



ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI SZERVEZET
PÁLYAVASÚTI TERÜLETI IGAZGATÓSÁG SZEGED



Kardos Károly
polgármester
Körösladány Város Polgármestere

Körösladány
Dózsa György út. 2. sz.
5516

Iktatószám: 18119/2017/MAV
Hivatkozási szám:1087-5/2017
Tárgy: Tájékoztató
Előadó: Elek Gyula
Telefon: 06-1/516-30-01
E-mail: elek.gyula@mav.hu
Melléklet: 1 db.

Tisztelt Polgármester Úr!

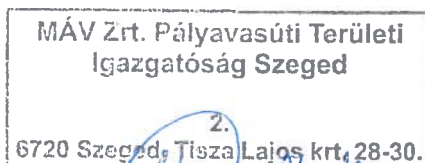
A 2017. április hónapban Körösladány Város Önkormányzat Képviselő-testülete által tartandó testületi ülésre a meghívást tisztelettel vettük.

Az testületi ülésen a MÁV Zrt. ÜVHSZ Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged képviselőjében Elek Gyula forgalmi csomóponyi főnökségvezető vesz részt.

Testületi ülés napirendi pontjához a MÁV Zrt. ÜVHSZ Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged, mellékelve az alábbi tájékoztatót küldi meg.

Szeged 2017. április 20.

Üdvözlettel:



Mondi Miklós
igazgató



ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI SZERVEZET
PÁLYAVASÚTI TERÜLETI IGAZGATÓSÁG SZEGED



T Á J É K O Z T A T Ó

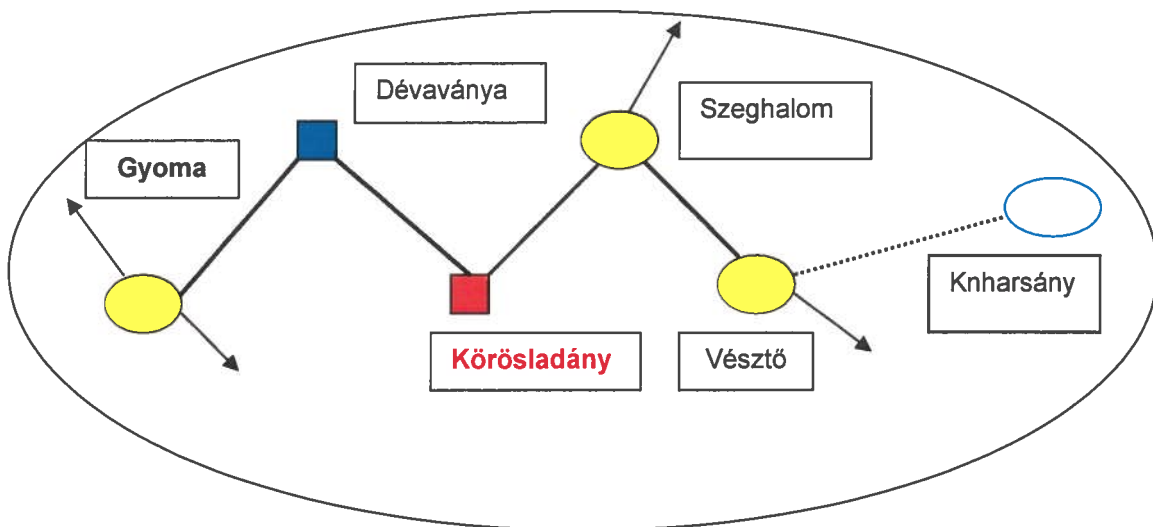
Körösladány város vasúti közlekedéséről

2017. április

Összeállította:

Elek Gyula
forgalmi csomóponti főnökségvezető

Körösladány város a Körösnagyharsány - Vésztő – Gyoma (127 sz. menetrendi mezőszám) vasútvonal mellett helyezkedik el. Körösladány állomás a vonalszakasz középállomása. Körösnagyharsány - Vésztő állomások között 2009.12.13-tól a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium határozata alapján a személyszállítási közszolgáltatás szünetel.



Tájékoztató a MÁV Zrt. helyi szolgáltatási tevékenységéről.

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

Magyarországon a gőzvontatású vasúti közlekedést az 1836. évi törvény tette lehetővé és az első vasútvonalat 1846 július 15.-én nyitották meg Pest – Vác között.

A dualizmus korának nagy közlekedéspolitikusa Baross Gábor „vasminiszter”, aki a személy és áruszállításban egyaránt jelentős tarifareformot hajtott végre. Így a vasúti hálózat építése és fejlődése töretlen volt. Az első világháború kitöréséig a történelmi Magyarországon 21200 km hosszú vasútvonal épült. A vasúti pályával egyidőben 1500 vasútállomás, továbbá 1600 km keskeny nyomtávolságú vasútvonal is épült.

Vasút születése a Körösök és a Sárrét vidékén:

A Körösök által határolt Kis- Sárrét vidéke Magyarország egyik különleges tájegysége. A terület legnagyobb része Békés, kisebb része Bihar vármegyékhez tartozott. A terület nagyon nehezen tudott kibontakozni az elmaradottságból és különösen a közlekedés viszonyai maradtak hosszú ideig fejletlenek, így csak megkésve kapcsolódtak be az ország vasúti forgalmába.

A sárréten átvezető, de a távolsági forgalmat szolgáló vasúttervek elég hamar feltűntek. Közvetlenül a kiegyezés után három terv született. A Gyoma – Körösladány – Szeghalom – Tiszalök viszonylatban engedélyezett vonalon 1869-ben, 1872-ben pedig a Csaba – Körösladány – Miskolc közötti elgondolás látott napvilágot, majd az 1873 -ban a Gyoma – Vésztő – Nagyvárad közötti vasútépítés is. De ez évben kibontakozó gazdasági válság miatt azonban e tervek mind papíron maradtak.

Az 1880-ban életbe lépett 31. törvény hatására Békés vármegyében, így a Kis- Sárrét és a Körösök vidékén átvezető vasútvonalak létesítését szorgalmazó javaslatok születtek. Vasútvonal a térségbe először Nagyvárad felől érkezett, melyet 1887 november 01-én adtak át Kótig. A Gyoma – Dévaványa – Kisújszállás vasútvonalat 1889 szeptember 10.-én adták át. Tovább folytatódta a mellékvonalak összeköttetései és **1891 június 29.-én megindult a vasúti közlekedés Kót – Vésztő – Szeghalom – Körösladány – Dévaványa és Szeghalom – Füzesgyarmat közötti szakaszon.** Füzesgyarmat - Püspökladány között is kiépült a mellékvonal 1898-ban. Ezzel a települések bekapcsolódtak a Nagyvárad, Gyoma, Kisújszállás és Püspökladány állomásokon az országos vasúti fővonalai vérkeringésekbe.

A Mátra-Körösvidéki Helyiérdekű Vasúttársaság 1899 június 09.-én megépítette a Vésztő – Kötegyán - Hollód közötti vasútvonalat, mellyel létrejött az ország leghosszabb HÉV vonala 308.2 km hosszban. Mátraterenye – Kál-Kápolna – Kisújszállás – Dévaványa – Körösladány – Szeghalom – Vésztő – Kötegyán - Hollód vasútvonal valódi jelentőségét nem a vonal hossza, hanem annak elhelyezkedése biztosította a társaság részére. Vasút az ország három fontos területét kötötte össze. Az észak magyarországi Mátra vidéket az Alföldön áthaladva az erdélyi Bihar hegységgel. Így a vasút lehetővé tette a mátrai szénbányák, az Alföld mezőgazdasági termékeinek, Erdély fáinak, kővének és egyéb bányászati anyagainak olcsó szállítását. A vasút mellett építeni kellett az állomásépületeket, megállókat, mely épületek nagysága általában megegyezett a települések épületeinek nagyságával. A vasútállomást a települések a település kapujának tekintették és az épület mellett előállat rakodót, raktárépületet és rakodó vágányt is építettek.

Kezdetben a vonatokat csak gőzmozdonyokkal továbbították, többnyire **vegyes vonat** összeállításban, mely egyaránt továbbított személykocsikat az utasok, és teherkocsikat az áruk szállítása részére. Később már külön közlekedtek a személyvonatok és a tehervonatok. Ipar fejlődésével 1926-ban Dr. Veress Gábor MÁV főmérnök elképzelései alapján motorkocsikat kezdtek gyártani és üzemeltetni, melynek mindkettő végén volt vezetőállásuk, és személyek szállítására is alkalmasak voltak. A GANZ gyár kiváló szakemberének Jendrassik Györgynek sikerült feltalálnia korához képest egy kiváló motort, ezek voltak az AB motorok, melyek hosszú évtizedeken át közlekedtek a vonalszakaszon. A személyvonatok továbbítását a motorkocsik mellett időnként 275-ös sorozatú gőzmozdonyokkal végezték, e típusú gőzmozdonyok mindkettő irányban kiválóan futottak, és gyorsulásban is felvették a versenyt a motorkocsikkal. Az évek haladtával e mozdonyok elavultá váltak és a mellékvonalakon a személyszállítás lebonyolítása továbbra is motorkocsikkal történt, így térségünk vonalain 1980. június 15.-én 4 db. Csehszlovák gyártmányú Bz motorkocsi és a hozzájuk tartozó mellékkocsikat állítottak forgalomba. A Bz motorkocsi a vésztői fűtőházba voltak telepítve. E motorkocsikat nevezte el az utazó közönség „**kispirosnak**”. A Bz-k korszerűsített változatai az InterPicik. Napjainkban is ezen Bz motorkocsik és InterPicik közlekednek a térségben.

A vasúti árúszállítást hosszú évtizedeken keresztül gőzmozdonyokkal végezték. A vonalszakasz gőzösei közül legelterjedtebb a 375-ös sorozatú mozdonyok váltak be a legjobban, melyek a gőzkorszak végéig üzembe is voltak. Ganz-MÁVAG által gyártott dízelmozdony a MÁV-nál M32-es sorozatként jelent meg és térségünkben is 1980-ban állt forgalomba, mely lezárta a gőzmozdonyvontatási korszakot. Később forgalomba kerültek az M43-as és az M47-es sorozatú mellékvonalai dízelmozdonyok. A mellékvonalai pályák részbeni korszerűsítésével álltak forgalomba az M44-es sorozatú dízelmozdonyok. A Gyoma – Dévaványa – Körösladány – Szeghalom – Püspökladány vonalszakaszon már nagyobb teljesítményű dízelmozdonyok is közlekedhetnek.

Körösladány vonzaskörzete, elhelyezkedése a térség vasúti közlekedési rendszerében

A vasútvonal bemutatása:

127. sz. Vésztő – Gyoma vonalszakasz:

- vasútvonal hossza: 52 km
- pályasebesség: Vésztő – Szeghalom 40km/h, Szeghalom – Gyoma 60 km/h
- tengelyterhelés: Vésztő – Szeghalom 12,0 t, Szeghalom – Gyoma 20,0 t.

Körösladány vasúti megközelítése Gyoma és Szeghalom felől lehetséges. Vonzaskörzete Gyomától Vésztőig terjed. Az eljáró forgalom elsősorban a 32 km-re fekvő Gyomaendrődre, illetve az 69 km-re fekvő Békéscsaba megyeszékhelyre, valamint a megyeszékhelyi funkciót ellátó 68 km-re Gyula városába irányul. Az eljutási idők: Gyomáig 38 perc, Békéscsabáig 1 óra 13 perc, Gyuláig 1 óra 37 perc.

A vonalon Bz típusú motorvonatok közlekednek.

A járatok gyakorisága

A vonalszakaszon 2012. 12. 09.-től kettő – egy délelőtti és az utolsó - vonatpárral kevesebb vonat közlekedik, mivel a tulajdonos kihasználatlanság miatt megszüntette. Ez Körösladány tekintetében a Gyoma felé 10 és 20 órai, míg Gyoma felől 12 és 22 órai induló/érkező vonatokat érintette.

A 2016/2017 évi menetrendi időszakban így naponta Gyoma felől Vésztő felé 7, Vésztő irányából Gyoma felé szintén 7 személyvonat közlekedik. Iskolai napokon Püspökladány – Szeghalom – Dévaványa és vissza 1-1 személyvonat közlekedik még.

A személyforgalom jellemzői

Utazási célok: iskola, egészségügy, magán és hivatalos utazások. Főként Gyomaendrődre, Gyulára, Mezőtúrra, Dévaványára és Békéscsabára. Távolsági forgalomban dominálnak a magánutazások és a diákok utazásai Budapestre és Szegedre.

Menetrend Körösladány állomásról a 2016/2017 évi menetrendi időszak alatt:

- Gyoma felől érkező vonatok:
6:38, 7:58, 9:58, 13:58, 15:58,17:58,19:58,
Iskolai napokon Dévaványáról 7:35
- Vésztő felé induló vonatok:
6:39, 8:06, 9:59, 14:06, 16:06,18:06,19:59
Iskolai napokon Püspökladányba 7:36

- Vésztfő - felől érkező vonatok:
5:02, 6:02, 8:02, 12:02, 14:02, 16:02, 18:02
Iskolai napokon Püspökladányból 7:01
- Gyoma felé induló vonatok:
5:04, 6:04, 8:04, 12:04, 14:04, 16:04, 18:04
Iskolai napokon Dévaványára 7:02

Távolsági forgalom:

Körösladány – Budapest összeköttetés:

| KÖRÖSLADÁNY INDUL | GYOMA ÉRKEZIK | GYOMA INDUL | BUDAPEST KELETI ÉRKEZIK | UTAZÁSI IDŐ |
|------------------------------|--------------------------|------------------------|--|------------------------|
| 5:04 | 5:42 | 6:01 | 8:15 | 3 ó 11 p |
| 6:04 | 6:42 | 6:48 IC | 8:50 | 2 ó 46 p |
| 8:04 | 8:42 | 8:48 | 10:50 | 2 ó 46 p |
| 12:04 | 12:42 | 12:48 | 14:50 | 2 ó 46 p |
| 14:04 | 14:42 | 14:48 | 16:50 | 2 ó 46 p |
| 16:04 | 16:42 | 16:48 IC | 18:50 | 2 ó 46 p |
| 18:04 | 18:42 | 18:48 | 20:50 | 2 ó 46 p |

Budapest - Körösladány összeköttetés:

| BUDAPEST KELETI INDUL | GYOMA ÉRKEZIK | GYOMA INDUL | KÖRÖSLADÁNY ÉRKEZIK | UTAZÁSI IDŐ |
|--------------------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| 7:10 | 9:11 | 9:20 | 9:58 | 2 ó 48 p |
| 11:10 | 13:11 | 13:20 | 13:58 | 2 ó 48 p |
| 13:10 | 15:11 | 15:20 | 15:58 | 2 ó 48 p |
| 15:10 | 17:11 | 17:20 | 17:58 | 2 ó 48 p |
| 17:10 | 19:11 | 19:20 | 19:58 | 2 ó 48 p |

Körösladány – Békéscsaba – Szeged összeköttetés:

| KLADÁNY INDUL | GYOMA ÉRKEZIK | GYOMA INDUL | BCSABA ÉRKEZIK | BCSABA INDUL | SZEGED ÉRKEZIK | UTAZÁSI IDŐ |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------------|
| 5:04 | 5:42 | 5:47 | 6:17 | 6:47 | 8:40 | 3 ó 36 p |
| 6:04 | 6:42 | 6:47 | 7:17 | 7:47 | 9:40 | 3 ó 36 p |
| 8:04 | 8:42 | 9:12 IC | 9:40 | 9:47 | 11:40 | 3 ó 36 p |
| 12:04 | 12:42 | 13:12 IC | 13:40 | 13:47 | 15:40 | 3 ó 36 p |
| 14:04 | 14:42 | 15:12 | 15:40 | 15:47 | 17:40 | 3 ó 36 p |
| 16:04 | 16:42 | 16:47 | 17:17 | 17:47 | 19:40 | 3 ó 36 p |
| 18:04 | 18:42 | 19:12 IC | 19:40 | 19:47 | 21:40 | 3 ó 36 p |

Szeged – Békéscsaba –Körösladány összeköttetés:

| SZEGED INDUL | BCSABA ÉRKEZIK | BCSABA INDUL | GYOMA ÉRKEZIK | GYOMA INDUL | KLADÁN Y ÉRKEZIK | UTAZÁSI IDŐ |
|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|----------------|------------------------|----------------|
| | | 6:19 IC | 6:47 | 7:20 | 7:58 | 1 ó 39 p |
| 6:21 | 8:10 | 8:19 | 8:47 | 9:20 | 9:58 | 3 ó 37 p |
| 10:21 C | 12:10 | 12:19 | 12:47 | 13:20 | 13:58 | 3 ó 37 p |
| 12:21 A | 14:10 | 14:38 | 15:08 | 15:20 | 15:58 | 3 ó 37 p |
| 14:21 | 16:10 | 16:19 IC | 16:47 | 17:20 | 17:58 | 3 ó 37 p |
| 16:21 | 18:10 | 18:19 | 18:47 | 19:20 | 19:58 | 3 ó 37 p |

C: szombati, vasárnapi és ünnepnapok közlekedési rend szerint.

A: munkanap

Személyszállítási szolgáltatások Körösladány állomáson:

Egy váróterem, mely az első vonattól az utolsó vonatig tart nyitva, valamint – sajnos a kor követelményeinek nem megfelelő – utas WC.

Személypénztár 2011. 07.01-től nem üzemel, a megszüntetést a csökkenő utazási igény indokolta. Menetjegyek kiszolgálása a vonaton történik. Elővételben az elektronika terjedésével az „elektronikus vonatjegy” alapú menetjegyváltással interneten keresztül számítógépen, laptopon, táblagépen, vagy okos telefonon lehet megvenni, aki személyesen kíván menetjegyet váltani az legközelebb Dévaványa állomáson teheti meg.

Utazási ajánlataink:

Főként iskolásoknak a történelmi és üdülő városainkon túl, természeti szépségeink Körösladány környékén.

- Dévaványa külterületén a Körös-Maros Nemzeti Park Igazgatóság Réhelyi látogatóközpontja ahol a tűzokrezervátum, valamint a múzeumi állandó kiállítás megtekintése.
- Vésztő – Mágor Történelmi Emlékhely Múzeum megtekintése tárlatvezetéssel. Körös-Maros Nemzeti Park Igazgatóság kezelésében a tanösvénytúra bejárása. Lehetőség van kikapcsolódásra, játékokra. Sütési- főzési lehetőség is van, melyhez szükséges felszerelést tudnak biztosítani.
- Gyula Városerdő megállóhely mellett lévő DALERD Zrt. Gyulai erdészetének erdei iskolája található, aki többnapos kirándulásra érkezik szállási és étkezési lehetőséget is biztosítanak. Konferencia termében tanórák megtartása, valamint állandó kiállítás megtekintése. Szakember vezetésével erdők fájának, növényeinek, állatainak megtekintése.

Menetrend kialakítása

A menetrend kialakítását a tulajdonoshoz – NFM – tartozó Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) Dél-alföldi Közlekedésszervezői irodája végzi - a MÁV-START Zrt. részvételével - a régióban az Önkormányzatok, véleményének, javaslatainak figyelembevételével. Az igények alapján a vasúti menetrendet a MÁV-START Zrt, mint személyszállítási vállalkozói vasúttársaság készíti el és a tulajdonos – NFM – jóváhagyását követően lép életbe minden év december második vasárnapján.

Így a Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged a menetrend készítésében nem vesz részt, csak a tulajdonos megbízásából a kincstári vagyont képező vasúti pályákat és építményeket üzemelteti, kiszolgálva a személyszállító vállalkozó vasúttársaság vonatközlekedtetési igényeit. Továbbá biztosítja a tulajdonos és a MÁV-START Zrt. között létrejött Közszolgáltatási Szerződésben – KÖSZ – foglalt szolgáltatásokat.

Teherforgalom:

A 127. sz. vasútvonalon a rendszerváltás után végbement földek magántulajdonba adása és a vállalkozások létrejöttével 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 és szállításaikat szinte kizárólag közúton bonyolítják le. Oka, hogy telephelyről, illetve telephelyre történik a ki és beszállítás, ezzel a vasút szerepe is csökkent.

Teherforgalmi szempontból a tömegárú szállítás szempontjából megfigyelhető, hogy az áruszállítást végző vállalkozó vasúttársaságok legalább 20 kocsis irányvonatokat továbbítanak, melyeket egyszerre lehessen a rakodóterületre beállítani rakodás céljából. Sajnos sok állomásunk nem rendelkezik ekkora hosszú rakodóvágányokkal, illetve az újonnan alakult cégek viszont a közúton történő fuvarozást helyezték előtérbe a mostani kedvezőbb adottságaik miatt.

De nem kell sehová menni itt Körösladányban a Henkel Magyarország Kft. Körösladányi gyára, mely Békés megye legnagyobb ipari üzeme és a vasúti pályától 40-50 méterre üzemel a szállításait mind közúton - napi igen jelentős számú - kamionokkal bonyolítja le ki és beszállítások tekintetében egyaránt.

Áruszállítás szempontjából is a Pályavasúti Területi Igazgatóság a tulajdonos megbízásából a kincstári vagyont képező vasúti pályákat és építményeket üzemelteti, kiszolgálva az áruszállítást végző vállalkozó vasúttársaságok vonatközlekedtetési és szolgáltatási igényeit. Így nincs ráhatásunk, hogy mely vállalkozásokkal kötnek üzletet a vasúti szállítás tekintetében. Bízunk benne, hogy a teljes évben üzemelő jelentős termelést végző vállalat fog még a vasúton árufuvarozást végezni.

Szeged 2017. április