



PÁLYAVASÚTI ÜZEMELTETÉSI FŐIGAZGATÓSÁG
PÁLYAVASÚTI TERÜLETI IGAZGATÓSÁG SZEGED



Mezőhegyes Város Polgármesteri Hivatala

Mezőhegyes

Kozma Ferenc u. 22.
5820

Iktatószám: 50325/2015/MAV.

Hiv.szám: Ö/6-19/2015.

Előadó: Szikszai Anita

Mobil telefon: 06-30/535 54 70

E-mail: szikszai@mav.hu

Tisztelt Polgármester Úr!

A 2015. október 28-án Mezőhegyes Város Önkormányzat Képviselő-testülete által tartandó ülésre a meghívást tisztelettel vettük, melyen a MÁV Zrt. PVÜF szegedi területi igazgatóság képviselőjében Varga Péter forgalmi koordinátor vesz részt.

Mezőhegyes Város Képviselő-testületének megkeresése alapján 2015. október hónapban megtartandó ülésük 2. napirendi pontjához a MÁV Zrt. PVÜF szegedi területi igazgatóság az alábbi tájékoztatást adja:

Tájékoztató a MÁV Zrt. helyi szolgáltatási tevékenységéről.

A beszámolót egy kis történeti áttekintéssel kezdjük, melyben átfogó képet kívánunk nyújtani a kezdetektől egészen napjainkig.

1883. január 5-én került átadásra Kiszombor – Makó közötti vonalszakasz. 1883. január 6-án 11-12 óra között gördült be az ünnepi járat a makói vasútállomásra.

Még ugyanebben az évben, nevezetesen 1883. május 20-án került átadásra a vonal 78 km-es szakasza Makó – Mezőhegyes – Kétegyháza között. Mezőhegyes városa 132 éve rendelkezik vasúttal.

1893 november 23-án nyílt meg a Szarvas-Mezőhegyes vasútvonal, ma a Mezőtúr-Orosháza-Mezőhegyes vonal része.

Csanád megye és Makó illetékesei kezdettől fölismerték a vasútépítés jelentőségét és a megyében első osztályú vasút építése nem jöhetett számításba. Nem volt hozzá tőke, és a várható forgalom sem indokolta ezt, több milliós kincstári támogatásra sem lehetett számítani.

Így az akkori körülmények és lehetőségek ismeretében mind Makó, mind a megye vezetői kezdettől (HÉV) helyi érdekű, másodrendű pálya kiépítésében gondolkodtak.

Az Aradtól Szőregig megépült új vasút a Monarchia második olyan vasútvonala volt, amely teljes egészében az érdekeltek, a vasút mentiek pénzügyéből épült. Ez volt korának legolcsóbb kivitelezésű vasútja.

A magyar helyiérdekű vasúttársaságok között különösen fontos helyet foglalt el az Arad-Csanádi Egyesült Vasút (ACSEV), amelynek vonalhálózata nagyobb részben Erdély területén haladt. Az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak (röviden ACsEV) egy magyar vasúttársaság volt. 1893-ban alakult az Arad-Körösvölgyi Vasút és az Arad-Csanádi Vasút egyesítésével. A vasúttársaság és előd vasútjai a helyiérdekű vasutak első sikeres hazai példájának tekinthető. Vonalai behálózták Arad, Csanád és Békés vármegyét.

Az ACsEV 1903. március 15-én elsőként vezette be a mozdonyos vonatok helyetti motorvontatást (Arad-Battonya) között, mely a kiadások jelentős csökkenésével járt. Ezzel az újításukkal az egész európai kontinensen magukhoz ragadták az elsőség pálmáját, ez a korszak minden tekintetben az ACsEV fénykorának tekinthető.

Építkezései és üzemeltetése példát jelentett a hazai mellékvonalak számára. A vasúttársaság építkezései azért is jelentősek voltak, mert ez volt az első, mellékvonalakat építő HÉV társaság, amely önerőből, csaknem kizárólag az érdekelt vidék pénzügyi forrásait igénybe véve, csekély állami támogatással, a lehető legkisebb költséggel hozta létre vonalhálózatát.

Az indulás éveiben napi négy, majd hat, később nyolc vonat közlekedett a vonalon, 1907-ben harminckettő, ami azt jelentette, hogy huszonöt percenként haladt át szerelvény a Maros-hídon.

1903-ban a vonalhoz Apátfalva állomásnál csatlakozott a Szentés - Hódmezővásárhely – Makó Újváros– Nagyszentmiklós (HÉV).

Az első világháború négy éve alatt a vasút berendezései nagymértékben elhasználódtak, a trianoni békeszerződés pedig az ACSEV hálózatát kettéosztotta: kétharmada a Romániának adott területekre került, és csupán egyharmada maradt meg magyarországi szakasznak. A Magyarországon maradt hálózat 1927-től 1945-ös államosításáig Szeged-Csanádi Vasút néven üzemelt tovább.

A romániai hálózat a CFR kezelésébe került, míg a magyarországi vonalakat 1923-tól a GYSEV kezelte. 1927. február 5-étől a Szeged-Csanádi Vasút vette át az ACsEV hálózatát, melyet 1945 november 16-án államosítottak, így a vonalait ma a MÁV kezeli, jelenleg a 121-es számú Békéscsaba-Kétegyháza-Mezőhegyes-Újszeged és a 125. sz. Mezőhegyes-Battonya vonalakat alkotják. Vasútvonalaink sajnos nem kerültek el a negatív közlekedéspolitikai intézkedéseket sem.

1946. december 6-án a jégzajlás okozta veszélyeztetés miatt, a szegedi vasúti hídon beszüntették a vonatforgalmat, ettől fogva Újszeged és Szeged között vonatpótló autóbuszjáratok szállították az utasokat.

1999-ben Kétegyháza – Mezőhegyes – Makó – Újszeged vonalon korszerű, Mellékvonali Rádiós Forgalmirányítás /MERÁFI/ került bevezetésre, aminek eredményeképpen Csanádpalotán, Nagylakon, Apátfalván, Kiszomboron és Szőreg állomáson megszűnt a vasúti szolgálat.

2003-ban Mezőhegyes – Makó – Szőreg közötti szakaszon megszűnt az áruszállítás.

A vasútvonalak bemutatása:

121. sz. /Békéscsaba/ Kétegyháza – Mezőhegyes – Makó – Újszeged

Kétegyháza – Mezőhegyes vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 40 km
- pályasebesség: 60 km/h
- tengelyterhelés: 17,0 tonna/18,5 b.

Mezőhegyes – Makó – Újszeged vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 66 km
- pályasebesség: Mezőhegyes – Apátfalva, állomások között: 50 km/h
Apátfalva – Újszeged, állomások között: 60 km/h
- tengelyterhelés: 17,0 tonna/18,5 b.

A 168/2010. számú Kormány rendelet alapján a 121-es számú, Kétegyháza-Mezőhegyes-Újszeged vasúti pálya a regionális vasúti pályák közé tartozik. A vasúti pályafenntartási munkákat a besorolásnak és a rendelkezésre álló költségeknek megfelelően, a jelenlegi sebesség és tengelyterhelés szinten tartása érdekében folyamatosan végezzük.

Az elmúlt években átépítettük, megerősítettük a Kétegyháza-Mezőkovácsháza vonalszakaszt a Mezőkovácsháza állomáson jelentkező, megnövekedett áru szállítási igény érdekében, így a vonalszakaszon nagyobb tengelyterheléssel lehet közlekedni 2015. október 06-tól.

A vonal műszaki jellemzői:

Építés éve: Mezőhegyes - Szőreg 1887 - 1893, Újszeged - Szőreg 1857.

Mezőhegyes /kiz/ - Kétegyháza /kiz/ 1883 évben épült. Átépítve 1957 évben.

Vonalfelújítás: Újszeged - Szőreg 1910-1913. /Töltés szétfolyásos alépítményű, "I" és 48-as felépítmény, 12 mh sínekkel, talpfás, vegyes sínleerősítéssel, zúzottkő ágyazattal./

Szőreg - Makó 1950-1953. /Felépítménye "c" 24 m-es sínekből, „B” jelű vb. aljakból és zúzottkő ágyazatból áll./

Makó - Nagylak 1968., 1989-1991. /"j"-ről használt 48-asra lett átgombolva, részben bányakavics ágyazatú./

Nagylak - Mezőhegyes 1978-1987. /"c" 24 m-es sínekkel, zúzottkő ágyazattal lett kissé megerősítve, gyenge, felvizesedő alépítményű./

A vonal állapotát befolyásolja, hogy a felújítás során különféle anyagokkal és mértékben cserélődtek a felépítmény egyes részei /helyenként régi ágyazat, aljak és kapcsolószer gyengítik/. A vonal teljes - 65,8 vkm - hosszából 1992-ben lett felújítva Makó - Apátfalva állomások között 4 vkm, 48 r. sínekre lett átgombolva, így az állomásköz teljes hosszban 48 rendszerű felépítménnyel rendelkezik.

Újszeged-Szőreg állomások között alépítményi hiányosság és az elhasználódott felépítmény /aljromlás, 12 – 24 m-es "I" sínek deformálódottak/ miatt az eredeti pályasebességnek nem felel meg. Jelenleg 40 km/h sebességkorlátozás van.

A vonalon intenzívebb fenntartásra és a fentebb részletezett helyeken nagyobb anyagbeépítésre lenne szükség, hogy a romlási folyamat megálljon.

Mezőhegyes-Kétegyháza: A vonal részen újra beépíthető bontott 48 ill. 54 rendszerű sínekkel, korszerű hézagnélküli vasúti pályát alakítottunk ki.

Összességében a vonalon az átépített (megerősített) szakaszok felépítménye jó állapotban van. A "c" felépítmény jelentős részén az ágyazat – leginkább az ütközőkben – elsárosodott, ami a nem megfelelő ágyazatvastagságra és a korábban végzett alázúzalékolásra vezethető vissza. A vonalon a legnagyobb problémát a vasbetonaljak fabetéteinek korhadása okozza, mivel így a kapcsolószerkezetek nem tesznek eleget funkciójuknak.

-Ívviszonyok:

A vonalhosszból 7608 méter az íves pályarész.

A legkisebb ívsugár 300 méter.

-Hidak, műtárgyak:

1 db rácsos acélhíd	112 m hosszban,
2 db gerinclemezes acélhíd	168,6 m hosszban,
2 db vb. kerethíd	4,2 m hosszban,
4 db köracélbetétes teknőhíd	13 m hosszban,
4 db sínbetétes teknőhíd	5,8 m hosszban,
3 db boltozathíd	11,25 m hosszban,
25 db áteresz	24 m hosszban.

-Útátjárók: a vonalon 79 db útátjáró van.

Személyszállítás:

A 120 számú vasúti fővonal (Bp-Szolnok-Békéscsaba-Lökösháza korridor) felújítása miatt a jelenleg érvényes vágányzári menetrend szerint a vonatok Kétegyháza állomásig közlekednek, ahol a Békéscsaba felé utazó utasoknak másik vonatra kell átszállniuk. A munkák előrehaladta megengedi, hogy november végétől az eredeti menetrendi struktúra helyre álljon, így Békéscsaba városa átszállás nélkül elérhető. A 2015. december 13-tól életbe lépő új vasúti menetrendben is az eredeti közlekedési kapcsolat marad meg (átszállás nélküliség). Az új menetrend Mezőhegyes állomás tekintetében nem hoz változást.

Mezőhegyes állomás személyforgalmára jellemző, hogy cél állomásként elsősorban a térségből Makóról, Csanádpalotáról, Nagylakról, Magyarcsanádról, Apátfalváról, Battonyáról, Pitvarosról érkező utasok veszik igénybe a vasutat, míg a helyi lakosok elsősorban Újszeged, Kétegyháza, Békéscsaba, Orosháza irányába felé illetve azon túlra utaznak.

A jelenlegi menetrend, elsősorban a környék hivatásforgalmát bonyolítja ugyanakkor arra is koncentrál, hogy a távolsági kapcsolatok biztosítva legyenek. Az utasok száma a tanítási időszakok alatt lényegesen megnő a diákok utazási igényei miatt.

Ami előnyt jelent még és sokan is élnek ezzel a lehetőséggel, hogy vasúton történő utazásuk alkalmával kerékpárjukat is magukkal viszik, és így oldják meg célállomásukon történő tovább közlekedésüket is. A nyári időszakban a turisztikai látványosságok és a város adta

különböző rendezvények, programok miatt a térségben megnő a kerékpárral utazók száma a vonatokon, pl.: (Makó-Szeged, Mezőhegyes-Makó) között.

2014. február 15-től, pozitív változásként a MÁV-START Zrt. részéről „Regionális menetdíj” került bevezetésre a Mezőhegyes – Újszeged viszonylaton, ami szintén növelte az utazóközönség arányát és a kedvezőbb menetdíjak alakulása, emelte a vasút szerepét.

Naponta közlekedő vonatok:

A reggeli vonatok:

- Az első vonat Battonyáról, Mezőhegyes felől érkezik Makó állomásra 6:34 perckor és indul 6:35 perckor Újszegedre.
- A következő vonat Újszegedről érkezik Makóra 8:26 perckor és indul 8:27 perckor Békéscsabára.

A délutáni vonatok:

- Békéscsaba felől érkezik Makóra 14:34 perckor és indul 14:35 perckor, Újszegedre.
- Az utolsó vonat Újszegedről érkezik Makóra 16:26 perckor és indul 16:27 perckor Békéscsabára

Péntekenként:

- Békéscsaba felől érkezik Makóra 12:29 perckor és indul 12:30 perckor, Újszegedre.
- A következő vonat Újszegedről érkezik 14:26 perckor és indul 14:32 perckor Békéscsabára.

Vasárnaponként:

- Békéscsaba felől érkezik Makóra 18:34 perckor és indul 18:35 perckor, Újszegedre.
- Az utolsó vonat Újszegedről érkezik Makóra 20:23 perckor és indul 20:24 perckor Mezőhegyesre.

A vonalon BZ- mot (D 10) típusú motorvonatok, és hozzájuk kapcsolt mellék kocsikkal közlekednek. A vonatok ajtai önműködően nyitódnak és zárodnak illetve, csak 2. osztályú kocsikkal vehetők igénybe. A menetidő Mezőhegyes – Makó között jelenleg: 59 perc, Makó – Újszeged között pedig: 40 illetve 43 perc. A vonalon a vonatok közlekedése biztonságos, megbízható, vonatkésés viszonylag ritkán fordul elő.

Teherforgalom:

A 121. sz. vasútvonalon 2003-ban, Mezőhegyes – Makó – Szőreg állomások között a teherforgalom illetve az áruszállítás megszűnt. Ennek elsődleges oka volt, hogy a vasút

mentén sorra szűntek meg, vagy alakultak át azok a vállalatok, üzemek, amelyek korábban vasúton szállítottak. A környék gyárainak és üzemeinek bezárásával párhuzamosan megszűnt a termelés, ezzel a vasút szerepe is csökkent.

Teherforgalmi szempontból a vasúti pálya alacsony (17/18,5 tonna) tengelyterhelése szintén hátránya a mellékvonalnak, illetve az újonnan idetelepült cégek viszont a közúton történő fuvarozást helyezték előtérbe a mostani kedvezőbb adottságai miatt.

Az elmúlt években átépítettük, megerősítettük a Kétegyháza-Mezőkovácsháza vonalszakaszt a Mezőkovácsháza állomáson jelentkező, megnövekedett áru szállítási igény érdekében, így a vonalszakaszon nagyobb tengelyterheléssel lehet közlekedni 2015. október 06-tól.

2014-ben viszont az M 43-as autópálya Makó – Országhatárt összekötő szakaszának építésének következtében a Nagylaki kendergyár és Csanádpalota mrh. között megnyitott ideiglenes rakodóterületen közel 1 millió tonna sóder került kirakásra.

125. sz. Mezőtúr – Orosháza–Mezőhegyes–Battonya

125a. Mezőhegyes-Battonya: 500+61-327+76 szelvények között

Mezőhegyes-Battonya vonalrész építés éve 1890. A felújítás 1983-ban történt használt anyaggal. Az alépítmény változatlan, - "i" rendszernek megfelelő maradt. A felépítmény "c" rendszerű 24 m-es sínekkel, vegyes: ikeraljas és lengőillesztéses, 2,50-2,60 m-es talpfákkal és 40 cm-es zúzottkő ágyazattal készült. A kitérők 48-as rendszerűek.

Mezőhegyes-Battonya: a vonalrészre engedélyezett sebesség 40 km/h.

Mezőhegyes-Battonya között a tengelyterhelés 185 kN.

A 168/2010. számú Kormány rendelet alapján a 125a számú, Mezőhegyes-Battonya vasúti pálya az egyéb vasúti pályák közé tartozik.

A vasútvonalon pályafenntartási munkákat a rendelkezésre álló költségeknek megfelelően, a jelenlegi sebesség és tengelyterhelés szinten tartása érdekében folyamatosan végezzük.

Személyszállítás:

A 125. sz. vonal Mezőhegyes-Battonya szakaszán irányonként 2 pár személyszállító vonat közlekedik. A Mezőhegyestől Mezőtúr végállomásig vezető szakaszon 8 pár személyvonat közlekedik 2 órás ütemes menetrend szerint.

Teherforgalom:

A vonalon a vasúti áruszállítás teljesítménye igen csekély.

Fejlesztési tervek:

Az idei évtől nagy mennyiségű gabona szállításának igénye merült fel, ezért a 121-es vonal Kétegyháza(kiz)-Mezőhegyes(kiz) vonalszakaszának megerősítése van betervezve, hogy a 21 tonnás tengelyterheléssel való közlekedés lehetővé váljon.

Kétegyháza - Mezőhegyes közötti vonalszakasz átépítése 2010-ben kezdődött. Jelenleg Mezőkovácsháza – Kétegyháza között a pálya átépítése elkészült, valamint Mezőkovácsháza állomás vonatfogadó vágányainak átépítése 2015. 08.18. – 2015.10.06. között megtörtént.

Jövő évben folytatódik Medgyesegyháza és Magyarbánhegyes állomások vonatfogadó vágányainak, valamint Mezőkovácsháza – Mezőhegyes vonal átépítése, felújítása.

Az állomások átépítésekor térkő burkolatú, emelt peronok is kialakításra kerülnek a kényelmesebb fel- és leszállás érdekében.

A pálya felújítások vágányzár keretében zajlanak, ezért az utasok szállítása ebben az időszakban vonatpótló autóbuszokkal történik. A kellemetlenségekért cserében az átépítést követően biztosított lesz a min. 60 km/h sebességű utazás, és ami még talán ennél fontosabb, vagy legalább annyira fontos, a min. 21 tonna tengelyterhelés, ami a korszerű, gazdaságos áruszállítás egyik alapfeltétele.

A peronok építése, emelése Mezőhegyes állomáson is megkezdődött 2015. évben, ennek keretében került kialakításra 2 db 60 méter és 1 db 30 méter hosszú sk30 – as (a peron sínkorona feletti magassága 30 cm) peron. A kényelmesebb le- és felszállás érdekében, a technológia és utas védelmi szempontok figyelembe vételével, igyekszünk minél több vonatot az így kialakított peronok melletti vágányra fogadni és innen indítani.

Mezőhegyes állomás felvételi épületének felújítása a MÁV Zrt. terveiben előkelő helyen szerepel. 2009-ben a tetőszerkezet és a fából készült díszítő elemeinek felújítása, valamint a héjazat felújítása, cseréje megtörtént. A külső, belső felújítás a jelenlegi tervek alapján 2016-ban elkezdődik és szerencsés esetben be is fejeződik.

Az állomáson jelentős biztonságtechnikai beruházást, vagyonvédelmi kamerarendszer telepítését tervezzük.

Együttműködési lehetőségek, elképzelések

Mezőhegyes életében mindig fontos szerepet töltött be a vasút, aminek egyik jele, hogy alapító tagja a Vasutas Települések Szövetségének (VTSz). Az alapító okiratban lefektetetteknek megfelelően a város vezetése folyamatosan figyelemmel kísérte vasúti változásokat, törekedett Mezőhegyes állomás és környezetének rendben tartására.

Az együttműködés folyamatos, amire néhány példa:

2008. május 22.-án a Kétegyháza – Mezőhegyes – Makó – Szőreg vonal megnyitásának 125 éves évfordulóján Mezőhegyes Önkormányzata és az állomás vezetése közösen megemlékezést szervezett. Az ünnepséggel párhuzamosan állandó vasúttörténeti kiállítás nyílt, melyre a kiállítási tárgyak jelentős részét az állomásfőnökség akkori vezetője, Perlaki János adományozta a múzeum részére.

2013. áprilisában az Önkormányzat elbontotta és elszállította a felvételi épület mellett álló, használaton kívüli, városképet rontó, egykori újságos bódét.

2013. május 16.-án a vonal megnyitásának 130 éves évfordulóját ismételtén a város vezetésének segítségével sikerült megünnepelni. Az előkészületek során az Önkormányzat segítséget nyújtott a felvételi épület oldalfalának, valamint kb. 100 méter kerítés elem festésében.

2014. szeptember hónapban a közös együttműködés eredményeképpen elkészült kb. 40 m² térkő burkolatú járda, melyhez az anyagot a MÁV Zrt, míg a munkaerő jelentős részét az Önkormányzat biztosította.

2015. augusztus hónapban az Önkormányzat részéről 2 db pad és 3 db szeméttároló került kihelyezésre a felvételi épület elé.

2015. szeptember hónapban a felvételi mellett kiállított gőzmozdony vezetőállásának teljes padozat cseréje szintén az Önkormányzat segítségével történt meg.

Az Önkormányzat rendszeresen, külön kérés nélkül, elszállítja az állomásfőnökség területén keletkező zöld hulladékot.

A lehetőségeknek nyilván határt szabnak az anyagiak, de úgy érzem, hogy az Önkormányzat mindent megtesz, hogy segítse Mezöhegyes állomásfőnökség munkáját, amiért köszönettel tartozunk.

Az együttműködésre jellemző, hogy a KTI (Közlekedés Tudományi Intézet) által szervezett éves menetrendi értekezletre az Önkormányzat részéről minden esetben meghívást kap az állomásfőnökség vezetése. A 2012/2013 évi menetrendi értekezlet eredményeképpen sikerült közösen elérni, hogy Mezöhegyes – Újszeged, és viszont vonalon, pénteken és vasárnap 1 – 1 pár vonattal több közlekedjen a tanulmányi időszakban.

Szeged, 2015. október 15.

Tisztelettel:


Tokaji Róbert
pályavasúti területi igazgató

MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési
Főigazgatóság
Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged
1.
6720 Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.