



PÁLYAVASÚTI TERÜLETI IGAZGATÓSÁG
SZEGED



Mezőhegyes Város Polgármesteri Hivatala

Mezőhegyes

Kozma Ferenc u. 22.
5820

Iktatószám: 53369/2016/MAV

Hiv. szám: Ö/6-26/2016

Előadó: Dancsi György

Telefon: +36 (30) 565 5746

E-mail: dancsi.gyorgy@mav.hu

Tisztelt Polgármester Úr!

2016. október 26.-án Mezőhegyes Város Önkormányzat Képviselő-testülete által tartandó ülésre a meghívást tisztelettel vettük, melyen a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged képviseletében Dancsi György, Mezőhegyes állomás állomásfőnöke vesz részt.

Mezőhegyes Város Önkormányzat Képviselő-testületének megkeresése alapján a 2016. október 26.-án megtartandó ülésük 2. naprendi pontjához, „ **A Magyar Államvasutak Zrt. Mezőhegyesi vasútállomásának tájékoztatója az aktuális helyzetről, fejlesztésekről, együttműködési lehetőségekről és elképzelésekről**” tárgyban a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged területi igazgatója az alábbi tájékoztatást adja.

Tájékoztató a MÁV Zrt, helyi szolgáltatási tevékenységéről:

A tájékoztatót egy rövid történeti áttekintéssel szeretném kezdeni:

Mezőhegyes első vasútvonalát a Mezőhegyes – Battonya – Ópécska - Arad 1882. november 25.-én adta át a forgalomnak az Arad-Csanádi Vasút. Tehát Mezőhegyes néhány nap híján 134 éve rendelkezik vasúttal, amit szinte kivétel nélkül csak a fővonalak melletti települések lakói mondhatnak el.

Mezőhegyes második vasútvonala a Makó – Mezőhegyes – Kétegyháza közötti szakasszal 1883. május 20.-án került átadása, amivel megnyílt az itt élő emberek, illetve az termelt áruk eljuttatása és eljuttatása Szeged, illetve Békéscsabán keresztül az egész ország területére.

A vasút közvetlen kapcsolatot jelentett és jelent ma is Mezőhegyes és Budapest között.

A vasúthálózat jelenlegi kialakítása 1893. november 23.-án a Szarvas – Orosháza – Mezőhegyes vonalszakasz átadásával vált teljessé. A vonalhoz több kisvasút is csatlakozott, ezek közül legjelentősebbek a Mezőhegyesi GV és az Alföldi Első Gazdasági Vasút voltak.

1999-ben a Kétegyháza – Mezőhegyes – Makó – Újszeged vonalon korszerű Mellekvonali Rádiós Forgalmirányítás (MERÁFI) bevezetésre

2003-ban a Mezőhegyesi Cukorgyár bezárását követően, annak jelentős hatásaként, a Mezőhegyes – Makó – Szőreg és a Mezőhegyes – Battonya közötti szakaszokon megszűnt az áruszállítás.

Mezőhegyes állomásfőnökség és vasútvonalainak bemutatása:

Mezőhegyes állomásfőnökség a Szegedi Területi Igazgatóság legnagyobb területű állomásfőnöksége. Területe a 121. sz. vonalon Bánkút – Apátfalva (Makói-elágazás), a 125. sz. vonalon Battonya – Bogárzó közötti rész, ami összesen 8 állomást, 2 megálló-rakodóhelyet, valamint 12 megállóhelyet jelent.

121. sz. vonal:

<u>állomás:</u>	<u>megálló-rakodóhely:</u>	<u>megállóhely:</u>
Medgyesegyháza	Csanádpalota	Bánkút
Magyarbánhegyes	Nagylak	Mezőkovácsháza-felső
Mezőkovácsháza		Végegyháza
Mezőhegyes		Végegyháza-alsó
Apátfalva		Belsőkamarpusztá
		Nagylaki-kendergyár
		Magyarcsanád

125. sz. vonal:

<u>állomás:</u>	<u>megállóhely:</u>
Battonya	Tompapuszta
Tótkomlós	Belsőperegpuszta
Kardoskút	Pitvaros
	Ambrózfalva
	Nagyér

121. sz. (Békéscsaba) Kétegyháza – Mezőhegyes – Makó – Újszeged

Kétegyháza – Mezőhegyes vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 40 km
- pályasebesség: 60 km/h
- tengelyterhelés: 17,0 tonna/ 18,5 tonna (30 km/h sebesség mellett)

Mezőhegyes – Makó – Újszeged vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 66 km
- pályasebesség: Mezőhegyes – Apátfalva között 50 km/h
Apátfalva – Újszeged állomások között 60 km/h
- tengelyterhelés: 17,0 tonna/ 18,5 tonna (30 km/h sebesség mellett)

- hidak, műtárgyak:

1 db rácsos acélhíd	112 m hosszban
2 db gerinclemezes acélhíd	168,6 m hosszban
2db vasbeton 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 átereszt	24 m hosszban

- útátjárók száma: összesen 81 db útátjáró található a 106 km vonal hosszán, ebből

5 db teljes sorompó
 25 db fény, illetve fény és félsorompó
 1 db gyalogos átjáró (Medgyesegyházán létesült, hivatalosan még nincs átadva)

A 168/2010. sz. Kormányrendelet alapján a 121. sz. Kétegyháza – Mezőhegyes – Makó – 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, illetve még, a vonatforgalom fenntartása mellett, jelenleg is folyik a Kétegyháza – Mezőkovácsháza közötti vonalszakasz átépítése, megerősítése a Mezőkovácsháza állomáson jelentkező, megnövekedett áru szállítási igény kielégítése érdekében. Az átépítés befejezését követően az említett vonalszakaszon nagyobb tengelyterheléssel lehet közlekedni, ami korszerű áruszállítás egyik elengedhetetlen előfeltétele.

A vonal műszaki jellemzői:

Építés éve: Mezőhegyes – Szőreg 1882-1883 (ACSEV vonalszakasz), Szőreg – Újszeged 1857 (MÁV vonalszakasz), Mezőhegyes – Kétegyháza 1883 (ACSEV vonalszakasz).

Jelentősebb átépítések:

Mezőhegyes – Kétegyháza 1957.

Makó – Szőreg 1950 – 1953 („c” jelű 24 m-es sínek, „B” jelű vasbeton aljak, zúzottkő ágyazat)

Nagylak – Makó 1968, 1989 1991 (használt 48 - as sínek, részben bányakavics ágyazat)

Mezőhegyes – Nagylak 1978 – 1987 („c” jelű 24 m-es sínek, zúzottkő ágyazattal lett megerősítve a gyenge, felvizesedő alépítmény).

Apátfalva – Makó 1992 (48 - as sínek 4 km hosszban, az állomásköz teljes hosszban 48 – as rendszerű felépítménnyel rendelkezik).

A vonal állapotát befolyásolja, hogy a felújítás során különféle anyagokkal és mértékben cserélődtek a felépítmény egyes részei, így azt helyenként a régi ágyazat, az elhasználódott, elkorhadt aljak és kapcsolószer gyengíti.

A vonal teljes hosszában intenzívebb fenntartásra és nagyobb mennyiségű anyag beépítésre lenne szükség, hogy a romlási folyamat megálljon.

2016-ban befejeződik a Mezőkovácsháza – Kétegyháza közötti vonalszakasz átépítése, ahol újra beépíthető, bontott 48 illetve 54 rendszerű sínekkel, korszerű hézagnélküli vasúti pálya létesül. Az átépítés 2017-ben a Mezőhegyes – Mezőkovácsháza közötti szakaszon folytatódni fog.

Személyszállítás:

A 120 számú vasúti fővonal (Budapest – Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza korridor) felújítása 2015. évvére befejeződött, így a jelenlegi menetrend alapján Békéscsaba átszállás nélkül elérhető. A 2016. december 11.-én életbe lépő új vasúti menetrendben marad ugyan ez a közlekedési kapcsolat (átszállás nélküliség). A 2016/2017 évi menetrend Mezőhegyes állomás tekintetében nem tartalmaz változást. (Mezőhegyest érintő menetrendi lapok a beszámolóhoz csatolva)

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

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

Mezőhegyes kedvenc cél állomása a környező települések óvodás és az általános iskola alsó tagozatos osztályainak.

2014. február 15.-től a MÁV START Zrt. a csökkentett szolgáltatás színvonalú vonalakon, így Battonya – Mezőhegyes – Újszeged viszonylatban „Regionális tarifát” alkalmaz, amely teljes áru menetjegy esetében 25 % kedvezményt jelent. Ez Battonya – Újszeged viszonylat esetén 420 Ft megtakarítást jelent, ami kismértékben növelte az utazóközönség arányát, kedvezőbb helyzetbe hozta a vasutat.

Naponta közlekedő vonatok:

Mezőhegyes – Kétegyháza (Békéscsaba):

Első vonat indul: 3:55

Első vonat érkezik: 5:25 (Medgyesegyházáról), 7:14 (Kétegyházáról)

Utolsó vonat indul: 19:50

Utolsó vonat érkezik: 23:53, pénteken: 0:01

Mezőhegyes – Makó – Újszeged:

Első vonat indul: 5:35

Első vonat érkezik: 9:26

Utolsó vonat indul: 13:35, vasárnap (iskola időben) 17:35

Utolsó vonat érkezik: 17:26, vasárnap (iskola időben) 21:23

A Mezőhegyes – Kétegyháza (Békéscsaba) vonalon ütemes menetrend van érvényben (2 óránként indulnak és érkeznek vonatok, valamint munkanapokon 3, illetve 2 betétjárat is közlekedik. Így összesen munkanapokon 11 vonat indul, és 13 vonat érkezik Mezőhegyesre ebben a viszonylatban.

A vonalon Bz-mot típusú motorvonatok és a hozzájuk kapcsolt mellék kocsikból álló szerelvények közlekednek. A vonatok közlekedése biztonságos, megbízható, vonatkésés viszonylag ritkán fordul elő.

Teherforgalom:

Mezőhegyes – Makó – Szőreg között az áruszállítás 2003-ban megszűnt. Ennek elsődleges oka volt, hogy a vasút mentén sorra szűntek meg, vagy alakultak át azok a vállalatok, üzemek, melyek korábban vasúton szállítottak.

Mezőkovácsháza – Kétegyháza között jellemzően gabonaszállítás történik, a pálya átépítése, megerősítése a megnövekedett áruszállítási igény minél magasabb szintű kielégítését szolgálja.

125. sz. (Mezőtúr) – Orosháza – Mezőhegyes - Battonya

Mezőhegyes – Battonya vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 17 km
- pályasebesség: 40 km/h
- tengelyterhelés: 17,0 tonna/ 18,5 tonna (30 km/h sebesség mellett)

Mezőhegyes – Orosháza vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 35 km
- pályasebesség: 60 km/h
- tengelyterhelés: 17,0 tonna/ 18,5 tonna (30 km/h sebesség mellett)
- útátjárók száma: összesen 43 db útátjáró található az 52 km vonal hosszán, ebből
 - 5 db teljes sorompó
 - 10 db fény, illetve fény és félsorompó

A 168/2010. sz. Kormány rendelet alapján a 125. sz. Mezőhegyes – Orosháza – Mezőtúr vonalrész a regionális vasúti pályák, míg a Mezőhegyes – Battonya vasúti pálya az egyéb vasúti pályák közé tartozik.

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

A vonal műszaki jellemzői:

Építés éve: Mezőhegyes –Battonya 1880-1882 (ACSEV vonalszakasz), Mezőhegyes – Orosháza 1892-1893 (Békés-Csanádi HÉV vonalszakasz)

Jelentősebb átépítés:

Mezőhegyes – Battonya 1970-1980. („c” rendszerű, 34,5 kg/m sínekkel).

Személyszállítás:

Mezőhegyes – Battonya viszonylatban a napi két pár vonaton az utasok létszáma csekély, a reggeli vonaton magasabb, ilyenkor elsősorban a távolabbi városokba utazók veszik igénybe a vasutat, valamint hétvégén a tanulók utazása is magasabb számú.

Mezőhegyes – Orosháza közötti utasforgalomra a hivatás forgalom, valamint a tanulók utazása a jellemző, de napközben is sokan utaznak, bevásárlási szándékkal, elsősorban Orosháza és vissza viszonylatban.

Naponta közlekedő vonatok:

Mezőhegyes – Battonya:

Első vonat indul: 4:05

Első vonat érkezik: 5:25

Utolsó vonat indul: 17:33, vasárnap: 15:33

Utolsó vonat érkezik: 19:08, vasárnap: 17:29

A vonalszakaszon minden nap 2 pár vonat közlekedik.

Mezőhegyes – Orosháza (Mezőtúr):

Első vonat indul: 4:30

Első vonat érkezik: 7:28

Utolsó vonat indul: 17:32

Utolsó vonat érkezik: 21:28

A vonalszakaszon két órás ütemes menetrend alapján hétköznapokon 9 vonat indul és 8 vonat érkezik, míg szombat és vasárnap (ünnepnep) 8 pár vonat közlekedik.

Teherforgalom:

Mezőhegyes – között az áruszállítás 2003-ban megszűnt.

Mezőhegyes – Orosháza között az áruszállítás igen csekély, Mezőhegyesre vasútüzemi célból érkezik tehervonat. Őszi és tavaszi időszakban Kardoskút – Orosháza között történik jelentősebb mértékű műtrágyaszállítás irányvonatokkal.

Fejlesztési tervek:

Kétegyháza - Mezőhegyes közötti vonalszakasz átépítése 2010-ben kezdődött. Jelen pillanatig Mezőkovácsháza – Kétegyháza között a pálya átépítése elkészült, valamint Mezőkovácsháza állomás vonatfogadó vágányainak átépítése.

2016. 10.28.-án befejeződik Medgyesegyháza és Magyarbánhegyes állomások vonatfogadó vágányainak átépítése. Az állomások átépítésekor beton elemes, emelt peronok is kialakításra kerülnek a kényelmesebb fel- és leszállás érdekében.

A pálya felújítások jelentős része vágányzár keretében zajlott, ezért az utasok szállítása ebben az időszakban vonatpótló autóbuszokkal történt. A kellemetlenségekért cserében az átépítést követően biztosított lesz a min. 60 km/h sebességű utazás, a vonatokra történő kényelmesebb felszállás, és ami még fontos, a minimum 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 sínkورونا 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. A további tervekben is szerepel a megkezdett peronépítés folytatása, az eddig peronnal nem rendelkező vágányok mellé.

Mezőhegyes állomás felvételi épületének felújítása régóta várat magára. 2009-ben a tetőszerkezet és a fadísztató elemek, valamint a héjazat felújítása, cseréje megtörtént, a külső-belső felújítás elmaradt. A felvételi épület nem csak a vasúton utazók érdekét szolgálja, hiszen Mezőhegyest érintő valamennyi autóbuszjárat egyik fontos állomása. Ezekon kívül természetesen városképi szempontból is indokolt lenne az épület mielőbbi rendbetétele.

Együttműködési lehetőségek, elképzelések:

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

2016-ban a MÁV Zrt. együttműködési megállapodást kínál az Önkormányzatok részére közösségi közlekedési területek (váróterem, utas WC, közlekedési utak, peronok, terek) átadásával kapcsolatosan. A környező települések közül együttműködési megállapodást kötött, Tótkomlós, Mezőkovácsháza (Mezőkovácsháza-felső), Magyarbánhegyes és Medgyesegyháza Önkormányzata. Az együttműködési szerződés értelmében, az abban foglaltaknak megfelelően a MÁV Zrt. átutalja az Önkormányzatok részére a korábbi

szerződésekben megállapított összeget. Mezőhegyes Önkormányzata együttműködési szerződés nélkül is, úgy érzem, mindent megtesz, hogy segítse települése vasútját.

Az együttműködés folyamatos, amire néhány példa a közelmúltból:

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 ismételten 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, ami ugyancsak jelentős segítséget jelent számunkra.

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

Szeged, 2016. 10. 15.

Üdvözlettel:

 10.15.
Mondi Miklós
igazgató

**MÁV Zrt. Pályavasúti Területi
Igazgatóság Szeged**
6.
6720 Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.