



Műszaki háttér

A teherszállítás révén a vonal üzemel, így a személyszállítás újraindításának nincs technikai akadálya. Az engedélyezett sebesség 60 km/h, Dunaföldvár és Paks között 40 km/h-ás ideiglenes sebességkorlátozás van érvényben. Nem elhanyagolható tény, hogy a személyforgalom szünetelése többletkiadásokkal jár a

pályafenntartás számára, mivel olyan járulékos költségekkel kell számolni, melyek normál esetben nem jelentkeznek. Daruszentmiklós közvetlen környezetében, Előszálláson, Bölcskén és Pakson a meglévő megállóhely áthelyezésével, vagy új megállóhely létesítésével több lakos számára válna elérhetőbbé a vasút.

A 43-as vonal Ne engedjük, hogy a Mezőfalva-Rétszilas vonal is hasonló sorsra jusson! A 2009/2010 évi menetrendváltás óta 2 párral kevesebb vonat közlekedik rajta, a korábban megszokott indulási időpontok rendkívül kedvezőtlen irányba változtak. Valakinek a munkaidő vége előtt 20 perccel indul a vonata és van olyan időszak, amikor 7 órán keresztül nincs eljutási lehetőség. A további utasvesztés megakadályozása és a megfelelő szintű szolgáltatás biztosítása a menetrend megfelelő módosításával közös érdekünk!

Kínálat A személyszállítás újraindítása csak látszatintézkedés, ha ahhoz nem társul megfelelő mennyiségű vonatpár (minimum 6) és valós igényeket kielégítő menetrend.

Kiszámíthatóság Lépéseket kell tenni annak a gyakorlatnak a megszüntetésére, hogy a vasúti menetrend gyakorlatilag évente megváltozik - általában negatív irányba. Ez aláássa az utazóközönség bizalmát és utasvesztéshez vezet.

Elérhetőség Dunaújvárosban a vasútállomás biztonságos és akadálymentes megközelíthetősége gyalogosan és kerékpárral is gátolt, nem megoldott. Dunaföldvár állomásra csak szűk, rossz minőségű, burkolatlan utcákon át lehet eljutni. A megfelelő közúti kapcsolatot kiépítésével az alig 300 méterre elhaladó 2-es helyi járat útvonalába is beiktatható lenne a vasútállomás.

Közösség Az egyesített bérlet és a tarifaközösség ne csak Budapest kiváltsága legyen! Első lépésként legalább a vasútállomásokat érintő helyi viszonylatok esetében teremtsük meg az összehangolt, egységes kínálatot.

Parkolás A kerékpárunkat akár egy fának is támaszthatjuk, de napjainkban már alapvető elvárás a vasútállomások közvetlen környezetében létesített ingyenesen használható parkoló, amelyben biztonságosan, kulturált körülmények között hagyhatjuk napközben a gépkocsikat, kerékpárokat.



Irányelvek A vasúti liberalizációról szóló EU irányelvek ellenére továbbra is az államvasút a kizárólagos személyszállító társaság, mely a pályahálózat működtetésében is monopolhelyzetben van. Ezzel szemben több nyugati példa létezik, ahol a helyi szolgáltató fenntartásába átadott vasút sikeresnek bizonyult, kiváltképp a regionális közlekedésben.



42 Pusztaszabolcs - Dunaújváros - Paks



Az országos törzshálózati vasúti pálya Mezőfalva - Előszállás - Dunaföldvár - Paks közötti 40 kilométeres szakaszán jelenleg szünetel a személyszállítás.

A vonalszakasz főként diák és hivatásforgalmat bonyolított. A vasút által érintett települések a legintenzívebb kapcsolatban Dunaújvárossal állnak, itt koncentrálódnak a térség vállalatai és legnagyobb foglalkoztatói: az ISD DUNAFERR Zrt. 8000 főt, a Hankook Tire Magyarország Kft. 1200 főt foglalkoztat, utóbbi létszám a gyár bővítése miatt nőni fog. A városban 11 általános iskola, 11 középfokú oktatási intézmény és egy közel 5000 fős hallgatói létszámmal rendelkező főiskola is működik.

Az ISD DUNAFERR Zrt. vállalatcsoport közel 300 hektáros belső üzemi területén a nagy távolságok ellenére nincs szervezett tömegközlekedés, így a munkavállalók körében különösen népszerű a kerékpáros közlekedés. A bejárók számára ezért is valós alternatíva a vasút, mivel az autóbusszal szemben azon akár több bicikli egyidejű szállítása is megoldott.

Napjainkban a személyforgalom szünetel, de a teherszállítás zavartalanul folyik, mivel a vonalat a továbbiakban is fenn kívánják tartani, többek között a Paksi Atomerőmű kiszolgálása érdekében. A személyszállítás esetleges újraindítása ebből kifolyólag nem igényelne jelentős többletköltségeket, így a helyi lakosok újra használhatnának egy gyakorlatilag működő vonalat.



A 114 éves vasútvonal

Az egykori Fejér és Tolna vármegyei helyi érdekű vasút Adonyszabolcs (ma Pusztaszabolcs) és Paks közötti szakaszán 1896. december 22-én indult meg a menetrend szerinti forgalom. Az 1921-es menetrendben már szerepelt egy közvetlen vonatpár Budapest és Paks között, mely átszállás nélküli eljutást biztosított a fővárosba.

A második világháború után a Dunai Vasmű építése okán a Pusztaszabolcs - Dunaújváros szakasz fővonalá fejlődött, 1954 januárjában pedig átadták a forgalomnak a Mezőfalva-Rétszilas közötti új vasútvonalat.

Az 1978-as esztendőben a megnövekedett utasforgalomra és Paks városi rangjára tekintettel bevezették a gyorsvonati közlekedést, valamint átadták a forgalomnak az új végállomást. A gyorsvonatok továbbítását kezdetben M 40-es sorozatú mozdonyok, majd MD motorvonatok, végül M62-es és M41-es sorozatú mozdonyok végezték. Személyvonati szerepkörben 1979-ben megjelentek a Bz motorkocsik.



A 80-as években a napi egy pár gyorsvonat mellett 8 - 9 pár személyvonat közlekedett Paksig, elsősorban a dunaújvárosi üzemekbe ingázók igényeinek megfelelően. Az 1988-as menetrendváltással eltűntek a gyorsvonatok a paksi vonalról, így M41-es sorozatú mozdonyal már csak a különvonati szerelvények élén lehetett találkozni.

A 90-es évek gazdasági és jövedelmi visszaesése miatt kevesebb utasa volt a vasútnak, ezért csökkentették a közlekedő vonatok számát, majd 1993-ban Ménemajor megállóhely is megszűnt.

Az ezredforduló után a vonatok száma drasztikusan csökkent, a megmaradt járatok többsége csak Dunaújvárosig közlekedett. Paksra alig 3 pár vonat biztosít

totta az eljutást, melyek 2001-től már nem álltak meg Ópaks állomáson. Az ingázó utasok ahol tudták, bérletüket elsősorban a sűrűbben közlekedő és hosszabb távon kiszámíthatóbb autóbuszokra váltották meg, a vasút leginkább a hétvégén utazó diákok számára jelentett alternatívát.

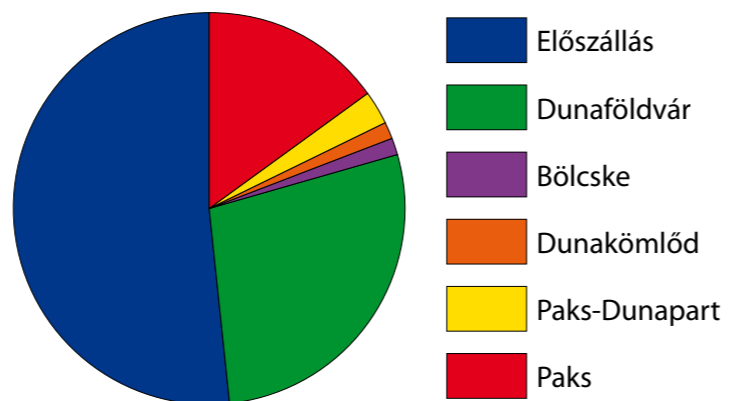
A vonal személyforgalmának a kedvezőtlen menetrendváltozások adták meg a kegyelemdőfést. A megrendelő és a szolgáltató részéről semmilyen intézkedés nem történt annak érdekében, hogy feltárják a valós utazási igényeket és a meglévő eszközökkel kielégítsék azt.

Személyforgalom

A vonal a jellemző utasáramlatok szempontjából két részre osztható: a Dunaújváros - Dunaföldvár szakaszra a hivatásforgalom jellemző, a Dunaföldvár - Paks szakaszra pedig a helyközi és távolsági viszonylatban utazók vannak többségben.

Az Előszállásra közlekedő autóbuszjáratok a vasúttal szemben nem tudnak közvetlen eljutást biztosítani: Daruszentmiklóson, vagy Dunaföldváron keresztül érik el céljukat. A személyforgalom szüneteltetése leginkább az előszállási lakosokat hozta kedvezőtlen helyzetbe, akik autóbusszal 33 kilométeres úton 50 perc alatt érik el Dunaújvárost, a vasúton korábban megszokott 20 kilométer és 22 perces menetidő helyett. Mivel az autóbusszbérlet többbe kerül, a vonat akkor is reális alternatíva lehet, ha az utas megvásárolja a vasúti mellé a dunaújvárosi helyi járatokra érvényes bérletet.

A 2008-ban dunaújvárosi viszonylatban értékesített bérletek eladási rangsorában Előszállás a 3. helyen áll (185 db/év), megelőzve Budapest-Déli pályaudvart; a jegyeladási rangsorban pedig az 5. helyen (3654 db/év), közvetlenül Budapest-Kelenföld után.

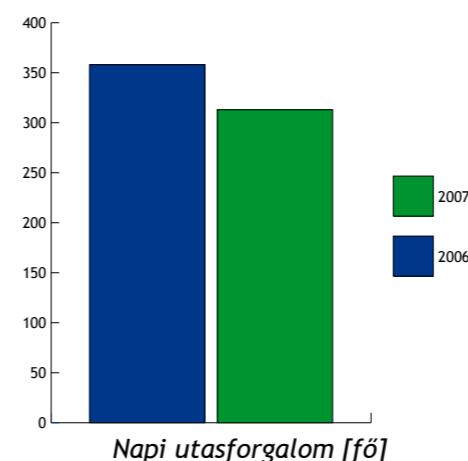


Az utasforgalom megoszlása munkanapokon



Daruszentmiklóst hátrányosan érintette a Mezőfalva - Dunaföldvár közötti szolgáltató váltással érintett (vonatpótló) autóbuszok megszűnése, több közvetlen eljutási lehetőséget szeretnének Dunaföldvárra.

A vasút és a busz Dunaújváros - Dunaföldvár között nem ugyanazt az útvonalat járja be. A vasút melletti egyik fő érv a településrészek jobb lefedettsége: az autóbusszal a település keleti, a vasútállomás pedig a nyugati oldalán helyezkedik el. Dunaújvárosban hasonló a helyzet, így adott esetben a vasút összességében kedvezőbb eljutást tud biztosítani, amit az utasok ki is használtak.



Napi utasforgalom [fő]

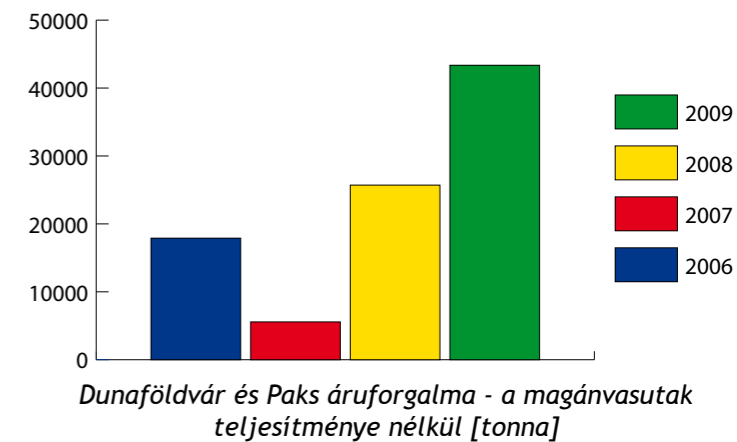
A Bölcse központjától 4 kilométerre található megállóhely ténylegesen Andráspusztát (mely Bölcse lakott külterülete) szolgálta ki. A helyi lakosok szomszédságában található a Tolna megyei Önkormányzat szociális otthona, az oda közlekedők rendszeres használói voltak a vasútnak.

A szüneteltetett szakaszon Paks volt a harmadik legnépszerűbb célállomás, hétvégén viszont még Dunaföldvárnál is jobban teljesített. Az állomás és a megállóhely közös problémája, hogy mindkettő több mint egy kilométerre van a belvárostól, az ideális helyszín az autóbusszállomással szemben lenne.

A jelen: teherszállítás

A Mezőfalva - Paks vonalszakasz teherforgalma a hasonló kategóriájú vonalakkal összevetve átlagosnak számít.

Előszálláson a szemestermények berakodása mellett élőállat feladás is volt, de jelenleg nem lehet rakodni, mivel a szükséges vágányok a vonatközlekedésből 15 éve ki vannak zárva. Az előszállási iparvágány kiágazás a Tartalékgazdálkodási Közhasznú Társaság és a Messer Hungarogáz Kft. telephelyeit tárja fel, ők már több mint egy évtizede nem éltek a vasúti szállítás lehetőségével.



Dunaföldvár és Paks áruforgalma - a magánvasutak teljesítménye nélkül [tonna]

Dunaföldváron a faáru feladás, illetve a lakossági szén leadás jellemzi a vasúti teherforgalmat. A város területén épülő, 2011 végére elkészülő bioetanol-előállító üzem évi 500 ezer tonna kukoricát dolgoz majd fel, amelyből 200 millió liter etanolt és 170 ezer tonna állati takarmányozásra alkalmas fehérjét állítanak majd elő. Csak remélni lehet, hogy a tekintélyes mennyiségű áru szállításában a vasút is méltó szerephez jut.

Pakson szemestermény feladás a jellemző, alkalmanként pedig a fafeladás. Közvetlenül a vasútállomás mellett nagy tömegű terménytárolására, raktározására alkalmas telephely van és a folyami átrakáshoz szükséges infrastruktúra is kiépített.



A Paksi Atomerőmű vasúti kapcsolatának a fűtőelem szállítás miatt stratégiai jelentősége van. Mivel a kikötői daruval közvetlenül lehet uszályra rakodni, ezért speciális szállító vagonon rendszeresen érkezik transzformátor.

A magánvasúti kővonatok 900 000 - 1 000 000 tonnás forgalmat generáltak 2009-ben, ami a jellemző mennyiség többszöröse.