Elegytovábbítási fajlagos	[l/100 etkm]	1,19	1,19
Üzemanyag díja (nettó)	[Ft/liter]	164	164
Összes elegytovábbítási díj	[Ft]	404 349	0
ÖSSZES (menetrendi időszak) vontatási díj	[Ft]	4 543 029	0
Karbantartási díj	(Bz) [Ft/vkm]		
	(Bzx) [Ft/vkm]		
ÖSSZES karbantartási díj		414 960	0
ÖSSZES KÖLTSÉG	[Ft]	10 119 909	0
ÖSSZES KÖLTSÉG ÖNKORMÁNYZATI ÜZEMELTETÉS ESETÉN	[Ft]	4 967 261	0

TANÍTÁSI IDŐSZAKBAN, VASÁRNAPONKÉNT

Vonatdarab	<i>személyvonat</i> [db]	8	
	<i>szerelvényvonat</i> [db]		
Összes vonatdarab	[db]	8	0
Vonatkilométer	[vkm/vonat]	36,4	36,4
Napi személy vonatkilométer	[vkm]	291	0
Napi szerelvény vonatkilométer	[vkm]	0	0
Összes napi vkm	[vkm]	291	0
Menetvonal díja	<i>személyvonat</i> [Ft/db]	5 800	5 800
	<i>szerelvényvonat</i> [Ft/db]	2 500	2 500
Összes napi menetvonal díj	[Ft]	46 400	0
Közlekedtetés díja	<i>személyvonat</i> [Ft/vkm]	130	130
	<i>szerelvényvonat</i> [Ft/vkm]	65	65
Összes napi közlekedtetési díj	[Ft]	37 856	0
Fordulóállomási hozzáférés	[Ft/db]	1 159	1 159
Összes napi fordulóállomási díj	[Ft]	18 544	0
Fordulóállomási tolatás	[Ft/db]	0	580
Összes napi fordulóállomási tolatás	[Ft]	0	0
Megállási díj	[Ft/db]	540	540
Megállóhelyek száma	[db]	8	8
Összes megállási díj	[Ft]	34 560	0
Menetrendi időszak	[nap]	39	
ÖSSZES (menetrendi időszak) PHD	[Ft]	5 368 397	0
Menetrendi időszak vonatkilométere	[vkm]	11 357	0
Vonat tömege	[t]	19	34

Éves elegytonna kilométer	[100 etkm]	2 158	0
Üzemeltetési díj	[Ft/vkm]	379	379
Összes üzemeltetési díj	[Ft]	4 304 227	0
Elegytovábbítási fajlagos	[l/100 etkm]	1,19	1,19
Üzemanyag díja (nettó)	[Ft/liter]	164	164
Összes elegytovábbítási díj	[Ft]	420 523	0
ÖSSZES (menetrendi időszak) vontatási díj	[Ft]	4 724 750	0
Karbantartási díj	(Bz) (Bzx)	[Ft/vkm] [Ft/vkm]	
ÖSSZES karbantartási díj		431 558	0
ÖSSZES KÖLTSÉG	[Ft]	10 524 705	0
ÖSSZES KÖLTSÉG ÖNKORMÁNYZATI ÜZEMELTETÉS ESETÉN	[Ft]	5 174 853	0
MINDÖSSZESEN ÖNKORMÁNYZATI ÜZEMELTETÉS ESETÉN	[Ft]	72 809 893	0

Az üzemeltetés költségei tehát összesen 73 millió forint körül adódnak.

Ehhez hozzá kell még számítani a pályafenntartás és esetleg a járműbérlet költségeit. A pályafenntartás költsége – ahogy korábban említettük – mintegy 30-35 millió forint, tehát azzal együtt összesen kb. 105-110 millió forintba kerül a vonal üzemeltetése évente.

A költségek csökkentésére még egy lehetőség adódik. Amennyiben a reggeli és az esti vonatpárokat két összekapcsolt Bz-motorkocsival adják ki, melyek Szany-Rábaszentandrás állomáson kettéválnak, és az egyik motorkocsi az induló állomásra tér vissza, naponta 1 vonat költségével kevesebbet kell költeni az üzemeltetésre. Ezzel a megoldással kb. 5-6 millió forint spórolható meg évente, tehát a végösszeg akár 100 millió forint alá is mehet.

A járművek további költségei nagyban függenek attól, hogy az önkormányzati társulás bérelt, vagy saját járművekkel oldja meg az üzemeltetést. Két Bz motorkocsi bérlése évi kb. 12 millió forintba kerülne összesen. Elképzelhető azonban, hogy saját járművek vásárlása hosszabb távon kifizetődőbb volna, hiszen a várható további vonalbezárások során számos motorkocsi feleslegessé válik majd, s így várhatóan az árak is alacsonyabbak lesznek. Vizsgálandó a külföldi használt járművek beszerzésének lehetősége is.

A járműbérlettel együtt az üzemeltetés és a pályakarbantartás költsége együttesen kb. **110 millió forintot** tesz ki.

A bevétel tervezésének elemei:

- A fogyasztói árkiegészítés rendszerében az állam a kedvezményes jegyek árát kb. 93-98%-ra kiegészíti.
- A 65 év feletti utasok arányát a vasúttársaság felé az állam az összes utas 12%-ban határozza meg. Ezzel a tétellel kiegészülnek a bevételek.

- A vasúttársaságok számára az állami ún. termelési támogatást biztosít, amelynek összege – a mellékvonalak esetében – megegyezik a jegybevételek és a fogyasztói árkiegészítés összegével (tehát ez az állami szubvenció megduplázza a bevételt).
- Emellett bevételt jelent az is (ha az önkormányzati társulás tartja fenn a pályát), hogy a vonalon közlekedő tehervonatok után a társulás szedi be a pályahasználati díjat.

Így a személyszállítás várható bevételei:

10. táblázat: A Pápa-Csorna vasútvonal lehetséges személyszállítási bevételei a 6. táblázat becsült utasszám-adatai alapján

Település	Vonattal utazik (diák)	Vonattal utazik (dolgozó)	Teljesárú menettértili vonatjegy (Ft.)	Tanítási időben munkanapokon	Iskolaszünet idején munkanapokon	Szombatonként, illetve iskolaszünet eset vasár- és ünnepnaponként	Tanítási időszakban vasárnaponként
Szany	50	60	600	12804000	2052000	495000	514800
Rábapordány	30	55	400	6596000	1254000	255000	265200
Marcaltó	7	20	500	2619000	570000	101250	105300
Rábacsanak	7	15	500	2134000	427500	82500	85800
Egyed	20	16	500	3492000	456000	135000	140400
Nemesgörzsöny	27	35	400	4811200	798000	186000	193440
Várkesző	3	5	500	776000	142500	30000	31200
Egyházaskesző	5	10	500	1455000	285000	56250	58500
Sobor	3	5	600	931200	171000	36000	37440
Rábamentandrás	10	20	600	3492000	684000	135000	140400
Pápa-Csorna keresztingázás	0	10	1200	2328000	684000	90000	93600
Utasszám összesen	162	251		413	251	41	83
Jegybevétel a fogyasztói árkiegészítéssel				38328192	6703200	1481760	1541030
65 év feletti utasok arányának megfelelő (12%) árkiegészítés				4599383	804384	177811	184924
A jegyekből és az árkiegészítésekkel származó bevétel összesen			53820684				
Bevétel termelési támogatással összesen			107641369				

A számítás alapelvei:

- A menetjegyek áránál az alábbi célállomásokat vettük figyelembe,
 - Rábapordány: Csorna (10 km)
 - Egyed-Rábacsanak: Csorna (15 km)
 - Szany-Rábamentandrás: Pápa, Csorna (20 km)
 - Marcaltó: Pápa (15 km)
 - Nemesgörzsöny: Pápa (10 km).
 - Rábahíd megállóhelynek a feltételes megállóhelyé átminősítését javasoljuk, így a forgalom nagyságával nem foglalkoztunk.
- A „Jegybevétel a fogyasztói árkiegészítéssel” rovatban a teljesárú menettértili vonatjegyek összegének 98%-át vettük figyelembe.
- A szombati, illetve a tanítási időn kívüli vasárnapi forgalmat a munkanapi forgalom 10%-ára becsültük.

- A tanítási időszakban vasárnap jelentkező forgalmat a munkanapi forgalom 20%-ára becsültük.
- A 65 éven felüliek utasok arányának megfelelő árkiegészítést a fogyasztói árkiegészítéssel számolt jegybevétel 12%-ában határoztuk meg.
- A termelési támogatást a személyszállítási bevétel duplájával számoltuk.

Így a személyszállítás várható bevétele (a tervezett utasszám, és az állami támogatások jelenlegi szintje mellett: **évi 105-110 millió Ft körül alakulhat.**

Az üzemeltetés adminisztratív költségei (jegyek árusítása stb.) néhány millió forintra becsülhetők.

A teherszállításból származó bevétel

A teherszállítás után befolyó pályahasználati díjat **7-8 millió Ft-ra** lehet becsülni. A pályahasználati díj összege (amely önkormányzati üzemeltetés esetén a bevételi oldalon jelenik meg) a teherforgalom bővítésével jelentősen növelhető lenne.

Ráhordó buszjáratok önkormányzati üzemeltetés esetén

Szükséges beruházások, és finanszírozási lehetőségeik

Az önkormányzatok által szükséges lépések, döntések

A vasút üzemeltetésének megkezdéséhez szükséges fő lépések a következők:

- Az önkormányzatok társulnak és együttesen létrehozzák a vonalat üzemeltető társaságot.
- Ezután a Magyar Vasúti Hivatal által támasztott vasútvállalat alapítási feltételek valamennyi pontját teljesítik. A feltételrendszer a hivatal honlapján, a http://vasutihivatal.gov.hu/hivatal/ugyintezes/engedely_helyi címen tekinthető meg.
- Amikor a kérelmező minden feltételt teljesített, akkor vasútvállalati engedélyért folyamodik az MVH-hoz.
- Ha az önkormányzati társulás megkapta az engedélyt és már érvényes vasútvállalatuk van, akkor tárgyalást kezdeményeznek a GKM-el mint az állami tulajdonú pálya tulajdonosi jogait gyakorló szervvel és kikérik a Pápa-Csorna vasútvonalat.
- Amennyiben megkapták akkor egyik feltétel az lesz, hogy díj fizetése ellenében kötelesek minden az EU-ban már vasútvállalati engedéllyel rendelkező tagvasutat oda beengedni. Itt nyilván kizárólag a magyarországi vasúttársaságok jöhetnek szóba.
- A másik feltétel, hogy az új vállalat átvegye a pálya karbantartását, vagy szerződést köt egy pályafenntartásra jogosult társasággal.

- Az üzemhez szükséges járművek, és egyéb eszközök beszerzése vagy bérlése, és személyzet felvétele.
- Menetvonal-engedély igénylése a Vasúti Pályakapacitás Elosztó Kht-tól.
- Menetrend tervezetet készítése, felterjesztése.
- Közszolgáltatási szerződést kell kötni.
- Az állomások tulajdon-viszonyainak rendezése.

Összegzés

Tanulmányunk megállapította tehát, hogy a Pápa-Csorna közötti vasútvonal megfelelő szolgáltatási színvonal biztosítása esetén újra vonzóvá válhat az utazóközönség számára; így a vonal a korábbinál jóval kisebb veszteséggel, sőt akár csekély nyereséggel üzemeltethető.

A sikeres szolgáltatáshoz nélkülözhetetlen:

- az utasok igényeit figyelembe vevő menetrend kialakítása, melynek köszönhetően a reggeli munka- ill. iskolakezdés időpontjai mind Pápán és Csornán, mind pedig Győrben elérhetővé válnak. A délutáni indulási időpontok is ehhez kell, hogy alkalmazkodjanak.
- az ingyenes kerékpárszállítás, illetve –tárolás lehetővé tétele.
- olyan egyesített bérlet létrehozása, mellyel a vasút és a pápai helyi járatok is igénybe vehetők.
- a vasútállomásokra való eljutás biztosítása a buszhálózat átalakításával. Az átszállás okozta kényelmetlenségeket minimalizálni kell.
- Szany-felső néven új megállóhely kialakítása, a község északi részén.
- a kultúrált, tisztántartott járművek, megfelelő állapotú állomások biztosítása.

Amennyiben a pályát és a személyszállítás üzemeltetését is egy, az önkormányzatok által létrehozott társulás veszi át, nem kell pályahasználati díjat fizetni. Ezáltal a vonal üzemeltetési költségei jelentősen csökkennek, s így a forgalom viszonylag kevés utas esetén is gazdaságosan bonyolítható le. A siker fontos eleme továbbá a teherforgalom fejlesztése, hiszen a fuvarozó cég által befizetett pályahasználati díj jelentős mértékben növelheti a bevételeket.

A vonal üzemeltetésének éves költsége számításaink alapján **110 millió forint** körül várható. A költségek szükség esetén a kisebb forgalmú vonatok elhagyásával csökkenthetők. A napi utasforgalom várhatóan 350-400 fő között mozog majd. Ez a szám azonban csak akkor érhető el, ha a fent említett feltételek teljesülnek, és a szolgáltató nagy hangsúlyt fektet a vonal népszerűsítésére, és a térséggel való kapcsolat erősítésére. A személyszállítás bevételei szintén **105-110 millió forint** körül mozognak majd, így ideális esetben a vonal nagyjából nullszaldósan üzemeltethető. A bevétel jelentősen függ attól is, hogy a termelési támogatás elosztásának jelenlegi gyakorlata a jövőben változatlan marad-e.

Amennyiben ez a vasútvonal újra sikeressé tudna válni, az pozitív jelzés volna mindazok számára, akik még a mai vasútellenes légkörben is hiszik: ez az eszköz igenis fontos tartozéka lehet a kistérségi közlekedésnek.

Függelék

Menetrendi javaslatok

Csatlakozások

Pápa	4:28	5:53	6:55	9:28	14:01 cell	17:10 győr	18:49 győr	19:59 győr
Nemesgörzsöny								
Marcaltó								
Szany-Rábaszentandrás é		6:15	7:18		14:33			20:30
Szany-Rábaszentandrás i		6:16	7:19		14:48			20:40
Szany-felső								
Egyed-Rábacsanak é	5:00			10:00			19:30	
Egyed-Rábacsanak i	5:01			10:01			19:33	
Rábapordány								
Csorna	5:25	6:50	7:45	10:15	15:02	18:03	19:47	20:50

Csatlakozások

	5:27 Győr	7:07 Győr 7:01 IC Bp.		10:17 Győr	15:14 Bp	18:05 Hhal.	20:01 Bp.	21:05 Szheh
--	-----------	-----------------------------	--	---------------	----------	----------------	-----------	-------------

Csatlakozások

Csorna	4:34 Győr	5:54	6:49 Sopr.	9:30	14:22 Győr	16:22 Győr	19:17 Győr	20:22 Bp.
Rábapordány								
Egyed-Rábacsanak é	5:00			10:00			19:33	
Egyed-Rábacsanak i	5:01			10:01			19:34	
Szany-felső								
Szany-Rábaszentandrás é		6:16	7:18		14:46			20:40
Szany-Rábaszentandrás i		6:17	7:19		14:47			20:40
Marcaltó								
Nemesgörzsöny								
Pápa	5:35	6:41	7:41	10:27	15:11	17:11	20:06	21:10

Csatlakozások

	5:37 Győr	6:43 Bp.	7:43 Cell.	10:34 Bp.	15:23 Győr	17:12 cell		21:27 Cell.
--	-----------	----------	------------	-----------	---------------	------------	--	-------------