



MÓR VÁROSI ÖNKORMÁNYZAT
KÉPVISELŐ-TESTÜLETE
RÉSZÉRE

5. / napirend

JAVASLAT

SZÉKESFEHÉRVÁR-KOMÁROM DÉLI VASÚT SZÖVETSÉGHEZ
TÖRTÉNŐ CSATLAKOZÁS TÁRGYÁBAN

Mór, 2017.01.25.

Előterjesztő:

Dr. Pálfa József
jegyző



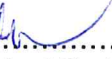
Előkészítette:
Városfejlesztési és -üzemeltetési Iroda

Az ülés típusa: nyilvános

Zárt ülés esetében jogalapja:

- Mötv. 46.§ (2) a)
Mötv. 46.§ (2) b)
Mötv. 46.§ (2) c)

Az előterjesztést véleményezte és az alábbi szempontok szerint tartalmáért felelősséget vállal:

	Dátum	irodavezető neve, aláírása
szakmai	2017 január <u>19.</u>	 Schmidt Norbert
gazdasági-pénzügyi	2017 január <u>18.</u>	 Frey Attiláné
jogi	2017 január <u>19.</u>	 dr. Taba Nikoletta

Az előterjesztés az alábbi döntési javaslat(ka)t tartalmazza:

HATÁROZAT-TERVEZET SZÁMA: 1 DB	
határozat-tervezet • <u>A verzió</u> Döntéshozatal rendje: minősített többség Minősített többség esetén jogalap: Mötv. 42. § 5., 50.§ • <u>B verzió</u> Döntéshozatal rendje: egyszerű többség	<u>Határozatot kapja:</u> • Önkormányzati Iroda 1 pld. • Városfejlesztési Iroda 2 pld. • Költségvetési és Adóügyi Iroda 1 pld. • Belegrai András

Az előterjesztést véleményező bizottságok:

- Pénzügyi Bizottság Oktatási, Kulturális és Sport Bizottság
 Településfejlesztési Bizottság Szociális és Egészségügyi Bizottság

Meghívásra javasolt:

Belegrai András Mór, Martinovics u. 37/A.

JAVASLAT

Székesfehérvár-Komárom Déli Vasút Szövetséghez történő csatlakozás tárgyában

Mór Városi Önkormányzat Képviselő-testülete a szeptemberi soros ülésén 242/2016 (IX.28.) Kt. határozatában döntött arról, hogy az alapdokumentumok ismeretében dönt a Székesfehérvár-Komárom Déli Vasút Szövetséghez alapítóként történő csatlakozásról.

A határozatnak megfelelően bekértük az alapdokumentumokat, Belegrai András az alakuló Székesfehérvár-Komárom Déli Vasút Szövetség nevében megküldte dokumentum tervezeteket. (előterjesztés 1.-2. melléklete)

„A Szövetség konkrét célja, hogy összefogja és hatékonyabbá tegye azon civil szervezetek, magánszemélyek, önkormányzatok, gazdasági társaságok munkáját, amelyek tevékenyen kívánnak részt vállalni a Székesfehérvár - Komárom közötti 5-ös számú vasútvonal fejlesztésének és üzemeltetésének támogatásában.

A Szövetség általános célja, hogy a napi tevékenysége révén, a programjai által, a pályázati és egyéb forrásokból finanszírozott beruházások segítségével a nevezett vasútvonal személy- és áruforgalma növekedjen, fenntarthatóvá váljon. Cél a vasútvonal ismertségének növelése annak érdekében, hogy a vasút, mint műemlék, valamint a környezetében található épített és természeti környezeti értékek idegenforgalmi vonzereje emelkedjen.”

A tervezet szerint az éves tagdíj összege az 10.001-100.000 fő/település 300.000.-Ft /év.

A Településfejlesztési és Pénzügyi Bizottság véleményét a Képviselő-testület ülésén ismerteti.

A fentiekre tekintettel az alábbi határozat-tervezetet terjesztem a T. Képviselő-testület elé:

HATÁROZAT-TERVEZET

A/ változat

Mór Városi Önkormányzat Képviselő-testülete kijelenti, hogy a Székesfehérvár-Komárom Déli Vasút Szövetség (továbbiakban: Szövetség) által benyújtott dokumentumokat megismerte és alapító tagként csatlakozni kíván a Szövetséghez. A Képviselő-testület nyilatkozik, hogy a Szövetség célkitűzéseivel egyetért s e célok megvalósítása érdekében szervezi és segíti tagjainak tevékenységét, továbbá a Szövetség Alapszabályát ismeri, elfogadja és vállalja a tagdíj megfizetését.

A Képviselő-testület felhatalmazza a polgármestert, hogy a Szövetségben az Önkormányzatot képviselje, és a tagsággal összefüggő dokumentumokat, nyilatkozatokat aláírja.

A Képviselő-testület továbbá felkéri a polgármestert, hogy a 2017. évi költségvetésről szóló rendelet-tervezet előkészítésekor gondoskodjon a 300.000.-Ft/év mértékű tagdíjhoz szükséges fedezet biztosításáról

Határidő: 2017.02.28.

Felelős: jegyző (Városfejlesztési és -üzemeltetési Iroda)

B/ változat

Mór Városi Önkormányzat Képviselő-testülete kijelenti, hogy a Székesfehérvár-Komárom Déli Vasút Szövetség (továbbiakban: Szövetség) által benyújtott dokumentumokat megismerte, a Szövetség célkitűzéseivel egyetért, de alapító tagként nem kíván csatlakozni a Szövetséghez.

A Képviselő-testület felkéri a jegyzőt, hogy a kérelmezőt a döntésről értesítse.

Határidő: 2017.02.13.

Felelős: jegyző (Városfejlesztési és -üzemeltetési Iroda)

Mór, 2017.01.19.



Alapszabály

I. Általános rendelkezések

- I.§ a./ A Szövetség neve: Székesfehérvár – Komárom Déli Vasút Szövetség
Hivatalos rövidítése: Déli Vasút Szövetség
A szövetség neve angol nyelven: South Railway Alliance
b./ A Szövetség működési területe: Közép-dunántúli Régió (Veszprém Megye, Fejér Megye, Komárom-Esztergom Megye)
c./ A Szövetség székhelye: 8060 Mór Szent István tér 6.
d./ A Szövetség önálló jogi személy

II. A Szövetség célja és feladatköre

2.§ // A Szövetség konkrét célja, hogy összefogja és hatékonyabbá tegye azon civil szervezetek, magánszemélyek, önkormányzatok, gazdasági társaságok munkáját, amelyek tevékenyen kívánnak részt vállalni a Székesfehérvár - Komárom közötti 5-ös számú vasútvonal fejlesztésének és üzemeltetésének támogatásában.

A Szövetség általános célja, hogy a napi tevékenysége révén, a programjai által, a pályázati és egyéb forrásokból finanszírozott beruházások segítségével a nevezett vasútvonal személy- és áruforgalma növekedjen, fenntarthatóvá váljon. Cél a vasútvonal ismertségének növelése annak érdekében, hogy a vasút, mint műemlék, valamint a környezetében található épített és természeti környezeti értékek idegenforgalmi vonzereje emelkedjen.

a.) A fenti – a környezetvédelemről szóló 1995.évi LIII. törvényből következő - felismeréstől vezérelve a Szövetség kinyilvánítja, hogy a /2/ bekezdésében deklarált

- környezetvédelmi céljait,
- egészség megőrzési céljait,
- nevelési és oktatási, ismeretterjesztési tevékenységét
- fogyasztóvédelmi tevékenységét,
- kulturális örökségvédelmi tevékenységét,
- közforgalom számára megnyitott út, híd, alagút fejlesztéséhez, fenntartásához és üzemeltetéséhez kapcsolódó tevékenységét,
- településfejlesztési tevékenységét(a 2011. évi CLXXV. sz. törvényben (Ectv.)foglalt követelményeknek eleget téve közhasznú szervezatként valósítja meg.

b.) A Szövetség fenti tevékenységeihez kapcsolódó közhasznú szolgáltatásokból a tagokon kívül más is részesülhet.

/2/ A Szövetség a fenti általános célokat, és tevékenységeket a következő konkrét formákban valósítja meg:

1. a környezetvédelmi tevékenységen belül: épített és természeti környezet védelme, a vasúti közösségi (pl. hivatásforgalom) közlekedés, turisztikai közlekedés és áruszállítás fejlesztése, támogatása – a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. sz. törvény 11-15.§, valamint a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. sz. törvény 4-6.§ 19-20.§, és 26-29.§,

2. az egészség megőrzési célokon belül: turisztikai rendezvények szervezése, e rendezvények, programok és más szervezett felnőtt, és ifjúsági természetjáró csoportok térségbe történő eljutásának támogatása közlekedési és turisztikai információk szolgáltatásával – a sportról szóló 2004. évi I. tv. 49.§ c-e) pontjai,

3.a fogyasztóvédelmi tevékenységen belül: a vasutat igénybevevő utazóközönség érdekeinek képviselője az igények rendszeres és részletes felmérésével, és annak képviselőjével a mindenkori szolgáltató, és a közszolgáltatást megrendelő felé a vonali menetrend optimális kialakítása és fenntartása érdekében – a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény 45.§ (1) a-k. pontjai,

4. kulturális örökség megőrzése tevékenységen belül: a kulturális örökség részét képező, műemléki védelem alatt álló, avagy műemléki védelemet nem élvező létesítmények (állomásépületek, egyéb épületek, emlékművek stb.) fenntartásához, karbantartásához való hozzájárulás – a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. sz. törvény 5.§ (1),

5. a közforgalom számára megnyitott út híd, alagút fejlesztéséhez, fenntartásához és üzemeltetéséhez kapcsolódó tevékenységen belül: a vasúti létesítmények (vasúti pálya, állomások, megállóhelyek, hidak, viaduktok, támfalak, alagutak stb.) fejlesztéséhez, fenntartásához és üzemeltetéséhez való hozzájárulás - a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. sz. törvény 3.§ (1) bek. d. pont,

6. településfejlesztési tevékenységen belül: vasúti közlekedés kiszolgáló létesítményeinek fejlesztése, településen belüli elhelyezkedésének, megközelíthetőségének, integráltságának javítása, a vasútra történő ráhordó kapcsolatok fejlesztése, valamint az elővárosi vasúti közlekedés feltételeinek megteremtése Székesfehérvár – Mór – Kisbér - Komárom térségében. A Szövetség szakmai segítséget nyújt a vasút fenntartását segítő helyi közlekedési koncepciók kidolgozásához pályázatokat készít és támogat, a lakosság felé ismeretterjesztő-szolgáltató tevékenységet végez – a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. sz. törvény

A felsorolt tevékenységek végzése történhet pénzbeli támogatás, személyes közreműködés, információszolgáltatás, érdekképviselői tevékenység ellátása, valamint egyes fenntartási, fejlesztési, és üzemeltetési feladatok átvételének útján.

Céljai elérése érdekében a Szövetség

a/ kapcsolatot tart a szakminisztériumokkal, a területi közlekedésszervezési irodákkal, és a közlekedési szolgáltatókkal minden a vasútvonalat, annak működését érintő kérdésben, illetve képviseli a tagság és a tagszervezetek közösen kialakított állás-pontját,

b/ szakmai segédanyagokat, lakossági ismeretterjesztő broszúrákat, ill. reklám-, és marketing anyagokat ad ki és terjeszt a vasútvonal, és a vasúti személyszállítás népszerűsítése érdekében,

c/ legalább kétnyelvű internetes honlapot létesít és működtet a vasútvonal, és a vasúti személyszállítási szolgáltatások megismertetése érdekében,

d/ kapcsolatot létesít és tart fenn hasonló tevékenységet folytató szövetségekkel, egyesületekkel és intézményekkel.

3.§ A Szövetség közvetlen politikai tevékenységet nem folytat, szervezete pártoktól független és azoknak anyagi támogatást nem nyújt. Országgyűlési, megyei és fővárosi önkormányzati képviselő választáson képviselőjelöltet nem állít, és nem támogat.

III. A Szövetség szervezete

4.§ // A Szövetséget önállóan megalakult és bíróság által bejegyzett civil szervezetek, gazdasági társaságok, illetve önkormányzatok és magánszemélyek hozták létre.

/2/ A Szövetség nyitott szervezet, ahhoz rendes, illetve pártoló tagként a jövőben más civil környezetvédő szervezet, önkormányzat, gazdasági társaság, magánszemély is csatlakozhat, ha a Szövetség célkitűzéseivel egyet ért és vállalja a szövetséghez tartozással járó kötelezettségeket.

/3/ A Szövetség tevékenységének gazdasági vállalkozás formában való végzésére gazdálkodó szervezetet alapíthat.

IV. A Szövetség tagjai

5.§ /1/ A Szövetség rendes tagja lehet az a bejegyzett belföldi és külföldi civil szervezet, továbbá önkormányzat, gazdasági társaság, magyar és külföldi állampolgárságú magánszemély, amelyik/aki az Ügyvezető Testületnek benyújtott felvételi kérelmében írásban nyilatkozik arról, hogy

a./ a Szövetség célkitűzéseivel egyetért s e célok megvalósítása érdekében szervezi és segíti tagjainak tevékenységét,

b./ a Szövetség Alapszabályát ismeri, elfogadja és vállalja a tagdíj megfizetését.

/2/ A tagfelvétel az Ügyvivő Testület hatáskörébe tartozik. A nem természetes személytől érkezett kérelem esetében a tagfelvételnél vizsgálni kell, hogy a kérelmező saját döntési rendszerében jogszerűen határozta-e el a csatlakozást. A tagfelvételi kérelem elutasítását indokolni kell, de a döntés ellen jogorvoslati lehetőség nincs. A tagfelvételtől és az elutasított felvételi kérelmekről a soron következő küldöttgyűlést tájékoztatni kell.

/3/ A tagfelvétel ügyében akkor hozható elutasító döntés, ha a jelentkező szervezet mozgalmi vagy gazdasági magatartása sérti a Szövetség tagjainak érdekeit.

/4/ A tagsági jogviszony megszűnhet:

a.) a tag halálával illetve jogi személy tag esetén a tag jogutód nélküli megszűnésével,

b) a tag írásban bejelentett kilépésével. A tag tagsági jogviszonyát bármikor, indoklás nélkül felmondhatja. A kilépési szándékot az Ügyvezető Testületnek írásbeli nyilatkozattal

kell bejelenteni. A bejelentéssel egyidejűleg a Szövetségi tagság megszűnik és a tagot az Elnökség törli a nyilvántartásból. A rendes tag kilépéséről az ÜT a tagságot a legközelebbi közgyűlésen tájékoztatja. A kilépés nem mentesít a Tagság idején keletkezett kötelezettségek alól.

c) a tagsági jogviszony Szövetség általi felmondásával, ha a tag a tagdíj, illetve a vállalt anyagi támogatás tárgyévire vonatkozó befizetésével hat hónappal elmaradt. Ezt a rendelkezést az Ügyvezető Testület csak akkor alkalmazhatja, ha az elmaradt tagdíj megfizetésére a mulasztó tagot az elnök előzetesen írásban 30 napos határidővel felszólította, és ha a kötelezettség elmulasztása a tagnak felróható. A tagsági jogviszony Ügyvezető Testület általi felmondása esetén az érintett tag 15 napon belül a jogorvoslatért a küldöttgyűléshez fordulhat, amely a /6/ bekezdés szerinti eljárásban dönt. A jogorvoslatnak halasztó hatálya van.

d.) kizárással, a küldöttgyűlés döntése alapján /10.§ /2/ bek. g.) pont/

/5/ A tag kizárására a küldöttgyűlésnek van hatásköre, az alábbiak szerint:

a.) A küldöttgyűlés – az Ügyvezető Testület javaslata alapján – kizárhatja azt a tagot, aki tevékenységével súlyosan vét a jogszabályban vagy a Szövetség alapszabályában foglalt rendelkezésekkel ellen és ezzel veszélyezteti a Szövetség célkitűzéseinek megvalósítását.

b.) A küldöttgyűlés kizárja, továbbá azt a tagot, akit a bíróság jogerős és végrehajtandó szabadság vesztesre ítélt és a közügyektől eltiltott.

/6/ A tag kizárására az Ügyvezető Testület tesz javaslatot. A kizárási eljárás megindításáról és annak okáról a tagot előzetesen értesíteni kell, aki azzal kapcsolatban észrevételt tehet. A kizárási eljárást a küldöttgyűlés folytatja le, ahol a kizárással érintett tag személyes meghallgatását biztosítani kell. A tag kizárását kimondó határozatot írásba kell foglalni és indokolással kell ellátni. A kizáráshoz, a Szövetség összes rendes tagja legalább 50%+1 jóváhagyó szavazata szükséges.

Az indokolásnak tartalmaznia kell a kizárás alapjául szolgáló tényeket és bizonyítékokat, továbbá hogy a kizáró határozat ellen Szövetségi fórumon további fellebbezési lehetőség nincs. A kizáró határozatot a taggal 15 napon belül írásban közölni kell.

/7/ Kizárási esetén a tagsági jogviszony megszűnésének napja az erről szóló Szövetségi (bírósági) döntés jogerőre emelkedésének időpontja.

6. § /1/ A Szövetségben pártoló tag lehet minden olyan intézmény, közösség, szervezet vagy magánszemély, amely (aki) egyetért a Szövetség Alapszabályban vállalt célkitűzéseivel és vállalja a Szövetség erkölcsi vagy anyagi támogatását.

/2/ Az anyagi támogatás természetbeni munkavégzés, adomány, vagy pénzügyi kötelezettségvállalás útján egyaránt történhet. A pártoló tagok a támogatás módját a Szövetséggel kötött külön írásbeli szerződés rögzítik. A pártoló tagokra tagdíj fizetési kötelezettség nem vonatkozik. A pártoló tagnak szavazati joga nincs.

/3/ A pártoló tagság felmondható, ha a pártoló tag az általa vállalt támogatással neki felróható módon elmarad, és azt az Ügyvezető Testület felszólítására határidőre sem teljesíti. A pártoló tagsági viszony felmondásáról az ÜT dönt. A döntés ellen a 15 napon

belül a küldöttgyűléshez lehet fellebbezni, aki az 5. § /6/ bekezdés szerinti eljárásban dönt. A jogorvoslatnak halasztó hatálya van.

V. A tagok jogai és kötelezettségei

7.§ /1/ A rendes tag jogai:

- a.) Részt vehet az Szövetség közgyűlésén és ott szavazati joggal rendelkezik.
- b.) Bármely szövetségi választható- megválasztása esetén jogosult a tisztséget viselni.
- c.) Véleményezési, javaslattételi és hozzászólási jogát a Szövetség erre hivatott fórumain gyakorolhatja.
- d.) Részt vehet a Szövetség tevékenységében, rendezvényein, részesülhet a Szövetség által nyújtott kedvezményekben, igényelheti a Szövetség szakembereinek segítségét.
- e.) A testületi szervek vezetőitől, valamint a tisztségviselőktől tájékoztatást kérhet.

/2/ A rendes tag kötelezettségei:

- a.) A Szövetség szabályzatainak betartása, a Szövetségi vezető szervek határozatainak végrehajtása.
- b.) A megállapított tagdíj pontos befizetése.
- c.) A szövetségi vagyon megóvása.
- d.) Képességeihez mérten rendszeresen dolgozni az alapszabályi célok előmozdítása érdekében, valamint a Szövetség szellemi és anyagi gyarapodásáért.

/3/ A pártoló tag jogai:

- a.) Részt vehet a Szövetség küldöttgyűlésén.
- b.) Javaslatoakat, észrevételeket tehet a Szövetség működésével kapcsolatban.

/4/ A pártoló tag kötelességei:

- a.) Az alapszabály betartása.
- b.) A Szövetség célkitűzéseinek erkölcsi és anyagi támogatása. A támogatás módját a Szövetséggel kötött megállapodásban állapítják meg.

VI. A tagdíj

7. § /1/ A Szövetség rendes tagja évente egy alkalommal tagdíjat köteles fizetni. Az éves tagdíj mértékét a Szövetség Küldöttgyűlése állapítja meg és a feltételek indokolt változása esetén megváltoztathatja.

/2/ Magánszemély tagoknak az éves tagdíj mértéke: 2.000.-Ft.

/3/ Nem magánszemély tag esetében a tagdíj mértéke a tag mögött álló/általa képviselt magánszemélyek számától függ.

a.)Ez települési illetve megyei önkormányzat esetén az adott önkormányzat területén - a megelőző év december 31. napján – élő lakosság száma arányában

0-1000 főig	2.000.-Ft
1001-5000 főig	10.000.-Ft
5001-10000 főig	35.000.-Ft

10001-100000 főig 300.000.-Ft
100000 fő felett 400.000.-Ft

b.) Társadalmi szervezet esetén a társadalmi szervezet – a megelőző év december 31. napján – nyilvántartott tagjainak száma alapján az a) pontban foglalt besorolás szerint (alapítványok esetében 2000.-Ft)

c.) Gazdálkodó szervezet esetén a gazdálkodó szervezet – a tagdíjfizetés évét megelőző év december 31. napján – természetes és jogi személy tagjainak/résztvényeseinek, és munkavállalóinak összesített száma az a) pontban foglalt besorolás szerint.

/4/ A tagdíjat a Szövetség minden naptári év második negyedévében számlázza a tagok felé. Újonnan belépő tag a belépése évében fizeti először a fenti számítás szerinti tagdíjat.

VII. A Szövetség ügyvezető szervezete

8.§ A Szövetség önkormányzati szervei:

- a.) Küldöttgyűlés
- b.) Ügyvezető Testület
- c.) Ellenőrző Bizottság

9.§ /1/ „A Szövetség döntéshozó szerve a küldöttgyűlés, melyet legalább évi egy alkalommal össze kell hívni.

/2/ Az Elnökség köteles a közgyűlést összehívni a szükséges intézkedések megtétele céljából, ha

- az egyesület vagyona az esedékes tartozásokat nem fedezi;
- az egyesület előreláthatólag nem lesz képes a tartozásokat esedékességkor teljesíteni; vagy
- az egyesület céljainak elérése veszélybe került.

Ezekben az esetekben a közgyűlésen a tagok kötelesek az összehívásra okot adó körülmény megszüntetése érdekében intézkedést tenni vagy az egyesület megszüntetéséről dönteni.

/3/ A küldöttgyűlést akkor is össze kell hívni, ha azt a napirendi pontok megjelölésével a tagoknak – a leadható maximális szavazatok alapján számolt- legalább 1/3-a írásban kéri, vagy ha azt az Ellenőrző Bizottság kezdeményezi.

/4/ A küldöttgyűlés meghívójának tartalmaznia kell a Szövetség nevét, székhelyét, továbbá a küldöttgyűlés pontos helyét, időpontját, a tárgyalni tervezett napirendi pontokat és az azokhoz beterjesztett javaslatokat. A meghívót úgy kell elektronikus levélben megküldeni, vagy ha a tag elektronikus levélcíme nem ismert, akkor postázni, hogy azt a tagok legkésőbb 8 nappal a küldöttgyűlés időpontja előtt kézhez kaphassák.

10.§. /1/ A küldöttgyűlés

a rendes tagok küldötteiből áll.

A magánszemély tag egyben küldött is, aki tagsági jogait személyesen gyakorolja. A nem magánszemély tag jogait a képviselőre jogosult meghatalmazott küldöttje útján gyakorolja.

Minden tagot egy szavazat illet meg

./2/ A küldöttgyűlés kizárólagos hatáskörében:

a./ megállapítja és módosítja a Szövetség Alapszabályát,

b./ megválasztja az Ügyvezető Testületet, annak elnökét és alelnökét, továbbá az Ellenőrző Bizottságot, annak elnökét, önt a fenti testületek felmentéséről

c./ határozattal jóváhagyja az Ügyvezető Testület által előterjesztett éves munkatervet és költségvetést.

d.) értékeli az Ellenőrző Bizottság beszámolóját, és határozattal dönt az Ügyvezető Testület által előterjesztett egyszerűsített éves beszámoló és közhasznúsági melléklete elfogadásáról,

e./ megállapítja a tagok által fizetendő éves tagdíjak összegét,

f/ dönt az egyesület megszűnésének, egyesülésének és szétválásának tárgyában;

g) dönt a vezető tisztségviselő feletti munkáltatói jogok gyakorlásáról, ha a vezető tisztségviselő az egyesülettel munkaviszonyban áll;

h) dönt olyan szerződés megkötésének jóváhagyásáról, amelyet az egyesület saját tagjával, vezető tisztségviselőjével, a felügyelőbizottság tagjával vagy ezek hozzátartozójával köt;

i) dönt a jelenlegi és korábbi egyesületi tagok, a vezető tisztségviselők és a ellenőrző bizottsági tagok vagy más egyesületi szervek tagjai elleni kártérítési igények érvényesítéséről;

j) dönt az Ellenőrző Bizottság tagjainak, a választott könyvvizsgálónak megválasztásáról, visszahívásuk és díjazásuk megállapításáról;

k) dönt a végelszámoló kijelöléséről,

l) dönt a Ptk. 3:74 §-ban foglalt egyéb kérdésekben.

/3/ A küldöttgyűlés akkor határozatképes, ha azon a tagság legalább 50%-a plusz 1 küldött jelen van.

Határozatképtelenség esetén a küldöttgyűlés 8 napon belüli időpontra újból összehívható. Az így megismételt küldöttgyűlés -az eredeti napirendi pontokban- már a megjelentek számára tekintet nélkül határozatképes. Ezt a tényt és a megismételt küldöttgyűlés időpontját a küldöttgyűlés meghívójában közölni kell.

/4/ A küldöttgyűlés nyilvános. Zárt ülésre csak kivételesen, a törvény által meghatározott esetben kerülhet sor.

/5/ A küldöttgyűlés határozatait az alábbi kivételek mellett nyílt szavazáson, egyszerű szótöbbséggel hozza. Szavazategyenlőség esetén a határozatot elvetettnek kell tekinteni. Minősített többség szükséges:

a.) Az összes tag háromnegyedes többsége szükséges a Szövetség céljainak módosításához, illetve a Szövetség megszűnéséről vagy más Szövetséggel történő egyesüléséről hozandó döntéshez.

b.) A taggyűlésen jelen lévő tagok háromnegyedének szavazat szükséges az Alapszabály elfogadásához és módosításához.

/6/ A küldöttgyűlést a Szövetség elnöke, vagy az ÜT által megbízott ügyvezető testületi tag

vezeti le (továbbiakban a küldöttgyűlés elnöke).

A küldöttgyűlés elnöke az ülés megnyitása után köteles megállapítani jelenléti ív alapján - a leadható maximális szavazatok alapján számolt - határozatképességet, aminek meglétét minden határozathozatal előtt ellenőrizni köteles.

Ezután a jelen lévő küldöttek közül javaslatot tesz a küldöttgyűlési jegyzőkönyv vezetőjének, a két hitelesítő, illetve a szavazatszámoló személyére. Ezekben a kérdésekben a küldöttgyűlés egyenkénti szavazással, egyszerű szótöbbséggel dönt.

/7/ A küldöttgyűlésen a meghirdetett, és a napirend kiegészítésére kért indítványok tárgyalhatók. A küldöttgyűlési meghívó kézbesítésétől számított 3 napon belül a tagok és az egyesület szervei a közgyűlést összehívó ügyvezető elnöktől a napirend kiegészítését kérhetik, a kiegészítés indokolásával.

A napirend kiegészítésének tárgyában az ügyvezető elnök jogosult dönteni. Ha a napirend kiegészítése iránti kérelemről az ügyvezető elnök nem dönt, vagy azt elutasítja, a küldöttgyűlés a napirend elfogadásáról szóló határozat meghozatalát megelőzően külön dönt a napirend kiegészítésének tárgyában.

/8/ A küldöttgyűlésről jegyzőkönyvet kell vezetni, melyben a hozott határozatokat folyamatos sorszámmal kell rögzíteni. A jegyzőkönyvből – a döntés tartalmán, időpontján és hatályán kívül- ki kell tűnnie a hozott határozatokat szavazáson támogatók illetve ellenzők számarányának, valamint a teljesítési határidőknek és a teljesítésért felelős személyeknek.

/9/ A jegyzőkönyv-hitelesítők a küldöttgyűlésről készült jegyzőkönyv valódiságát ellenőrizve azt aláírják, a hozzácsatolt jelenléti ívvel együtt. Több oldal esetén azokat aláírásukkal, vagy szignójukkal oldalanként hitelesítik.

/10/ A küldöttgyűlés és az Ügyvezető Testület határozathozatalában nem vehet részt az a személy,

a) akit a határozat kötelezettség vagy felelősség alól mentesít vagy az Szövetség terhére másfajta előnyben részesít;

b) akivel a határozat szerint szerződést kell kötni;

c) aki ellen a határozat alapján pert kell indítani;

d) akinek olyan hozzátartozója érdekelt a döntésben, aki a Szövetségnek tagja vagy alapítója;

e) aki a döntésben érdekelt más szervezettel többségi befolyáson alapuló kapcsolatban áll; vagy

f) aki egyébként személyesen érdekelt a döntésben.

Ha egy tag valamely ügyben nem szavazhat, őt az adott határozat meghozatalánál a határozatképesség megállapítása során figyelmen kívül kell hagyni.

/11/ A küldöttgyűlés hozott döntéseiről „Határozatok Gyűjtője” c. külön könyvet kell nyitni. Ennek a határozatok sorszáma mellett tartalmaznia kell a döntés tartalmát, időpontját és hatályát, valamint a döntést támogatók és ellenzők arányát. A „Határozatok Gyűjtője” naprakész vezetéséért az elnök a felelős.

11. § Az Ügyvezető Testület (ÜT)

A küldöttgyűlés 5 évre 9 tagú Ügyvezető Testületet választ. Megválasztott ÜT tagnak a legtöbb érvényes szavazatot kapott jelölteket kell tekinteni.

A megválasztott ÜT tagokból az lesz az Elnök, illetve alelnök, aki a küldöttgyűlés újabb szavazásán erre a legtöbb szavazatot kapta.

/1/ Az Ügyvezető Testület a küldöttgyűlés operatív ügyintéző szerve, amely a két küldöttgyűlés közötti időszakban teljes joggal és felelősséggel szervezi a Szövetség munkáját.

/2/ Az ÜT üléseit szükség szerint, de általában kéthavonta tartja. Az Ügyvezető Testület a küldöttgyűlésnek tartozik felelősséggel. Tevékenységéről és tapasztalatairól beszámol a küldöttgyűlésnek.

/3/ Az ÜT rendes üléseit – a napirend előzetes közlésével – az elnök hívja össze és a megválasztott üléselnök vezeti le. Az ÜT rendkívüli összehívását – a napirend megjelölésével – annak bármely tagja kezdeményezheti. Az Ügyvezető Testület 2/3-ának kérésére az elnök köteles az ülés 15 napon belüli összehívására.

/4/ Az ÜT szakmailag fontos tárgyalások, akciók levezetésére alkalmanként szakmai ügyvivőt jelölhet ki, aki a Szövetséget külső féllel szemben jogosult képviselni

/5/ Az Ügyvezető Testület a küldöttgyűlés határozatainak és iránymutatásainak megfelelően szervezi és irányítja a Szövetség tevékenységét. Ennek keretében:

a.) dönt a tagfelvételtől, a tag törléséről /5.§ /4/ bek. c.) pont/ és minden olyan ügyben, amely a 10.§ /2/ bek. alapján nem tartozik a küldöttgyűlés kizárólagos hatáskörébe.

b./ szervezi és összehangolja a tagok munkáját és ahhoz ajánlásokat ad,

c./ a hatékonyabb és szakszerűbb fellépés érdekében, szükség esetén előzetes egyeztetés után a Szövetség nevében:

- szakmai állásfoglalásokat hoz nyilvánosságra,
- koncepciókat dolgoz ki és javaslatokat tesz,

d./ pályázatokat dolgoz ki és ad be,

e./ elkészíti saját ügyrendjét,

f./ irányítja a Szövetség nemzetközi munkáját,

g./ kapcsolatot épít ki és tart fenn a tevékenységében érintett hatóságokkal, önkormányzatokkal, gazdálkodó szervezetekkel valamint hazai és külföldi szakmai szervezetekkel,

h./ jóváhagyja a Szövetség Szervezeti és Működési Szabályzatát (SzMSz) , Pénzügyi Szabályzatát és dönt azokban a kérdésekben, melyeket az Alapszabály nem utal a küldöttgyűlés kizárólagos hatáskörébe,

i./ összehívja és előkészíti a Szövetség küldöttgyűlését. Ennek keretében összeállítja a küldöttgyűlés napirendjét, megtárgyalja a közgyűlési előterjesztéseket, határozati javaslatokat, és elkészíti az éves közhasznúsági mellékletet.

j./ javaslatot tesz a Küldöttgyűlésnek tag kizárására,

k./ szervezi a Szövetségen belüli információáramlást,

l./ biztosítja a szerződésekből származó jogok és kötelezettségek teljesítését.

/6/ a./ Az Ügyvezető Testület határozatképes, ha azon az elnök és a többi testületi tag több mint fele jelen van. Az Ügyvezető Testület minden tagját egy szavazat illet meg.

b./ Az Ügyvezető Testület ülései nyilvánosak. Zárt ülésre csak kivételesen, a törvény által meghatározott esetekben kerülhet sor. Az ÜT ülésére – a megtartandó napirendi pontokra figyelemmel – tanácskozási joggal más személyek is meghívhatók. Az EB elnöke az ÜT ülések állandó meghívottja.

c./ Az Ügyvezető Testület határozatait nyílt szavazással, egyszerű szótöbbséggel hozza, kivéve a személyi, fegyelmi és munkaügyi tárgyú döntéseket, amikor titkosan szavaz. Szavazategyenlőség esetén a határozatot elvetettnek kell tekinteni.

d./ Elektronikus szavazás: az Ügyvezető Testület döntési jogkörét érintő témákban – bármely ÜT tag kezdeményezésére – az elnök írásbeli szavazást rendelhet el, amennyiben az ügy sürgős döntést feltételez, illetve a távollétek miatt nincs esély elnökségi ülés összehívására. Az elnök az ÜT tagok elektronikus levelező listájára feltéve minden ÜT tagnak megküldi az ügy ismert szakmai háttéranyagát, illetve az eldöntendő határozati javaslatot - úgy, hogy a tagok részére legalább 3 napot biztosít a döntéshez. A tagok az elektronikus listán válaszolva nyilváníthatnak véleményt, adhatják le szavazatukat, melyhez indoklást csatolhatnak. Az elnök a határidőben beérkezett visszajelzéseket összesítésével dönt és hozza nyilvánosságra a határozatot.

e./ Az Ügyvezető Testület üléseiről jegyzőkönyvet kell vezetni, melyekben a hozott határozatokat folyamatos sorszámmal kell ellátni.

f./ Az Ügyvezető Testület döntéseiről „Határozatok gyűjtője” c. külön könyvet kell nyitni. Ennek - a határozatok sorszáma mellett- tartalmaznia kell a döntés tartalmát, időpontját és hatályát, valamint a döntést támogatók és ellenzők arányát. A „Határozatok gyűjtője” naprakész vezetéséért az elnök a felelős.

12. § Az ügyvezető elnök

az operatív ügyvezető testület választott vezetője, aki a kollektív vezetés elvét betartva irányítja a testület munkáját. Így különösen:

a./ összehívja, előkészíti és levezeti az ügyvezető testület üléseit,

b./ a küldöttgyűlés illetve az ügyvezető testület határozatainak megfelelően folyamatosan intézi a Szövetség ügyeit,

c./ két testületi ülés között dönt a testület hatáskörébe tartozó sürgős ügyekben. Döntéseiről a következő testületi ülésen köteles beszámolni a testületnek,

- d./ utalványozási jogot gyakorol és munkáltatói jogokat a Szövetség alkalmazottai felett,
- e./ az elnököt elfoglaltsága esetén az alelnök vagy valamelyik erre kijelölt ÜT tag helyettesíti.

13. § Az ügyvezető elnökhelyettes (alelnök)

- a./ az Ügyvezető Testület határozatainak megfelelően folyamatosan intézi a Szövetség ügyeit,
- b./ akadályoztatás esetén helyettesíti az ügyvezető elnököt,
- c./ az SZMSZ-ben meghatározott képviseleti, kiadmányozási és utalványozási jogokkal rendelkezik.

14. §. Az Ügyvezető Testület tagjainak hatásköre és feladata

- a.) Az elnök távollétében vagy akadályoztatása esetén képviselik a Szövetséget a hatóságok, társadalmi szervek és egyéb szervezetek előtt.
- b.) Feladatuk az Alapszabály, a közgyűlés és az Ügyvezető Testület határozatainak megfelelően a vállalt illetve rájuk bízott munkával összhangban a Szövetség vezetése.
- c.) Szakterületüknek illetve vállalt feladatuknak megfelelően felelősei, irányítói, vezetői és szervezői a Szövetségben folyó munkának.
- d.) Önálló döntési jogkörrel ellátják az ÜT által a hatáskörükbe utalt feladatokat.
- e.) Munkájukról rendszeresen tájékoztatják az Ügyvezető Testületet.

15.§ Az Ellenőrző Bizottság

A 3 tagú Ellenőrző Bizottság (EB) tagjait és elnökét a közgyűlés az Ügyvezető Testülettel egyező módon – és azzal egy időben és azonos időre- választja meg.

Az Ellenőrző Bizottság jogosult a Szövetség működését és gazdálkodását ellenőrizni, jelentést, tájékoztatást, illetve felvilágosítást kérni a Szövetség küldöttgyűlésétől, tisztségviselőitől és alkalmazottaitól.

// Az EB feladata a Szövetség törvényes működésének, gazdálkodásának ellenőrzése.

/2/ Az EB közvetlenül a küldöttgyűlésnek van alárendelve és annak legalább évi egy alkalommal beszámolási kötelezettséggel tartozik

/3/ Az Ellenőrző Bizottság:

- a./ meghatározza éves ellenőrzési tervét és ügyrendjét,
- b./ az EB az éves terv alapján belső ellenőrzést végez, amely kiterjed a Szövetség alapszabályszerű működésének, a küldöttgyűlési határozatok végrehajtásának ellenőrzésére, valamint a tisztségviselők munkájának értékelésére. Ennek során az EB a Szövetség könyveibe és irataiba betekinthez, azokat megvizsgálhatja.

c./ az Ellenőrző Bizottság elnöke – tanácskozási joggal - az ügyvezető testületi ülések állandó meghívottja.

/4/ Az Ellenőrző Bizottság szükség szerint ülészik.

a./ Üléseit a bizottság elnöke hívja össze, de azt bármelyik tag kezdeményezheti. Az EB határozatképességéhez a bizottsági elnök és egy tag jelenléte szükséges.

b./ A bizottság határozatait egyszerű szótöbbséggel hozza, szavazat-egyenlőség esetén a határozatot elvetettnek kell tekinteni.

c./ A bizottság a döntést igénylő kérdésekben sorszámozott határozatokat hoz, melyek az elnök – ha további intézkedés szükséges – az Ügyvezető Testület, vagy a küldöttgyűlés elé terjeszt.

d/ Sürgős beavatkozást feltételező esetekben a bizottsági elnök írásbeli jelzéssel élhet az Ügyvivő Testület felé, amely azt legközelebbi ülésén megtárgyalni köteles.

/5/ Az EB köteles az Ügyvezető Testületet tájékoztatni és annak összehívását kezdeményezni, ha arról szerez tudomást, hogy a Szövetség működése során olyan jogszabálysértés vagy a szövetség érdekeit egyébként súlyosan sértő esemény/mulasztás/ történt, amelynek megszüntetése, vagy következményeinek elhárítása, az ÜT döntését teszi szükségessé. Ebben a jogkörében az EB kezdeményezheti egyúttal a rendkívüli küldöttgyűlés összehívását is.

/6/ Az Ügyvezető Testület az EB indítványára 30 napon belül köteles ülést tartani. E határidő eredménytelen eltelte esetén az Ügyvezető Testület összehívására az EB is jogosult. Ha az Ügyvezető Testület a törvényes működés helyreállítása érdekében szükséges intézkedéseket nem teszi meg, az EB köteles haladéktalanul értesíteni a törvényességi felügyeletet ellátó szervet.

16.§ A Szövetség vezető tisztségviselőire vonatkozó szabályok

/1/ Vezető tisztségviselők:

a.) Az Ügyvezető Testület első és aktuális elnöke, alelnöke és tagja, azaz:

név	anyja neve	tisztség	lakcím
-----	------------	----------	--------

b.)Az Ellenőrző Bizottság elnöke, és tagja, azaz

név	anyja neve	tisztség	lakcím
-----	------------	----------	--------

/2/ Az Szövetség vezető tisztségviselője az a nagykorú személy lehet, akinek cselekvőképességét a tevékenysége ellátásához szükséges körben nem korlátozták. A vezető tisztségviselő ügyvezetési feladatait személyesen köteles ellátni.

/3/ Nem lehet vezető tisztségviselő az, akit bűncselekmény elkövetése miatt jogerősen szabadságvesztés büntetésre ítélek, amíg a büntetett előlethez fűződő hátrányos következmények alól nem mentesült.

/4/ Nem lehet vezető tisztségviselő az, akit e foglalkozástól jogerősen eltiltottak. Akit valamely foglalkozástól jogerős bírói ítélettel eltiltottak, az eltiltás hatálya alatt az ítéletben megjelölt tevékenységet folytató jogi személy vezető tisztségviselője nem lehet.

/5/ Az eltiltást kimondó határozatban megszabott időtartamig nem lehet vezető tisztségviselő az, akit eltiltottak a vezető tisztségviselői tevékenységtől.

/6/ A vezető tisztségviselők nem lehetnek egymás közeli hozzátartozói.

/7/ A vezető tisztségviselők összeférhetetlensége

a/ A közhasznú szervezet megszűnését követő három évig nem lehet más közhasznú szervezet vezető tisztségviselője az a személy, aki korábban olyan közhasznú szervezet vezető tisztségviselője volt - annak megszűnését megelőző két évben legalább egy évig - ,
aa) amely jogutód nélkül szűnt meg úgy, hogy az állami adó- és vámhatóságnál nyilvántartott adó- és vámtartozását nem egyenlítette ki,
ab) amellyel szemben az állami adó- és vámhatóság jelentős összegű adóhiányt tárt fel,
ac) amellyel szemben az állami adó- és vámhatóság üzletlezárás intézkedést alkalmazott, vagy üzletlezárást helyettesítő bírságot szabott ki,
ad) amelynek adószámát az állami adó- és vámhatóság az adózás rendjéről szóló törvény szerint felfüggesztette vagy törölte.

b/ A vezető tisztségviselő, illetve az ennek jelölt személy köteles valamennyi érintett közhasznú szervezetet előzetesen tájékoztatni arról, hogy ilyen tisztséget egyidejűleg más szervezetnél is betölt.

/8/ A küldöttgyűlés, valamint az Ügyvezető Testület határozathozatalában nem vehet részt az a személy, aki vagy akinek közeli hozzátartozója a határozat alapján

a) kötelezettség vagy felelősség alól mentesül, vagy

b) bármilyen más előnyben részesül, illetve a megkötendő jogügyletben egyébként érdekelt.

Nem minősül előnynek a közhasznú szervezet cél szerinti juttatásai keretében a bárki által megkötés nélkül igénybe vehető nem pénzbeli szolgáltatás, illetve az egyesület által tagjának, a tagsági jogviszony alapján nyújtott, létesítő okiratnak megfelelő cél szerinti juttatás.

/9/ Az ellenőrző bizottságtagja az a nagykorú személy lehet, akinek cselekvőképességét a tevékenysége ellátásához szükséges körben nem korlátozták. Nem lehet az ellenőrző bizottság tagja, akivel szemben a vezető tisztségviselőkre vonatkozó kizáró ok áll fenn, továbbá aki, vagy akinek a hozzátartozója a jogi személy vezető tisztségviselője.

a/ Nem lehet a felügyelő szerv elnöke vagy tagja, illetve könyvvizsgálója az a személy, aki
aca) a döntéshozó szerv, illetve az ügyintéző és képviselői szerv elnöke vagy tagja (ide nem értve az egyesület legfőbb szervének azon tagjait, akik tisztséget nem töltenek be),
acb) a közhasznú szervezettel e megbízatásán kívüli más tevékenység kifejtésére irányuló munkaviszonyban vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban áll, ha jogszabály másképp nem rendelkezik,

acc) a közhasznú szervezet cél szerinti juttatásából részesül - kivéve a bárki által megkötés nélkül igénybe vehető nem pénzbeli szolgáltatásokat, és az egyesület által tagjának a tagsági jogviszony alapján a létesítő okiratban foglaltaknak megfelelően nyújtott cél szerinti juttatást -, illetve

acd) az ca)-cc) pontban meghatározott személyek közeli hozzátartozója.

/10/ A vezető tisztségviselők választása, visszahívása:

a) A közgyűlés a vezető-tisztségviselőket nyílt szavazással három évre választja, kivéve ha a választások a mandátumok megüresedése miatt kerülhet kiírásra. A mandátumok megüresedése miatti választásokon a vezető tisztségviselőket, illetve tisztségviselőket a közgyűlés csak a következő tisztújító közgyűlésig választja meg.

b) A tisztségviselő választó közgyűlés előtt legalább egy hónappal Jelölő Bizottságot hoz létre. A Jelölő Bizottság a tagság véleményének felmérését követően javaslatot tesz a vezető tisztségviselők személyére.

c) A tisztújító közgyűlésen bármely választásra jogosult, a Jelölő Bizottság által jelölteken kívül más személy jelölő-listára való kerüléséhez a közgyűlés nyílt szavazással egyszerű szótöbbséggel meghozott döntésére van szükség.

d) Megválasztott ÜT illetve EB tagnak a legtöbb érvényes szavazatot kapott jelölteket kell tekinteni. A megválasztott ÜT illetve EB tagokból az lesz az Elnök, illetve alelnök, aki a küldöttgyűlés újabb szavazásán erre a legtöbb szavazatot kapta.

e) Tisztségviselő visszahívására akkor kerülhet sor, ha a Szövetség választott tisztségviselője súlyosan vétett a Szövetség Alapszabálya ellen. Ilyen eljárás lefolytatását bármely rendes tag kezdeményezheti az Ügyvezető Testületnél. Rendkívüli közgyűlés összehívásával az ÜT köteles kezdeményezni annak a tisztségviselőnek a visszahívását, akit a bíróság jogerős és végrehajtható szabadságvesztés büntetésre ítél és/vagy a közügyektől eltiltott, vagy akivel kapcsolatban a /1/ - /4/ bekezdések szerinti összeférhetlenségi ok merült fel.

/11/ A vezető tisztségviselő az ügyvezetési tevékenysége során a Szövetségnek okozott károkért a szerződésszegéssel okozott kárért való felelősség szabályai szerint felel.

/12/ Megszűnik a vezető tisztségviselői megbízatás

- határozott idejű megbízatás esetén a megbízás időtartamának lejártával;
- megszüntető feltételhez kötött megbízatás esetén a feltétel bekövetkezésével;
- visszahívással ;
- lemondással;
- a vezető tisztségviselő halálával ;
- a vezető tisztségviselő cselekvőképességének a tevékenysége ellátásához szükséges körben történő korlátozásával;
- a vezető tisztségviselővel szembeni kizáró vagy összeférhetlenségi ok bekövetkeztével.

/13/ A vezető tisztségviselő megbízatásáról a Szövetséghez címzett, a Szövetség más-ik vezető tisztségviselőjéhez vagy döntéshozó szervéhez intézett nyilatkozattal bár-mikor lemondhat. Ha a Szövetség működőképessége ezt megkívánja, a lemondás az új vezető tisztségviselő kijelölésével vagy megválasztásával, ennek hiányában legkésőbb a bejelentéstől számított hatvanadik napon válik hatályossá.

17.§ Határozatok Tára, Szervezeti és Működési Szabályzat (SzMSz)

(1) A küldöttgyűlések határozatait írásba kell foglalni, majd fel kell vezetni a Határozatok Tárába, amelyből ki kell derülnön a döntések tartalma, időpontja, időbeli hatálya, a döntést támogatók és ellenzők számaránya

(2) Az egyes vezető tisztségviselőkre, az Ellenőrző Bizottságra, valamint a Szövetség feladataira és működésére vonatkozó részletes szabályokat az Ügyvezető Testület által elfogadott SzMSz tartalmazza.

VIII. Iratnyilvánosság

18.§ /1/ Az egyesület közhasznú tevékenységével kapcsolatosan keletkezett iratok – a törvény alapján nem nyilvános adatok kivételével – nyilvánosak, azokba bárki betekinthez, és a saját költségére másolatot készíthet. Az iratbetekintésre és iratmásolásra vonatkozó igényeket írásban, az egyesület elnökségéhez címzetten kell előterjeszteni. Az elnökség az iratbetekintést és az iratmásolat kiadását az egyesület székhelyén, az igény bejelentésétől számított 8 napon belül köteles biztosítani a kérelmező számára.

/2/ A küldöttgyűlés és az Ügyvezető Testület döntéseinek nyilvánosságát (a 18.§ /1/ bekezdésben foglalt kivételekkel) biztosítani kell. A hozott határozatokat az elnök 15 napon belül a közvetlenül érintettnek írásban megküldi. A közlésnek pontosan tartalmaznia kell a hivatkozott döntés célját, a végrehajtással kapcsolatos tájékoztatást (a feladathoz biztosított anyagi-technikai háttérrel, a szolgáltatás módját), illetve a határidőket. Ugyancsak az elnök gondoskodik arról, hogy a vezető szervek döntései a szövetség közterületen elhelyezett hirdetőtábláján kifüggesztésre kerüljenek és megjelenjenek a szövetség honlapján is.

/3/ A Szövetség a létrehozandó honlapján, illetve a székhelyén elhelyezett hirdetőtáblán keresztül nyilvánosságra hozza a Szövetség szolgáltatásainak igénybevételi módját, a támogatási lehetőségeket, azok mértékét és feltételeit.

Az éves szakmai és pénzügyi beszámolót és a közhasznúsági mellékletet minden év május 31. napjáig a létrehozandó internetes honlapján és az egyesület székhelyén kihelyezett hirdetőtáblán közzéteszi.

IX. A Szövetség képviselote

19.§ A Szövetség képviselotére az ügyvezető elnök jogosult. Akadályoztatása esetén az alelnök jogosult eljárni, önálló aláírási joggal. Az ÜT esetenként valamelyik ügyvivő tagját is megbízhatja képviselotével.

20.§ / A Szövetség nevében kötelezettséget – az SzMSz-ben foglalt korlátok között- az Ügyvezető Testület tagjai vállalhatnak. A bankszámla feletti rendelkezéshez az elnök és egy ügyvezető testületi tag aláírása szükséges.

X. A Szövetség gazdálkodása

21.§ // A Szövetség saját költségvetése alapján gazdálkodik a mindenkori pénzügyi és számviteli szabályok betartásával.

/2/ A Szövetség vállalkozási tevékenységet csak közhasznú céljainak megvalósítása érdekében, azokat nem veszélyeztetve végez. A gazdálkodás során elért eredményét nem

oszthatja fel, azt csak a II fejezetben foglalt célokban megfogalmazott tevékenységekre használhatja fel.

A Szövetség befektetési tevékenységet nem folytat.

/3/ A Szövetség bevételei:

- a) tagdíj;
- b) gazdasági-vállalkozási tevékenységből (szolgáltatás nyújtásából) származó bevétel;
- c) a költségvetési támogatás:
 - ca) a pályázat útján, valamint egyedi döntéssel kapott költségvetési támogatás;
 - cb) az Európai Unió strukturális alapjaiból, illetve a Kohéziós Alapból származó, a költségvetésből juttatott támogatás;
 - cc) az Európai Unió költségvetéséből vagy más államtól, nemzetközi szervezettől származó támogatás;
 - cd) a személyi jövedelemadó meghatározott részének az adózó rendelkezése szerint kiutalt összege;
- d) az államháztartás alrendszeréből közszolgáltatási szerződés ellenértékeként szerzett bevétel;
- e) más szervezettől, illetve magánszemélytől kapott adomány;
- f) befektetési tevékenységből származó bevétel;
- g) az alapszabály szerinti közhasznú tevékenységből származó bevétel,
- h) az a)-f) pontok alá nem tartozó egyéb bevétel.

/4/ A civil szervezet költségei, ráfordításai (kiadásai):

- a) alapcél szerinti (közhasznú) tevékenységhez közvetlenül kapcsolódó költségek;
- b) gazdasági vállalkozási tevékenységhez (szolgáltatás nyújtásához) közvetlenül kapcsolódó költségek;
- c) a civil szervezet szerveinek, szervezetének működési költségei (ideértve az adminisztráció költségeit és az egyéb felmerült közvetett költségeket), valamint a több tevékenységhez használt immateriális javak és tárgyi eszközök értékcsökkenési leírása;
- d) az a)-c) pontok alá nem tartozó egyéb költség.

/5/ A Szövetség tartozásaiért és egyéb kötelezettségeiért saját vagyonával felel. A tagok a Szövetség tartozásaiért csak a tagdíjukkal felelnek.

XI. Vegyes rendelkezések

22.§./1/ A Szövetség más jogi személyé nem alakulhat át, csak Szövetséggel egyesülhet, és csak Szövetségekre válhat szét.

/2/ A Szövetség jogutód nélkül megszűnik, ha

- a) célját megvalósította, vagy az Szövetség céljának megvalósítása lehetetlenné vált, és új célt nem határoztak meg; vagy
- b) a Szövetség tagjainak száma hat hónapon keresztül nem éri el a két tagot.
- c) a tagok kimondják megszűnését;
- d) a Szövetséget az arra jogosult szerv megszünteti;

/3/ A Szövetség jogutód nélküli megszűnése esetén vagyonát elsődlegesen a hitelezők kielégítésére kell fordítani. A hitelezők kielégítése után fennmaradó vagyont a Szövetség céljával megegyező cél megvalósítására létrejött közhasznú szervezetnek kell átadni.

A nyilvántartó bíróság jogszabályban meghatározott szervezetnek juttatja a vagyont, ha az alapszabályban megjelölt közhasznú szervezet a vagyont nem fogadja el, vagy azt nem szerezheti meg.

/4/ A fennmaradó vagyon sorsáról a nyilvántartó bíróság a törlést kimondó határozatában rendelkezik, a vagyonátruházás teljesítésére szükség esetén ügygondnokot rendel ki. A vagyon feletti rendelkezési jog az Szövetség törlésével száll át az új jogosultra.

23§ Az Alapszabályban nem szabályozott kérdésekben a Ptk., az egyesülési jogról, a közhasznú jogállásról, valamint a civil szervezetek működéséről és támogatásáról szóló 2011. évi CLXXV. törvény megfelelő rendelkezései az irányadóak.

elnök

Előttünk, mint tanúk előtt:

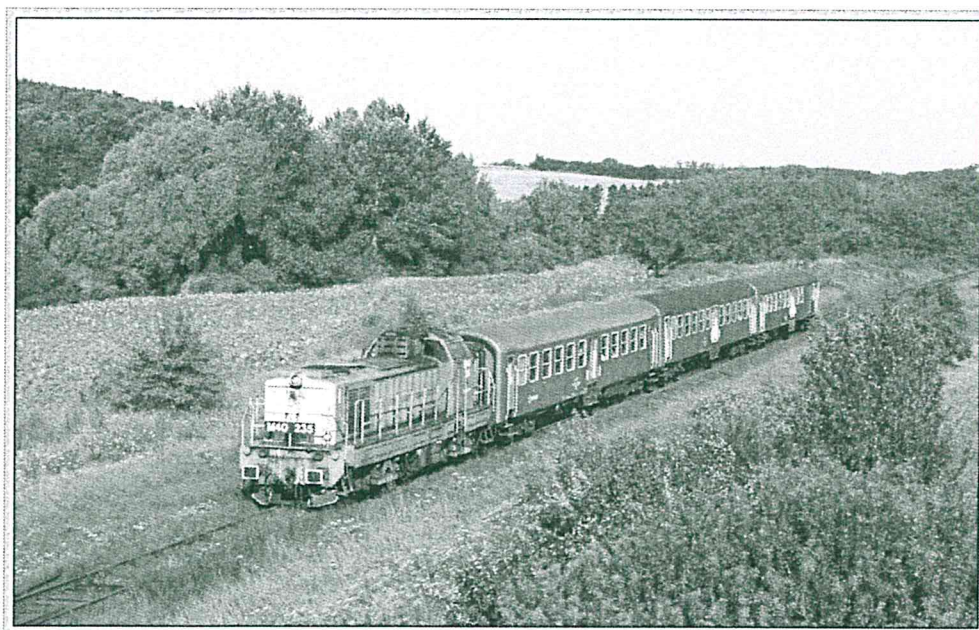
1.tanú 2. tanú

NÉV: NÉV:

Lakcím: Lakcím:

Aláírás: Aláírás:

A Székesfehérvár – Komárom vasútvonal múltja, jelene és lehetséges jövőbeni szerepe



Székesfehérvár
2016.

Bevezetés

Magyarország egyik legkorábban megépült vasútvonalán 2009. december 12-én elment az utolsó személyszállító vonat Székesfehérvárról Komáromba, ezzel a közforgalmú személyszállítás időlegesen megszűnt. A politikai változásoknak köszönhetően 2010. július 4-től a személyszállítás napi két vonattal újraindult, majd bővült, azonban 2012. április 15-től ismét két vonattal csökkent. Ez az állapot azóta is fennáll, csupán annyi változás történt, hogy ennek a két pár vonattal a közlekedési ideje (szakkifejezéssel élve menetvonala) tolódott el valamilyen ismeretlen szempont alapján.

Jelenleg a két pár személyszállító vonaton kívül, a napi igényekhez igazodó csomóponti kiszolgáló, illetve esetenként a vállalkozó vasúttársaságok megrendelése alapján közlekedő teher- és egyéb vonatok közlekednek.

Egy adott vasútvonal szerepének megítéléséknél számtalan érdek (ágazati, területi, társadalmi, területfejlesztési, stb.) felmerülhet. Fontos szem előtt tartani néhány olyan tényezőt, melynek segítségével meghatározható a vonal további funkciója a hazai vasúthálózatban.

A témához kapcsolódóan 2012. augusztusában aláírásgyűjtő kampány indult a vasúti személyszállítás bővítése, illetve az igények felmérése érdekében. Bízunk benne, hogy az eredmény meggyőzi a döntéshozókat, és figyelembe veszik a vasúti személyszállítási igények újbóli meghatározásakor. Sajnos akkor nem így történt.

A székesfehérvári vasútállomás átépítésének munkálatai időközben elkezdődtek, ennek következtében a vasúti csomópont átbocsátó és fogadó képessége jelentősen csökkent. Emiatt az ötös számú vasútvonal személyszállítási lehetőségeit bemutató tevékenységünket ideiglenesen szüneteltetni kellett. 2016. nyarán azonban – a Déli Vasúti Szövetség keretében – újult erővel kezdtük bele a munkába remélhetőleg nagyobb sikerrel, mint korábban.

A dokumentumot ajánljuk állami és vasúti döntéshozók, az érintett önkormányzatok, kistérségek, vasút iránt érdeklődők szíves figyelmébe.

Szűcs János
2016. október.

A vasútvonal múltja

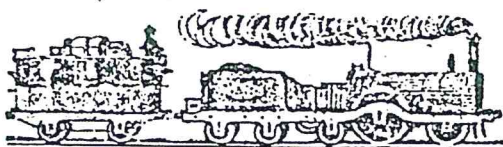
A vonal építési és tulajdonjogi története

A vasútvonal kiépítése az 1848/49-es szabadságharc leverése utáni időszakra esett. Az ausztriai kormányzat az államvasúti rendszert részesítette előnyben mivel csak így látta biztosítva a birodalmi érdekeknek megfelelő vasútépítéseket. 1851-től pénzügyi nehézségek miatt változtatott az addigi gazdaságpolitikáján, és több vasútvonal építésének jogát eladta magánvasúti társaságoknak. Így kerül a Császári Királyi Szabadalmazott Déli Vaspályatársasághoz az 1856. október 8-án kiadott engedélyokmányban szereplő több egyéb vonal mellett az Újszőny — Székesfehérvár szakasz tervezési és kivitelezési munkáinak elvégzése is. A vonal építési munkáit az Újszőny – Mór szakaszon a VII. osztálymérnökség végezte Aime Saugy irányításával, a Mór – Székesfehérvár pedig a VIII. osztálymérnökség Oscar v. Wobeser osztálymérnökkel. Az engedélyokiratban megszabták, hogy „az alépitmény földmunkái és műtárgyai két vágánynak megfelelően készüljenek, de csak akkor kell lefektetni a második vágányt, ha az évi jövedelem eléri a mérföldenkénti 150 ezer koronát”.

A vonalat 1860. június 1-jén nyitották meg. Az első állomások Moha, Bodajk (Bodaik), Mór (Moór), Kisbér (Kis-Bér), és Nagyigmánd (Nagy-Igmánd) volt.

A vonalat a már említett vasúttársaság üzemeltette egészen az I. világháború végéig. A háborút lezáró békeszerződések által megvont új határok a Déli Vasút hálózatát több országra osztották szét, jutott belőle a mai Ausztriába, Olaszországba, Magyarországra, Horvátországba és Szlovéniába is. Az 1923. március 29-én Rómában Magyarország, Ausztria, Olaszország és a Szerb – Horvát – Szlovén Királyság részvételével létrejött szerződés értelmében a Magyarországon maradt vonalak Duna – Száva – Adria Vasúttársaság néven magánvasútként működött tovább, egészen 1932. július 1-jéig. Ekkor az üzemeltetést a MÁV vette át, de ez nem jelentett államosítást, ugyanis a vasúttársaság megváltásával járó költségeket a magyar állam nem tudta vállalni. A már csak formálisan létező DSzA helyzete több mint két évtizedig függőben maradt, csak 1955. után a meginduló osztrák – magyar vagyoni tárgyalások következtében rendeződött, amikor is az érintett államok által Rómában megszülető megállapodás mondta ki a végleges MÁV államosítást, (1962. december 8.) ami Magyarországon 1964-ben lépett életbe.

Cs. k. szab. déli állam, lombard-velencei és olaszközponti
vasut-társaság



a **VASUTVONAL MEGNYITÁSA**
UJ-SZÖNYTŐL SZ.-FEHÉRVÁRIG.

A magas cs. k. pénzügyi miniszterium engedélyével a vasut-vonal Uj-Szöny-
től Sz. Fehérvárig 1860 évi június 1-jén a közforgalomra nézve megnyitástik, és
napról kezdve a következő állomásokra: Uj-Szöny, — Nagy-Igmánd, Kis-Bér,
Moór, — Bodaik, — Moha, — Sz. Fehérvár személyek és jószágok a déli ál-
lam-vaspálya árjegyzéke szerint továbbzállí és végett fölvetetnek.

A cs. k. szab. ausztriai állam-vaspályatársasággal egyetértve, a közönség ké-
nyelmére nézve intézkedés tétetett, hogy számé yök, uti postgyászok, katonaszállít-
mányok, különvonatok és raketehek a bécs-uj-szönyi vasutállomásokról az uj-szöny-
fehérvári vasutállomásokra és megfordítva egyenes közl. kedé ben felvétetnek, mi-
nél fogva ezen vasutvonalról a másik vonalra való átmenetnél utolagos fölvetel nem
törénik.

A nevezett időponttól kezdve mindezen két vaspálya állomásain szintén
életbe lép a teherszállítványok forgalmára nézve a közvetlen egyenes fölvetel a
következő állomásokra: Lies ng, Baden, Leob-rsdorf, Felixdorf, Wiener-Neustadt
Bruck a. d. M., Gratz, La bach, Trfesz és megfordítva, a ugy a déli va-pálya hiva-
ta'os k tétéle szerint a bécsi cs. k. fővámhivatalba, mi által, a kölcsönös forgalomra
nézve, lényeges könnyebbités és gyorsaság éretik el.

A gyorsjóságok és tehék feladásánál, az egyenes szállításra nézve, e-
czélra készített teherlevélek használandók. Ilyféle teherlevelek, valamint díj-jegy-
zékék és mértfold-mutatók az illető állomásokon árutatvaak.

Egyelőre minden irányban, naponkiut egy vegyes vonat a következő rend
szerint fog közlekedni :

Állomás	Indulás	Állomás	Indulás
Sz.-Fehérvár	9 ó. 45. percz délelőtt	Bécs	8 óra — reggel
Moha	10 óra 10 p. d. e.	Uj-Szöny) megérkezés elindulás	1 ór 36percz délután
Bodaik	10 ór. 35 p. d. e.		2 ór. 6 p. d. u.
Moór	11 ór. 5 p. d. e.	Nagy Igmánd	2 ór. 57 p. d. u.
Kis-Bér	12 ór. 1 p. délben	Kis Bér	3 ór. 46 p. d.
Nagy-Igmánd	12 ór. 48 p. d. u.	Moór	4 ór. 42 p. d.
Uj-Szöny) megérkezés elindulás	1 ór. 31 p. d. u.	Bodaik	5 ór. 6 p. d. u.
	2 ór. 5 p. d. u.	Moha	5 ór. 31 p. d. u.
Bécs megérkezés	8 ór. 7 p. este	Sz.Fehérvár megérkezés	5 ór. 51 p. este.

Bécs, május 23 án, 1860.

A cs. k. szab. déli állam, lombard-velencei
és olasz központi vasuttársaság.

2. Székesfehérvár—Komárom.

...	650 800	8 00	...	l. Budapest D. V. I. é.	8 58	4 12	...
...	901 916	9 17	...	é. Székesfehérvár l. l. é.	7 05	2 35	...
12 15	5 47	5 03	...	l. Nagy-Kanisza l. l. é.	1 40 11 57	8 05	2 32
4 16	8 27	7 48	...	é. Székesfehérvár l. l. é.	9 26 9 21	3 45	11 42
...	1 29	2 20	...	l. Kis-Czell..... A	1 14	...	...
...	6 41	1 29	...	l. Veszprém..... A	11 10	...	...
...	5 55	6 30	...	l. Bicske..... A	12 31	...	...
...	6 10	...	...	l. Sárhögárd..... A	10 56	1 30	...
...	2 00	1 29	...	Y Paks..... É.	2 33	9 35	...
Sz. v.	V. v.	Sz. v.	Km.	Minden vonatuál	Sz. v.	Sz. v.	V. v.
702	752	712		I. II. III. oszt. koesi	711	701	751
6 15	10 00	9 32	...	l. Székesfehérvár X l. l. é.	6 54	2 27	11 02
6 35	10 29	9 51	11	Y Moha..... A	6 35	2 11	10 47
6 45	10 44	10 07	17	9. sz. őrház, m. h..	6 24	2 01	10 30
6 54	11 10	10 18	22	Bodajk..... Y	6 11	1 53	10 19
7 10	12 00	10 37	29	Mór..... Y	5 59	1 41	9 52
7 28	12 36	11 01	40	Sárkány, m. h..... Y	5 39	1 23	9 02
7 46	1 20	11 32	48	Kisbér..... Y	5 29	1 09	8 52
7 56	1 34	11 35	53	Kisbér, m. h..... Y	5 04	12 58	7 42
8 13	2 08	11 57	64	Y Nagyigmánd..... Y	4 41	12 41	7 11
8 40	2 50	12 32	82	é. Komárom..... l.	4 07	12 14	6 20
10 15	10 49	4 18	155 122	l. Komárom..... É.	3 44 3 55	11 46	5 50 5 15
11 07	11 28	4 57	244 216	é. Győr..... l.	2 12 3 09	11 09	4 58 4 38
3 25	1 50	7 20	6 20	» Bács St. E. G.....	10 02	8 50	12 30 2 10

L. II. oszt. közvetlen koesi a 712 és 711. sz. vonatuál Székesfehérvár-Bács St. E. G. között.

Menetrend a STEG korából (I. világháború előtti korszak)

123. Székesfehérvár—Komárom.										
	Sz. 712 2.5.	M. 714 2.5.	Sz. 226 1.2.3.	1100.	Duna—Száva—Adria vasúttárs. (Azelőtt Déli vaspályatársaság.)	Sz. 711 2.3.	M. 713a 2.3.	Sz. 715 1.2.3.		
—	—	—	14 30	—	l. Budapest D. V. l. 119.....é.	10 15	17 05	21 00	—	—
—	0 15	6 25	9 20	—	» Nagykanizsa l. 120.....é.	11 35	21 23	22 14	—	—
—	—	4 53	9 32	—	» Celdömök l. 24.....é.	—	20 05	—	—	—
—	—	7 05	13 51	—	» Veszprém l. 24, 39.....é.	—	17 30	23 27	—	—
—	6 15	11 17	17 00	—	l. Székesfehérvár X.....é.	7 45	14 19	18 30	—	—
—	6 31	11 35	17 16	11	Y Moha..... A	7 31	14 05	18 17	—	—
—	6 41	11 45	17 28	17	Fehérvárcsurgó m. h..... A	7 23	13 56	18 09	—	—
—	6 50	11 59	17 36	22	Bodajk Y..... Y	7 16	13 48	18 02	—	—
—	7 06	12 16	17 52	29	Mór Y..... Y	7 05	13 37	17 51	—	—
—	7 25	12 29	18 11	40	Y Bakonysárkány m. h..... Y	6 49	13 23	17 35	—	—
—	7 37	12 50	18 23	48	é. Kisbér Y..... l.	6 34	13 05	17 20	—	—
—	9 02	14 50	—	—	é. Bánhida l. 32..... l.	—	11 10	—	—	—
—	—	16 12	22 53	—	» Pápa l. 32..... l.	—	10 01	15 23	—	—
—	7 43	—	18 29	48	l. Kisbér Y..... é.	6 26	—	17 15	—	—
—	7 51	—	18 38	53	Y Aszár m. h..... A	6 18	—	17 05	—	—
—	8 09	—	18 54	64	Y Nagyigmánd Y..... Y	6 04	—	16 49	—	—
—	8 35	—	19 20	82	é. Komárom X..... l.	5 40	—	16 25	—	—
—	11 30	—	21 55	—	é. Budapest k. p. u. l. 1..... l.	—	—	12 40 13 15	—	—
—	9 48	—	21 23	—	» Győr l. 1..... l.	3 30	—	14 12	—	—
—	12 00	—	—	—	» Wien Ostbf..... l.	23 45	—	11 18	—	—

Menetrend a DSZA korából (két világháború közötti időszak)

A vonal műszaki története

A vasútvonal felépítménye az üzembe helyezéskor a következő elemekből állt. Liverpoolból beszerzett vassínek, amelyek az ötvöző anyagok hiánya miatt néhány év múlva töredezni kezdtek, ezek helyett a gráci acélműben gyártott DV VII jelű acélsínekkel (hossz 6,64 m, súly 36,4 kg/m). cserélték le a vágányokat. Az aljak telítetlen tölgyből készültek, a leerősítésnél sinszeget alkalmaztak alátétlemezt csak az illesztési aljon alkalmaztak. Az ágyazat bányá vagy folyami kavics volt.

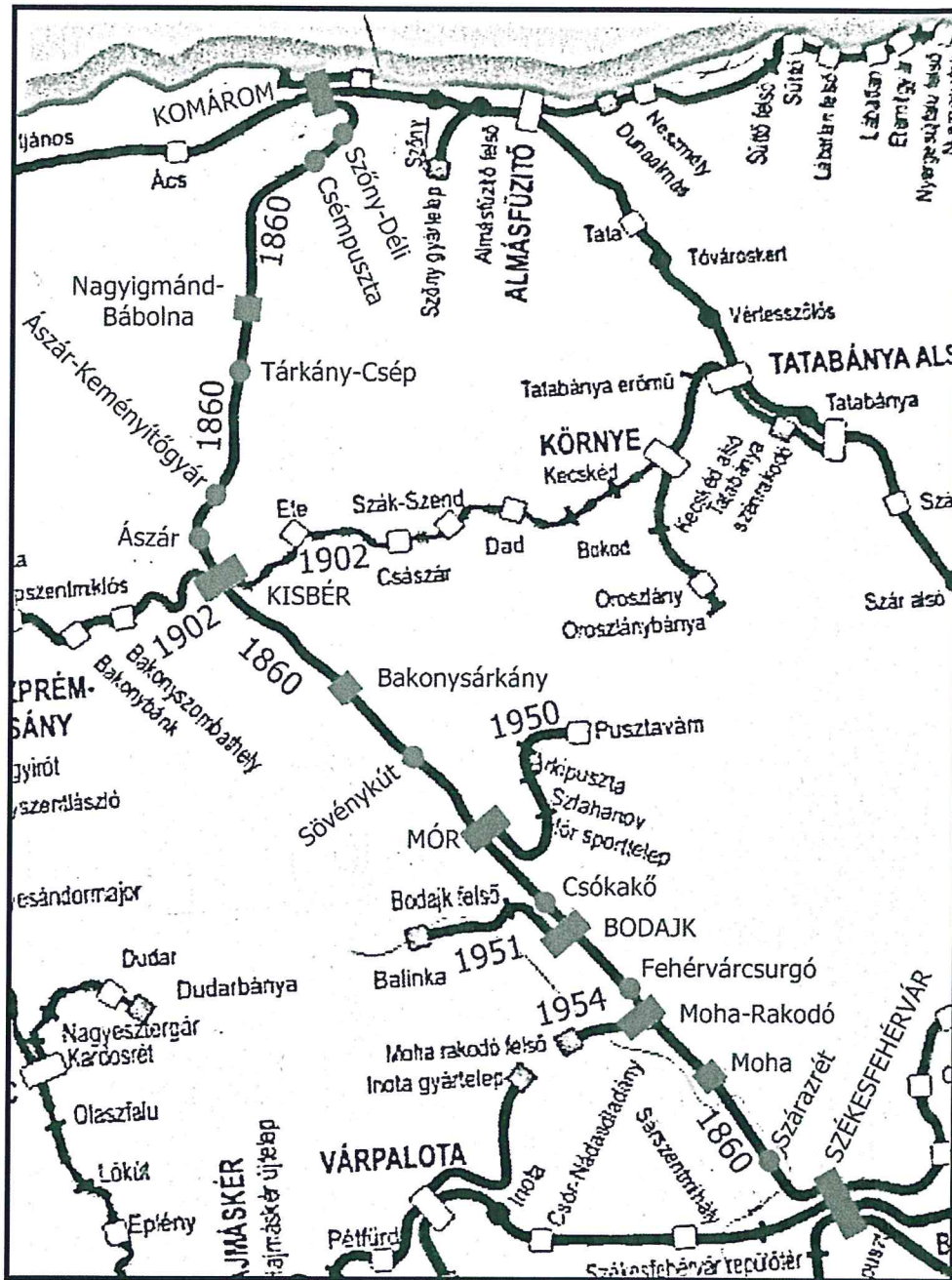
Az első átépítés az 1910-1912 közötti időszakban történt, ekkor DV X jelű (hossz 12 m súly 30,0 kg/m) síneket alkalmaztak melyeket az ózdi hengerműből szerettek be, az aljakat cink kloriddal és kőszénkátránnyal átitatott tölgy vagy vörösfenyő talpfákkal cserélték. A leerősítésnél fele-fele arányban sinszeget és sincsavart használtak, az ágyazat esetében egyenes szakaszokon maradt a kavics, ívekben váltóknál pedig a bazalt vagy andezit ágyazat.

A következő felújítást két részben 1944 (Moha – Nagyigmánd) és 1946-47 (Moha – Székesfehérvár, illetve Nagyigmánd – Komárom) között végezték el, alapvetően a Budapest – Győr vasútvonal felújításából kikerülő sínekből (hossz 33,0 m súly 42,8kg/m). Az aljakat kőszénkátránnyal telített pántolt tölgy vagy bükk talpfákkal cserélték, leerősítésnél már csak sincsavart alkalmaztak az ágyazat pedig 40 cm zúzottkőből állt.

Az utolsó egyben a jelenlegi pályaállapotokat meghatározó átépítés lassan 1964-1972 között zajlott, elsősorban a MÁV nehéz anyagi helyzete miatt. A sínek 48,5 kg/m súlyú hézag nélküli kivitelben, úgynevezett GEO-s osztott leerősítéssel lettek rögzítve LX jelű feszített betonalkhoz, amelyek egymás közötti távolsága 60 cm. Az aljak 50 cm-es zúzottkő ágyazatban fekszenek. A pálya kiépítési sebessége ennek köszönhetően 100 km/ó, azonban a vonalon található nem biztosított („Andráskeresztes”) útátjárók miatt az engedélyezett pályasebességet 80 km/órában határozták meg.

A vonalon minden állomáson SIEMENS-HALSKE rendszerű mechanikus állomási biztosítóberendezés üzemel alakjelzőkkel, amelyet az 1950-es években építettek ki. Ez alól a már évekkel ezelőtt megszüntetett Csémpusztá volt kivétel, amely „nem biztosított” állomásként üzemelt, jelenleg megálló-rakodóhely. Moha – Székesfehérvár illetve Nagyigmánd – Bábolna – Komárom között az ellenmenet és vonatutolérés kizárás is megvalósul a biztosítóberendezés útján.

A vonal jelenlegi státusza a 2005. évi CLXXXIII. vasúti törvény rendelkezései szerint „egyéb országos törzshálózati vasúti pálya” kategória.



A vasútvonal állomásai és megállóhelyei

Jelmagyarázat:

1860 az adott vasútvonal megnyitásának éve,

● vasúti megállóhely,

■ vasútállomás.

A vasútvonal napjainkban

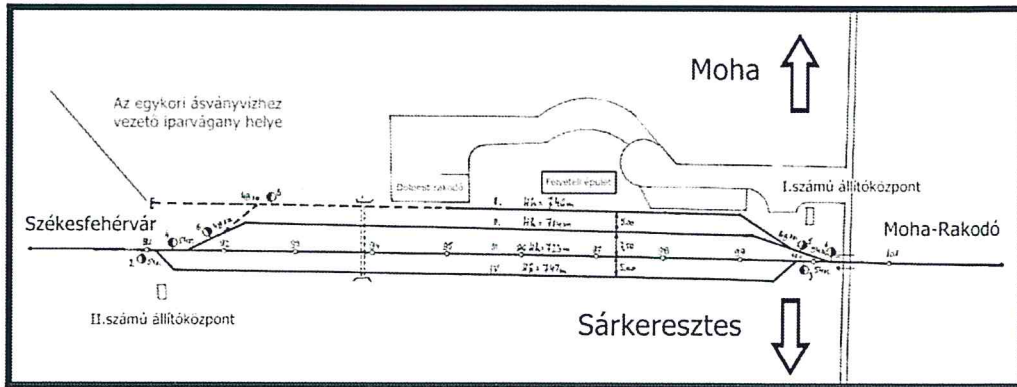
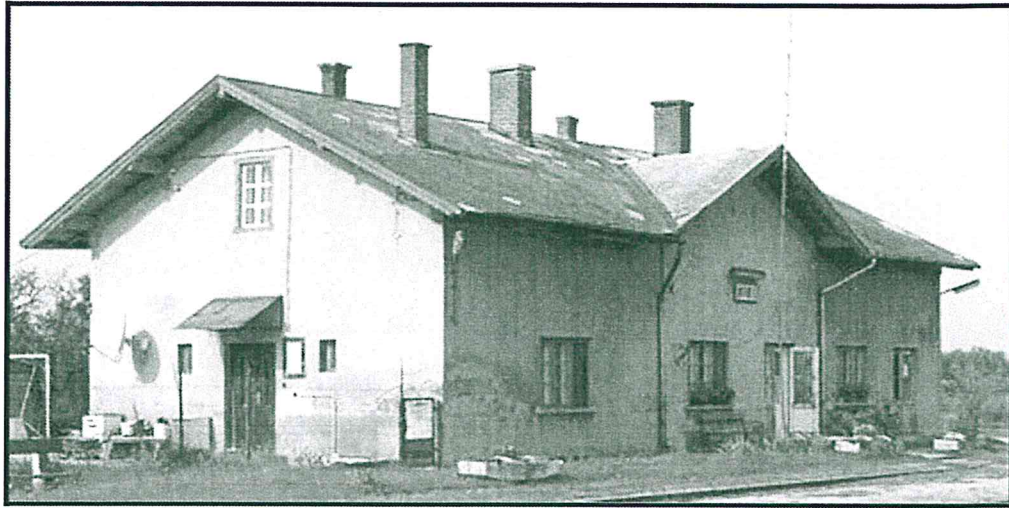
A vonal jelenlegi állapotának bemutatása

Székesfehérvárról kiindulva a vonal északnyugat felé fordul, végig a Móri árokban, jelentősebb ívek nélkül halad egészen Ászárig. Az első megállóhely Szárazrét, amely még a megyeszékhelyen található. Előtte 100 méterrel van a „KSZG” nevű iparvágány kiágazás ahonnan mind a mai napig két ipartelep kiszolgálása történik úgynevezett tolt menetben.



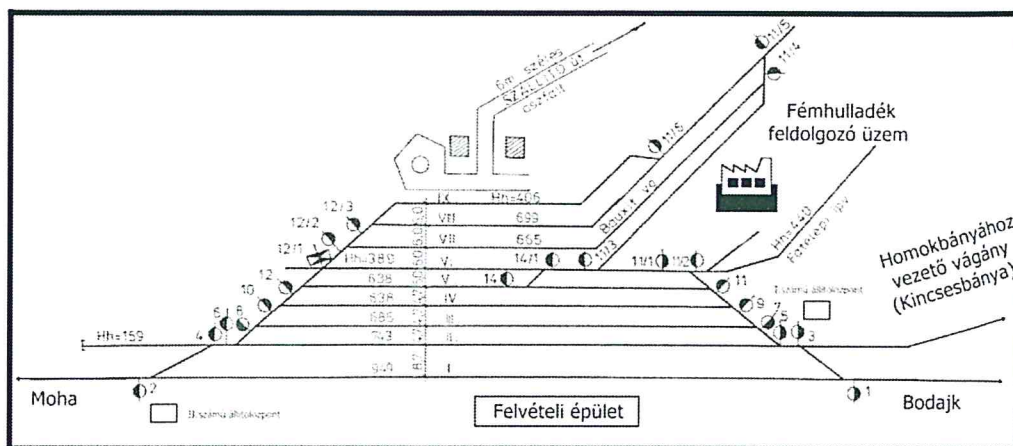
A kiágazás kiszolgálómenettel, illetve Moha felől érkező csomóponti kiszolgáló tehervonattal. Háttérben a tehervonat végénél látható a szárazréti megállóhely. (Fotó: Koósz Milán)

Az első állomás a négy vágánnyal rendelkező Moha, jellegzetes Déli Vasút típusépületével. Innen ágazott ki egykor az Ágnes forráshoz egy 588 méter hosszú iparvágány, ahol kézi erővel, pályakocsikon tolták a palackokkal teli ásványvizet az állomásra. Ma már nincs meg a vágány a II. világháború után ugyanis elbontásra került. Maga a névadó település az állomástól délnyugati irányban fekszik közel egy kilométer távolságra. Az állomáson időszakos jelleggel dolomitrakodás folyik a megrendelő vasútvállalatok igényeinek megfelelően.



Moha állomás felvételi épülete és vágányhálózata

Vonalunk következő állomása tulajdonképpen egy ipartelep. Moha-Rakodó ugyanis helyi fémhulladék feldolgozó üzem, illetve az 1954-ben létesített kincsesbányai összekötő vágányon történő üveghomokbánya kiszolgálása céljából létesült mind a kilenc vágányával együtt. Jelenleg a vonal legnagyobb teherforgalma ezen az állomáson zajlik. Hétköznapokon egy pár csomóponti kiszolgáló tehervonat jelentős kocsiforgalmat bonyolít le, Székesfehérvárról kiindulva illetve visszatérve. A homokbánya kiszolgálása céljából nyitott négytengelyes vasúti kocsik kerülnek fuvarozásra, onnan pedig az üvegyártáshoz szükséges fehér homokkal rakottan térnek vissza a megyeszékhelyre. Innen úgynevezett irányvonatként (15-18 rakott kocsi) folytatja útját a kibányászott alapanyag Orosházáig. A 2009-ben átadott fémfeldolgozónak köszönhetően ócskavassal megrakott teherkocsik kiszolgálása is történik az állomás területén, feldolgozás után pedig újbóli megrakást követően irányvonatként kerül továbbításra gyakrabban Komárom, ritkábban Székesfehérvár felé általában heti két alkalommal.



Moha-Rakodó állomás felvételi épülete és vágányhálózata

Moha-Rakodó után Fehérvárcsurgó táblás megállóhely következik, amely a névadó településtől délkeleti irányban mintegy két kilométer távolságra a község felé vezető bekötőút és a vasútvonal metszéspontjánál található. Érdekessége az egyedi kialakítású vasúti őrház ahonnét az ezredfordulóg kezelték a teljes csapórudas sorompót. Sajnos napjainkban lakatlanul várja sorsa jobbra fordulását.



Fehérvárcsurgó megállóhely

A következő állomás Bodajk, amely tíz vágánnyal rendelkezik. Innen ágazik ki Balinka felé az a vágány, ami az eredeti tervek szerint Zirc állomásig épült volna meg Balinka, Bakonycsérnye, Dudar érintésével. Megépítését a Bakonyban feltárt szén kitermelése indokolta az akkori gazdaságpolitikának megfelelően. Anyagi gondok miatt azonban Zirtől csak Dudarig (1949. október 26.), Bodajktól pedig csak Balinkáig épült meg a vonal. (Bakonycsérnyéig az alépítmény még elkészült). Balinkán jelentős, tíz vágánnyal rendelkező állomást létesítettek a vonalra engedélyezett sebesség pedig 30 km/h volt. 1951. május 31-én nyitották meg a vonalat, ahol egészen 1974-ig „vegyesvonatok” közlekedtek, ami azt jelenti, hogy személy és teherkocsik egyaránt besorozásra kerültek, azaz személyforgalmat is lebonyolított. „Bodajk felső” néven még egy megállóhely is létesült (ma is megvan) amely a település északi részén lakóknak biztosított le és felszállási lehetőséget. A hetvenes évektől egészen a kilencvenes évek végéig folyamatosan közlekedtek a „szénvonatok” elsősorban az Inotán lévő hőerőműig Székesfehérvár – Várpalota útirányon át. A kitermelés felhagyása után a vonal funkciója megszűnt. Jelenleg pályamesteri bejárás után 5-10 km/h sebességgel még használható, valószínűleg azonban a megszüntetés vár erre a rövid kis vasútvonalra.

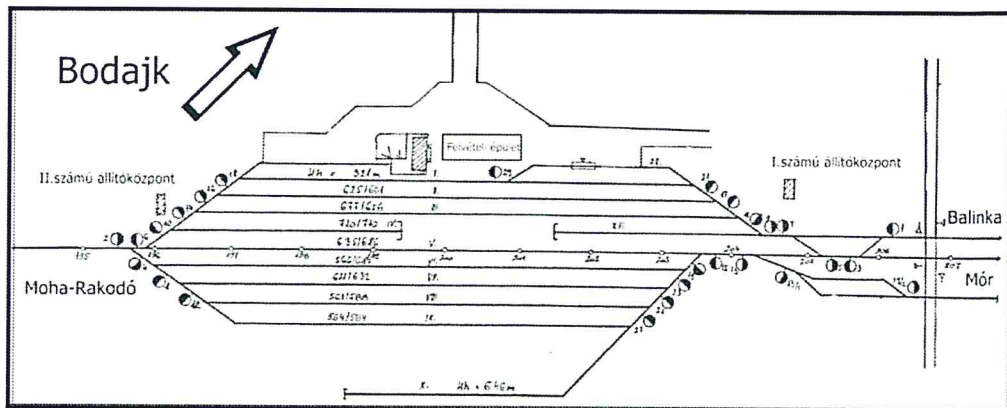
Vasúttörténeti érdekesség, hogy 1926-tól 1958-ig keskeny nyomközű vasút közlekedett Bodajk és Gánt között az ottani bauxit kitermelése céljából, illetve Söréd és Csákberény érintésével személyvonati közlekedés is volt.



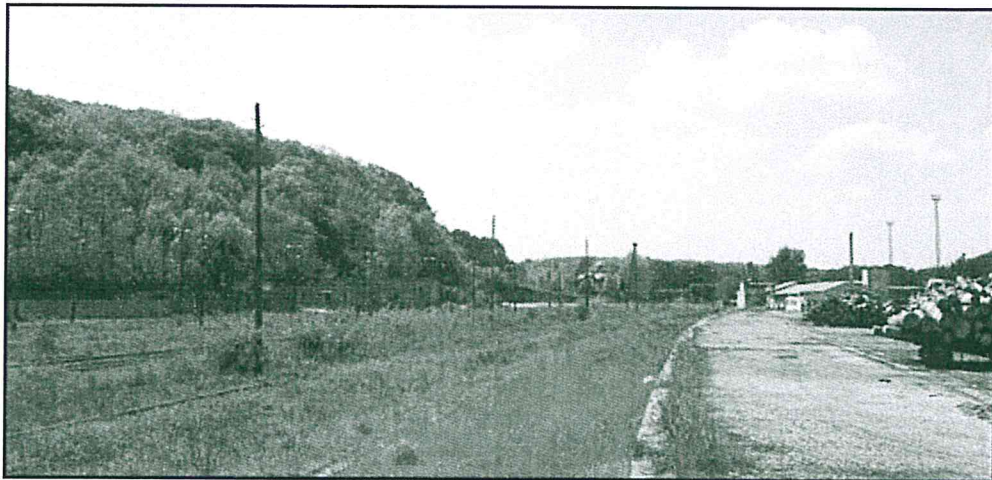
A korabeli fotón láthatjuk, hogyan történt az átrakás Bodajkon a kisvasúti kocsikból a nagyvasúti kocsikba



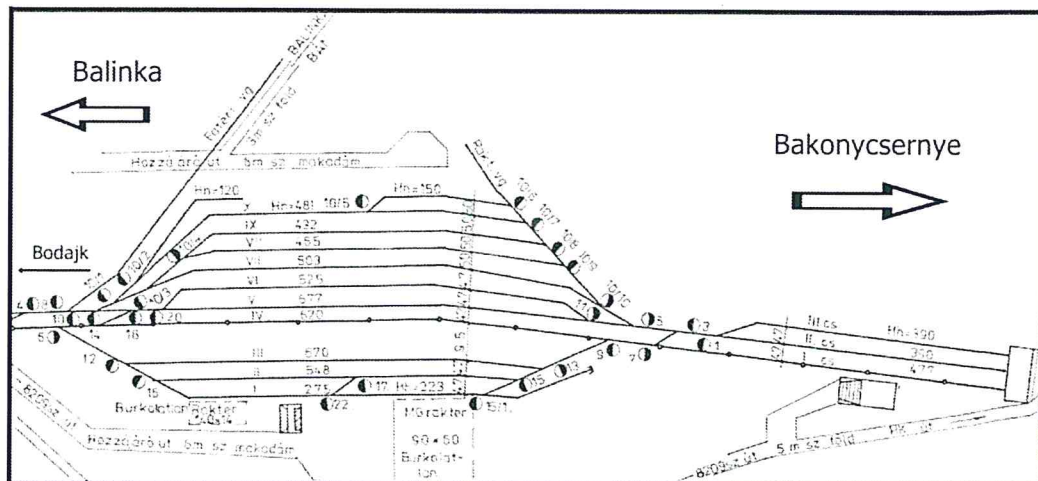
Bodajk állomás felvételi épülete (Az eredeti épület a balinkai vonal kiépítésekor elbontásra került.)



Bodajk állomás vágányhálózata



Balinka egykori vágányhálózata már nem látszik, csak a terület nagyságából sejthető



Balinka nagy kiterjedésű vágányhálózta

Bodajk után Csókakő táblás megállóhely következik, amely öt kilométer távolságra található nyugati irányban a névadó településtől. A megállóhely sokkal inkább Bodajk északi részéhez tartozik, mivel innen körülbelül egy kilométerre található a városközpont.

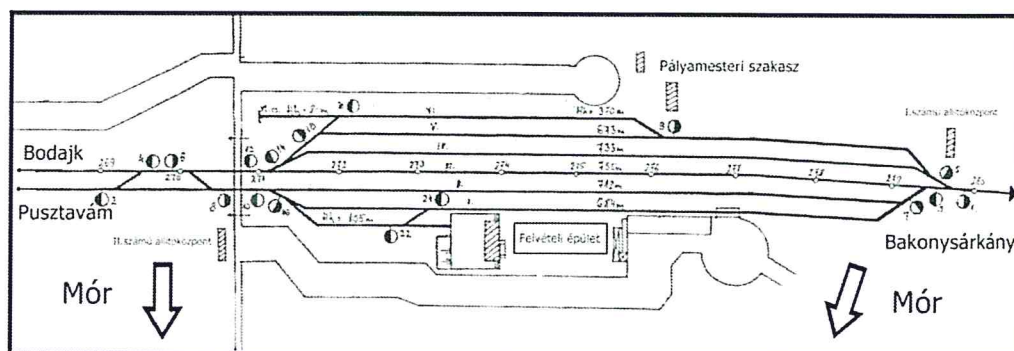


Csókakő megállóhely

Mór hatvágányú állomásával és szépen megmaradt Déli Vasút által tervezett típusépületével következik. Vasútüzem szempontjából jelentős, hiszen a vonal eddig tárgyalt úgynevezett szolgálati helyinek forgalmi állomásfőnöksége. (Régebben pályamesteri szakasz is működött, de azt összevonásra került a kisbérivel). Az állomás Bodajk felőli végén található a Pusztavám felé vezető kiágazás, amely 1948-ban létesült, és korábban a nyílt vonalból ágazott ki a 256+96-os számú szelvénynél. A pusztavámi bányavasút 1935-ben nyílt meg „Zacsó és Társa Móri Kőszénbánya Rt” megrendelése alapján. Az államosítást követően 1955-ben átépítették és egészen 1974-ig a bánya műszakváltásának idejére személyvonatok is közlekedtek, sőt Árkpuszta, Sztahanov, Mór Sporttelep valamint Pusztavám alsó néven még megállóhelyek is létesültek a vonalon, ahová bárki eljuthatott a személyvonattal. Sajnos a 90-es évekre a bánya itt is bezárásra került, ugyan még néhány évig a Pusztavámon található erdőgazdaság biztosított némi fuvar, de az évtized végére ez is megszűnt. 2002-től a pálya már csak az 52-es számú szelvényig járható, mivel az ezután következő rész megrongálódott.

2016 decemberétől a pályát teljesen kizárják a forgalomból, pedig a 60-as években felmerült a Pusztavám – Oroszlány vonal összeköttetése a két állomás között lévő egykori keskeny nyomtávolságú vasútvonal átépítésével. Sajnos azok a kisvasutak sincsenek már meg.

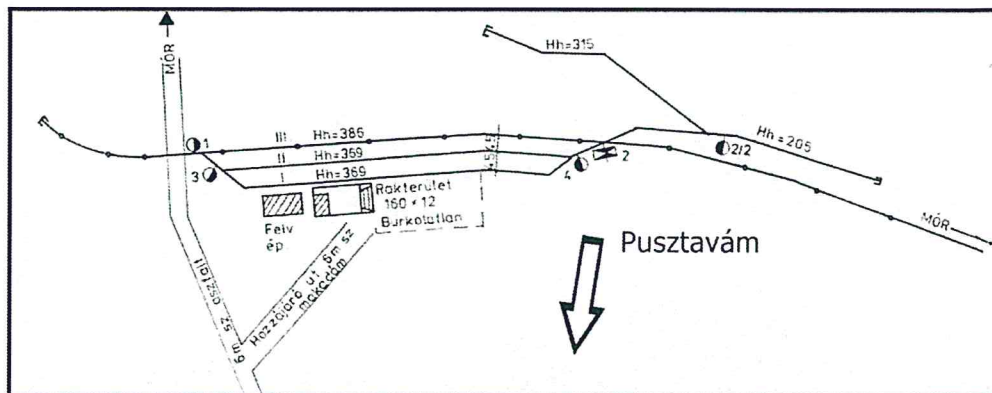
Jelenleg heti két-három alkalommal a megrendelések függvényében változó mennyiségű kocsik kihúzása és beállítása miatt kell a csomóponti kiszolgáló tehervonatnak „felmenni” Móra. Jelentős teherkocsi forgalma már nincs, pedig az állomásnak komoly méretű raktárépülete, oldal- és homlokrakodója, illetve rakodóterülete van.



Mór állomás felvételi épülete és vágányhálózata

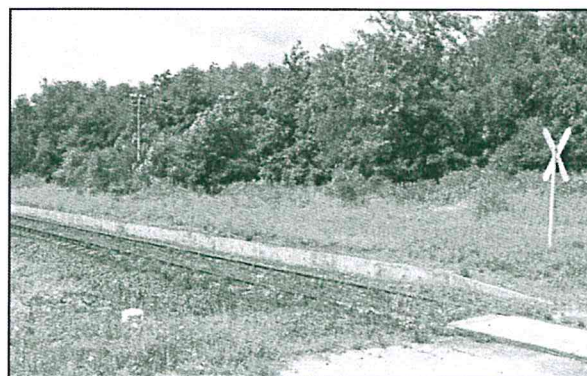


Pusztavám egykor szebb napokat megélt felvételi épülete



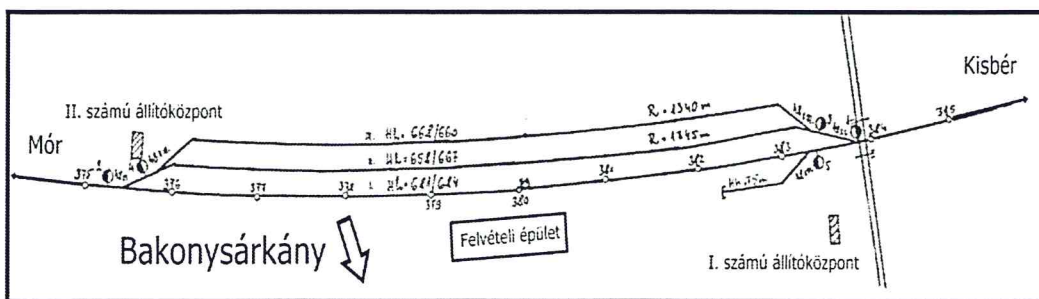
Pusztavám állomás egykori vágányhálózata

Sövénykút megállóhelyen a II. világháború után egészen 1992-ig volt megállása a személyvonatoknak, ennek nyomát őrzi az egykoron használt és ma is meglévő peron.



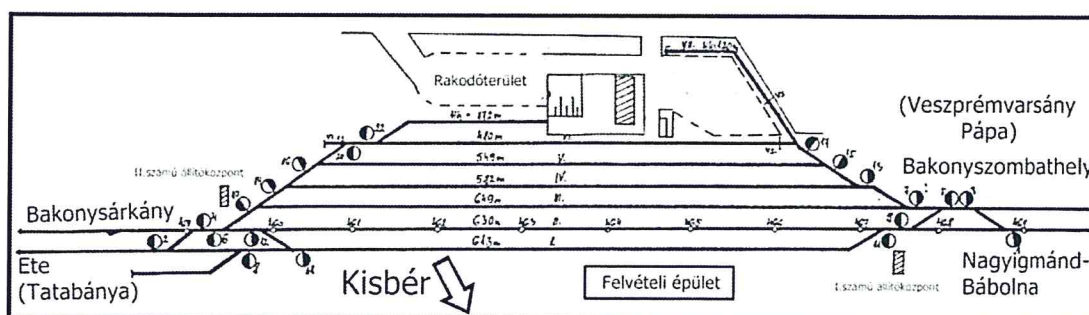
Sövénykút megszűnt megállóhelyének peronja

Bakonysárkány három fővágánnyal és egy szép egyedi vasútállomással rendelkező község. A vonal megnyitásakor még nem, csak néhány évvel utána álltak meg a vonatok a településen, amelyet 1902-ig Sárkánynak neveztek. Az állomás a vonal legmagasabb pontján fekszik, fülúton Székesfehérvár és Komárom között.



Bakonysárkány állomás felvételi épülete és vágányhálózata

Kisbér állomás fontos vasúti csomópont volt, mivel az állomás érintésével épült meg 1902-ben a Pápa – Bánhida (Tatabánya) HÉV. (Akkoriban a mellékvonali hálózatot Helyi Érdekű Vasútnak hívták). Ennek köszönhetően 2007 márciusáig átszállással lehetőség volt eljutni Tatabánya illetve Veszprémvarsány – Pápa felé. Ehhez hat vágány, és a Déli Vasút tippsterve alapján épített, később átalakított és jelenleg a vonal legjobb állapotában lévő épület szolgált segítségül. Mórhoz hasonlóan szintén jelentős teherkocsi forgalmat képes lebonyolítani jelentős vágányhálózatának és rakodóterületeinek köszönhetően.



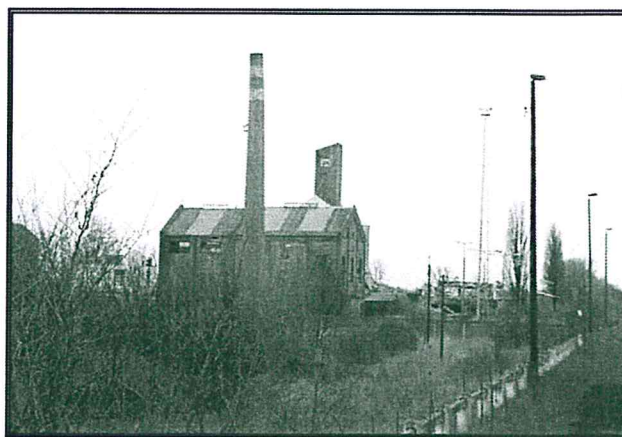
Kisbér állomás felvételi épülete és vágányhálózata

Kisbér után a vonal északi irányba fordul. Ászár táblás megállóhely a település északi csücskénél a Gyári út kereszteződése mellett található.



Ászár megállóhely

Ászár-Keményítőgyárnál úgynevezett nyílt vonali kiágazás található, ami az üzemet hivatott kiszolgálni, megállóhelye pedig az ott dolgozók munkába illetve hazajutását szolgálta. Az 1890-ben alapított cég már évek óta nem üzemel, kiszolgálómenet már régóta nem közlekedik utasforgalma nincs.



Ászár-Keményítőgyár elhagyott üzeme és megállóhelye

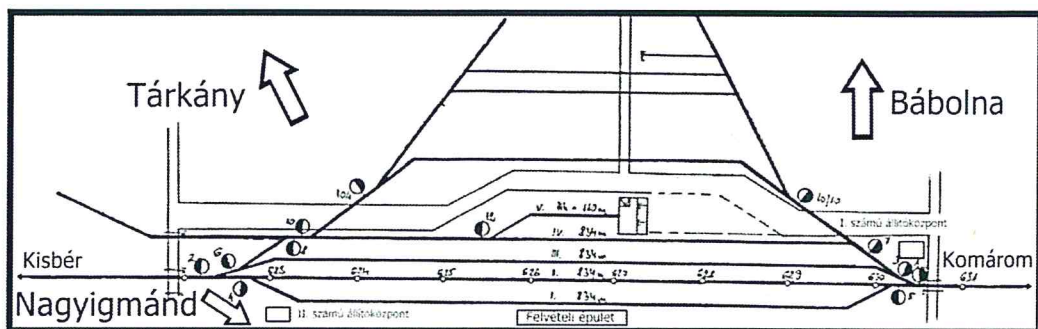


Tárkány-Csép megállóhely

Tárkány-Csép megállóhely a két települést összekötő út és a vasútvonal metszéspontjánál található. Mindkét településtől három-három kilométerre van, emiatt az utasforgalom itt sem jelentős.

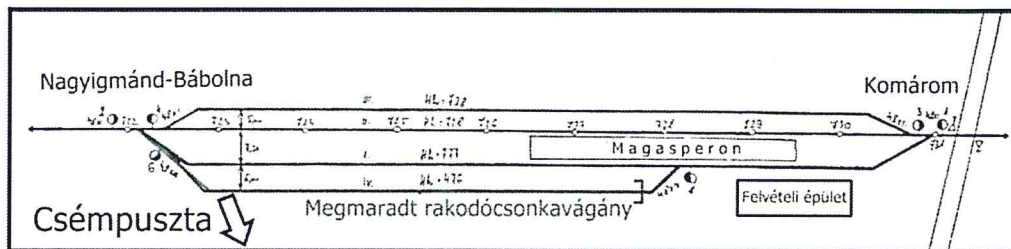
Nagyigmánd-Bábolna állomás inkább viselhetné a Nagyigmánd nevet, ugyanis Bábolna település nyugati irányban majd hat kilométerre található a vasúttól. Moha-Rakodó után ez a vonal második jelentősebb áruforgalmat lebonyolító szolgálati helye. Komárom felől igény szerint hetente több alkalommal közlekedik a kiszolgálómenet a bioetanolt és műtrágyát előállító üzem kiszolgálása céljából.

Maga az állomásépület szintén a Déli Vasút egyik szépen fennmaradt „indóháza”.



Nagyigmánd-Bábolna felvételi épülete és vágányhálózata

Csémpuszta az ezredfordulóig négy vágánnyal rendelkező „nem biztosított” állomás volt, ebből mára egy rakodó csonkavágány maradt.



Csémpuszta felvételi épülete és egykori vágányhálózata, illetve ami abból maradt.



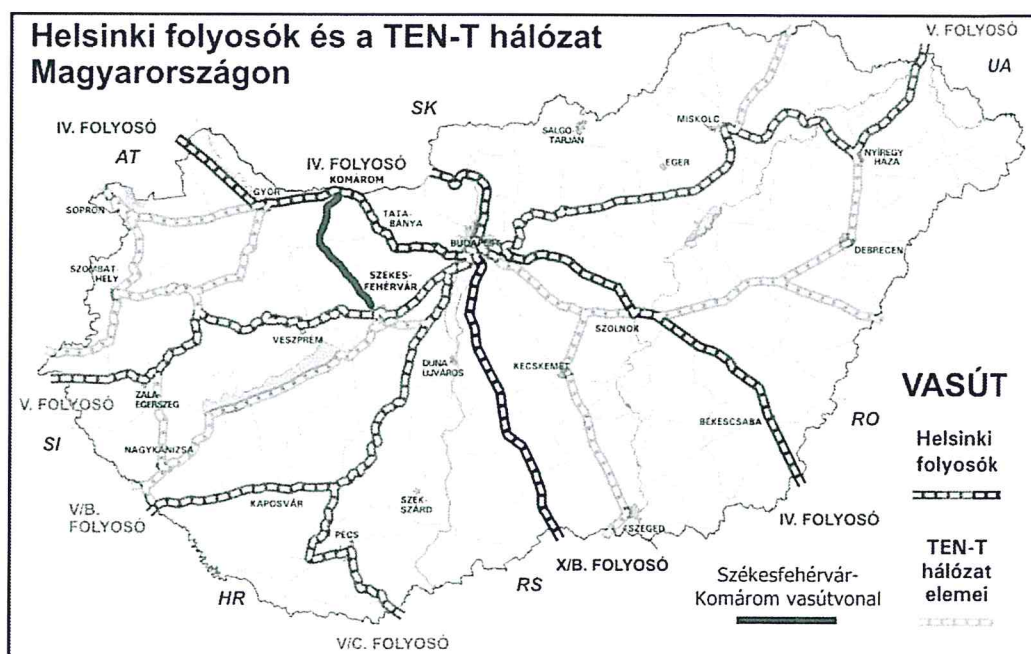
Szöny-Déli táblás megállóhely Komárom keleti részén található, a vonal ezután egy erős balos ívben nyugat felé csatlakozva a rendezőpályaudvaron át éri el az öt vágánnyal rendelkező személypályaudvart. A vonal megnyitásakor az állomás neve még Újszöny volt, idővel azonban a trianoni határmódosítás, illetve a folyamatos település növekedés következtében hívjuk ma Komáromnak a vonal végállomását.

A vasútvonal lehetséges jövőbeni szerepe

Vasúti árufuvarozásban rejlő lehetőségek

Mint láhattuk a vonal műszaki állapota lehetővé teszi mind nemzetközi, mind belföldi viszonylatban a tehervonati közlekedés lehetőségét. Két hiányossága van a vonalnak ez pedig a tengelyterhelés, (mely uniós szabvány szerint 225 kN, de hazánkban csak 210 kN, emiatt előfordul, hogy egy-egy „tengelytúlterhelt” küldeménnyel megrakott kocsik csak sebességkorlátozással közlekedhet), illetve a villamosítás hiánya. Fekvéséből adódóan viszont jelentős útvonalcsökkenés és ebből következően gyorsabb eljutási lehetőség teremthető.

Magyarország uniós csatlakozása óta vasútfejlesztéseinek java részét, az úgynevezett TEN (Trans European Network – Transzeurópai Közlekedési Hálózat) folyosókban fekvő vasútvonalak fejlesztésére fordítja. A TEN létrehozásának legfontosabb célja egy egységes integrált vasúti hálózat kialakítása az Európai Unió területén a lehető leggyorsabb vasúti közlekedés elősegítése céljából.



TEN hálózat Magyarországon, és a tárgyalt vonal elhelyezkedése (Forrás KTI)

Amint az előző képen látható, a tárgyalt vasútvonal összeköttetést biztosít a IV. és V. valamint V/B folyosó között, illetve a Székesfehérvár – Pusztaszabolcs és Székesfehérvár – Sárbogárd vasútvonallal meghosszabbítva az V/C között is. Jelentősége utóbbi esetben nagyobb, hiszen Pécs – Magyarbóly irányában — elkerülve Budapestet — egyrészt tehermentesíti a

hegyeshalmi (IV folyosó) vonalat, másrészt gyorsabb eljutási lehetőséget biztosít mivel Sárbogárdon át akár irányváltás nélkül is közlekedhetnek a vonatok. A tehervonatok jelentős részének 80 km/ó alapsebbsége biztosítható a Börgönd – Sárbogárd szakasz kivételével. Sajnos a villamosítás hiánya miatt Komáromban, Pusztaszabolcson illetve Sárbogárdon a mozdonycsere csökkenti az eljutási időt, ráadásul a dízelvontatás költsége magasabb a villamos vontatás költségénél (bár van rá példa, amikor egy vállalkozó vasúttársaság a gyorsabb továbbítás érdekében felvállalja ezt a többletköltséget, főleg ha saját mozdonyparkkal rendelkezik). Az útirány már önmagában is leegyszerűsíti az átmenő (tranzit) vasúti forgalom közlekedését ezekben az irányokban. Az úgynevezett irányvonalat képzés a vasútvállalatok igényeihez alkalmazkodva Komáromban, Székesfehérváron, Dombóváron lehetséges. Az esetleges villamosítások valamint a Sárbogárd – Börgönd vasútvonal 60-ról 80 km/ó sebességre történő átépítése további hatástanulmányokat igényel, hiszen ekkor már a beruházás megtérülési vizsgálata döntheti el ennek a fejlesztésnek a szükségességét.

Nagyon hasonló a belföldi helyzet, amelybe beleértendő a külföldi állomásról — szakkifejezéssel élve idegen vasútról (vasútra) — történő vonatok továbbítása. Dunaujváros és Dunai Finomító jelentős vasúti forgalmat bonyolít napjainkban is. Ennek jelentős hányada Kelenföld vagy Ferencváros érintésével zajlik Hegyeshalom, Komárom, Záhony kilépő állomások felé. A kérdés az, hogy milyen előnyökkel járna, ha ezt a teherforgalmat vagy egy részét átkelhetnénk a Komárom –Székesfehérvár – Pusztaszabolcs útirányra.

A legfontosabb annak megvizsgálása, hogy a rövidebb útvonalból fizetendő hálózat-hozzáférési (pályahasználati) díj kompenzálhatja-e a dízelvontatásból eredő többlet költségeket. Ebből ugyanis már anyagi érdek is származik a fuvarozást végző vasútvállalatnak, ráadásul Dunai Finomító esetén még irányfordításra sincs szükség. A 80 km/h „tehervonati” sebesség is tartható mivel 2009-ben a Börgönd – Pusztaszabolcs vonal átépítésre került, sőt Zichyújfalu állomást újból üzembe helyezték.

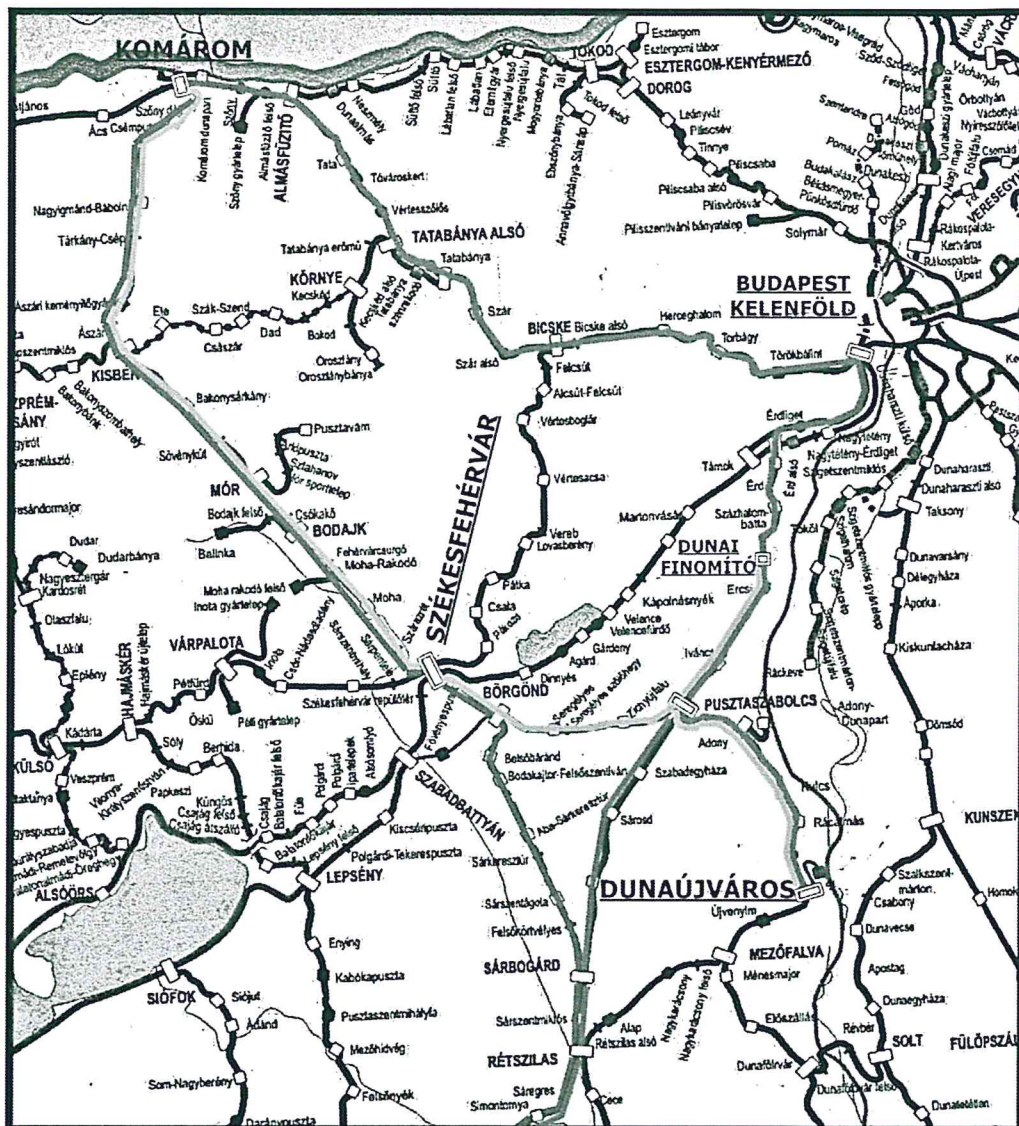
Az útirányból adódó rövidebb menettartam és pályahasználati díj (2010-től hálózat hozzáférési díj) összehasonlítását a következő táblázat tartalmazza. A díj megállapítását a Vasúti Pályakapacitás Elosztó szervezet (VPE Kft.) végzi mely a 2005-ben elfogadott vasúti törvény alapján alakult meg. Az adatok 2010-es díjak alapján kerültek meghatározásra, azonban az arányok összehasonlítása szempontjából fontos annak bemutatása, hogy az említett rövidebb táv, illetve alacsonyabb kategóriás vonal díja vonzóvá teheti a magasabb dízel vontatási nem ellenére a vasútvállalatok számára a tárgyalt vasútvonalat. Sajnos kedvezőtlen tényező, hogy jelenleg este nyolc órától reggel nyolc óráig a csökkentett forgalmi személyzet miatt (mely elsősorban őrző-védő szolgálatot lát el) gyakorlatilag a vasútvonalon vonat nem közlekedhet.

Útirányok/Jellemzők	Komárom – Kelenföld – Dunaújváros	Komárom - Székesfehérvár Pusztaszabolcs Dunaújváros
Pályahasználati díjak	123 693 Ft	65 750Ft
Távolság	167 km	138 km
Számított menettartam 80 km/ó sebességgel	2 óra 41 perc (15 perces kelenföldi körbejárással számolva)	2 óra 30 perc (15 perces pusztaszabolcsi körbejárással számolva)

A dunaújvárosi útirány összehasonlítása (Pályahasználati díj forrása Vasúti Pályakapacitás elosztó kft. 2010-es adatai alapján).

Útirányok	Komárom – Kelenföld – Dunai Finomító	Komárom – Székesfehérvár – Pusztaszabolcs – Dunai Finomító
Pályahasználati díjak	95 892 Ft	57 026 Ft
Távolság	116 km	132 km
Számított menettartam 80km/h sebességgel	2 óra 01 perc (15 perces kelenföldi körbejárással számolva)	2 óra 9 perc (körbejárásra nincs szükség)

A dunai finomítói útirány összehasonlítása (Pályahasználati díj forrása Vasúti Pályakapacitás elosztó kft. 2010-es adatai alapján).

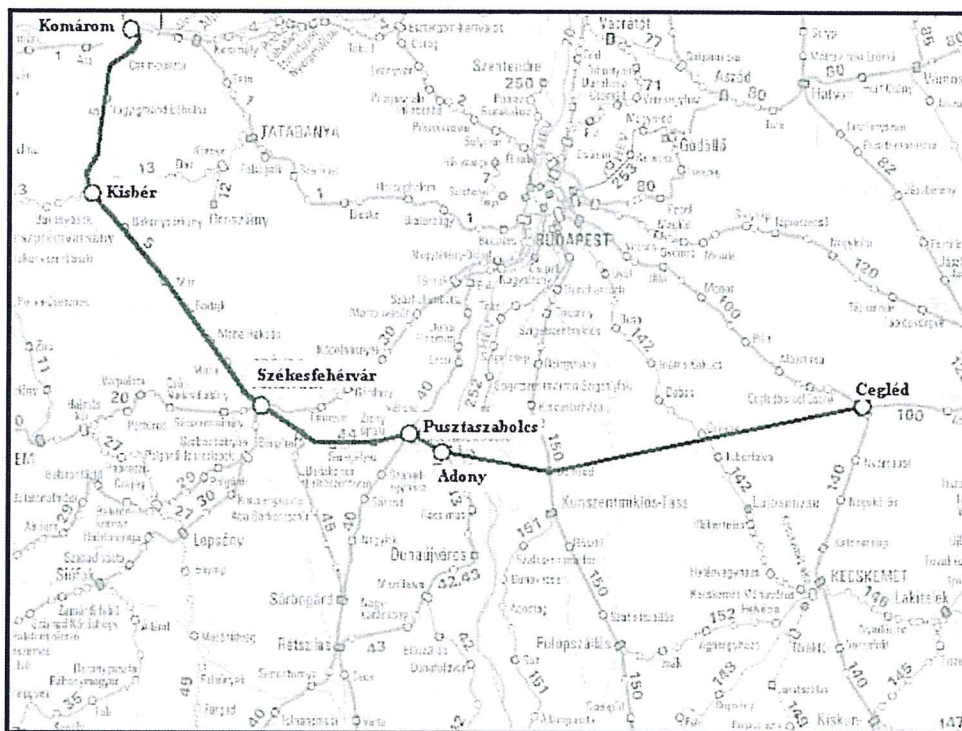


Jelenlegi és lehetséges tehermentesítő útirányok

Jelmagyarázat:

- Jelenleg használt útvonalak
- - - - - Lehetséges kerülő útirány Pécs – Magyarbóly felé
- Lehetséges kerülő útirány Dunaújváros, Dunai Finomító felé

A témához tartozik egy nem új keletű terv magvalósítása, ez pedig az úgynevezett V0 vasútvonal megépítése. Ezzel kapcsolatban számtalan tanulmány, hatásvizsgálat készült — és készül napjainkban is — mely Budapest vasúti központból eredő, elsősorban tehervonatok mennyiségéből eredő zsúfoltságát, egy délről elkerülő vasútvonallal kívánja tehermentesíteni. Számtalan nyomvonal került meghatározásra, a Komárom-Székesfehérvár vasútvonal az utóbbi időben sajnos háttérbe szorult annak ellenére, hogy vasútüzemi, területfejlesztési szempontból számtalan érv szól mellette. Mindenesetre a Börgönd – Pusztaszabolcs vonal átépítésével egy újabb lépést sikerült megtenni ebben az irányban, és mint láthattuk részlegesen akár már a jelenlegi formájában meg tud felelni — még ha csak korlátozott mértékben is — a tehermentesítő funkciónak.



A V0 vasútvonal egyik korábbi, adonyi változata

Vasúti személyszállítás

Magyarországon az elmúlt években számtalan vita folyt — és folyik napjainkban is —, hogy melyik vasútvonalon szükséges, és melyiken kell felhagyni a közforgalmú személyszállítással.

Sajnos a vasútvonal — annak ellenére, hogy műszaki állapot tekintetében különösen a többi mellékvonalhoz képest jó állapotban van — jelentős hátrányt szenved két tekintetben. Az első a település és vasútállomások távolsága. Ez különösen igaz Mohára, Fehérvárcsurgóra, Tárkány-Csépre, de Bodajk, Mór, Kisbér, Nagyigmánd-Bábolna, Ászár esetében is látható, mennyire a község, város peremén fut a vonal. (Moha-Rakodó esetében nincs számottevő település a közelben). Hozzá kell tenni azonban azt is, hogy a település és a hozzá tartozó vasútállomás vagy megállóhely elhelyezkedése országos tekintetben is hasonló képet mutat mint a tárgyalt vasútvonal estében.

A másik fontos tényező hogy a helyközi autóbusz közlekedés előnyösebb — üzemeltetését tekintve pedig olcsóbb — mint a vasúti személyszállítás. (Menetdíj tekintetében viszont a vasút a kedvezőbb). Két vonzaskörzet Székesfehérvárt és Komáromot valamint az érintett települések buszjárait vizsgálva látható, milyen lefedettségű a közösségi közlekedés közúti változata.

Útirány Település	Székesfehérvár munkanap	Székesfehérvárra munkaszüneti napon	Visszaút munkanap	Visszaút munkaszüneti napon
Moha	12 járat	7 járat	14 járat	7 járat
Bodajk	31 járat	14 járat	24 járat	9 járat
Fehérvár- csurgó	23 járat	13 járat	24 járat	9 járat
Mór	30 járat	21 járat	39 járat	21 járat
Bakony- sárkány	8 járat	6 járat	8 járat	6 járat

Székesfehérvár és a vizsgált vasútvonal településeinek autóbuszos lefedettsége, közvetlen, átszállás nélküli járatokkal (forrás Volán menetrend)

Útirány Település	Komáromba munkanap	Komáromba munkaszünet i napon	Visszaút munkanap	Visszaút munkaszünet i napon
Bakony- sárkány	4 járat	4 járat	4 járat	4 járat
Kisbér	11 járat	5 járat	11 járat	5 járat
Ászár	5 járat	4 járat	5 járat	4 járat
Tárkány	7 járat	4 járat	6 járat	4 járat
Csép	6 járat	1 járat	6 járat	1 járat
Nagyigmánd	21 járat	6 járat	22 járat	5 járat

Komárom, és a vizsgált vasútvonal településeinek autóbuszos lefedettsége, közvetlen, átszállás nélküli járatokkal (forrás Volán menetrend)

Székesfehérvár – Komárom között napi 2 pár buszjárat közlekedik, érintve Mórt, Bakonysárkányt, Kisbért, Ászárt, Nagyigmándot.

A hivatásforgalom (munkába, iskolába ingázók) számára különösen a kisvárosok (Bodajk, Mór, Kisbér) tekintetében elegendőnek tűnik. A két nagyvárost összekötő járatok száma jelenleg megegyezik a megszüntetés előtti vonatok számával.

Felmerül a kérdés, vajon ennek ellenére miért népszerű a vasúti személyszállítás a régióban, miért hiányoznak a személyszállító vonatok? Hogyan lehetséges az, hogy egy hónap leforgása több mint kétezren névvel, címükkel valamint hozzászólásaikkal támogatták a javasolt menetrendet? A kérdés megválaszolása nem könnyű, sajnos pontos kutatást ebben a tekintetben nem sikerült végezni, (feltételezések természetesen vannak), de ezek szerint továbbra is van igény a vasúti személyszállításra. Ez még akkor is igaz, hogy a vasútállomás-település távolság, mint sokat emlegetett hátrányos tényező fennáll. Vagy más lenne a probléma? Talán ez a sokat emlegetett hátrányos tényező mégsem annyira igaz? Vizsgáljuk meg először, egyáltalán hol érdemes a vonatoknak megállni a hivatásforgalom szempontjából.

Hivatásforgalom

Székesfehérvár után Szárazrét megállóhely következik, amely a megyeszékhely Fekete-hegy nevű városrészét képezi. A vonatok megállásával akár városon belüli helyi járat szerepét is betölthetné.

Moha esetében a már említett távolság a probléma, és mint láthattuk helyközi busz közlekedésével a vasút nem versenyezhet. Bár az állomáson (valamint a vonal összes állomásán) van lehetőség P+R és B+R (parkolj autóval vagy kerékpárral és vonatozz) megvalósítására, ez Magyarországon még gyerekcipőben jár és inkább a Budapest környéki elővárosi vonalak tekintetében épül ki, mivel az ütemes menetrendeknek hála, gyakorlatilag óránként, csúcsidőkből még gyakrabban van eljutási lehetőség a fővárosba. Távlati tervként talán ennél az állomáson is érdemes lenne ennek a rendszernek a helyi igényekhez való alkalmazását megvizsgálni. Lehetséges megoldásként felvetődik a feltételes megállás bevezetése is, ami gyakorlatban azt jelenti hogy a vonat akkor csak akkor áll meg, ha van leszálló vagy felszálló utas. Mivel az állomáson folyamatosan van forgalmi szolgálat ennek a rendszernek a bevezetése némi belső szabályozással viszonylag egyszerűen kivitelezhető.

Moha-Rakodó személyszállítási szempontból komoly szereppel nem bír, viszont az ott lévő hulladékfeldolgozó üzemben dolgozók számára a reggeli és délutáni időszakban lenne igény a vonatok megállására igazodva a munkaidő kezdetéhez és végéhez, méghozzá az előbb említett feltételes megállás bevezetésével.

Fehérvárcsurgó kieseik a vasút látóköréből, ezért a vonatok megállítására itt nincs szükség. (Jó két kilométerre van a település a vasúti megállóhelytől).

Bodajk több mint 4000 fős lakossággal és városi ranggal rendelkező település. A feltételek itt is adóttak a már említett „parkolj és utazz vonattal” lehetőségének kialakítására. A rendelkezésre álló buszjáratok mellett van igény a vasúti személyszállításra is. Mivel a csókakői megállóhely is Bodajk részét képezi a vonatok megállítására itt is szükség van.

Mór esetében ugyanazt tudjuk elmondani, mint Bodajknál azzal a kitételrel, hogy a lakosság száma több mint háromszorosa (15000 fő) ezáltal a vonatok megállása itt is kötelező.

Bakonysárákány a maga 1000 fős lakosságával nem tartozik a vonal legnagyobb települései közé, viszont ennél a településnél van legközelebb a vasút a községhez, mely gyakorlatilag kettészeli azt, míg a buszjáratok csak a település szélén, a 81-es főúton állnak meg. Mind Székesfehérvár mind Komárom felé a vasút jobb lehetőséget teremthet megfelelő menetrenddel.

Kisbér város lakossága több mint 7000 fő, Mór után ez a vonal második legnagyobb települése. Az itt élőknek volt talán legfájdalmasabb a vasúti személyszállítás leállítása, hiszen 2004-ig a város vasúti csomópont volt szépen felújított állomásépületével. A városnak sokkal inkább Győr, mint Komárom a vonzáskörzete (a vasút ugyan időben versenyezhetne vele eljutási időben megfelelő járművel, de menetdíj tekintetében a komáromi kerülő miatt jóval többre kerül

igaz ez különbség a regionális díjszabás bevezetésével némileg csökkent). Azért Komáromba is szép számmal járnak iskolába és munkahelyre emiatt fontos lehet a vasút személyszállítási szerepének újraértékelése.

Ászárnál a vasúti megálló a település északi „csücskénél” van, ennek ellenére komoly igény volt az augusztusi aláírásgyűjtéskor a vonatokra. A keményítőgyárnál történő megállás azonban az üzem felszámolása miatt már évek óta szükségtelen.

Nagyigmánd 3000 fős lélekszámú lakosával is jelentős szerepet tölthet be, emiatt a vonatok megállása itt is indokolt. Ez annak ellenére igaz, hogy az állomás itt is a község nyugati szélén található, illetve mint láttuk helyközi buszközlekedése is sűrűnek mondható, (a vasútvonal nyugati, a 13-as számú főút keleti irányba kerüli meg a települést).

Tárkány-Csépen a vonatok megállása nem indokolt, ez a két település (Bábolna után) a legmesszebb van a névadó vasúti megállóhelyétől.

Csémpuszta (Bartusekpuszta) közelében jelentősebb település nincs, alapvetően egy mezőgazdasági telep található itt emiatt a megállásra itt sincs szükség.

Szőny-Déli gyakorlatilag ugyanazt a szerepet töltheti be, mint Székesfehérvár esetében Szárazrét. A személyvonatok megállása itt is indokolt.

Távolsági forgalom

Az 5-ös számú vasútvonal két jelentős vasúti csomópontot köt össze. Székesfehérvárról elérhető a Balaton mindkét partja, Veszprém, Pusztaszabolcson vagy Sárbogárdon keresztül Pécs. Komáromon át Győr illetve Sopron kerülhet közelebb, hiszen nem kell Kelenföldön át időben hosszabb, menetdíjban drágább értékekkel számolni. Ebből kifolyólag — akár a hivatásforgalom bevonásával is, de természetesen nem szükségszerűen — átszállással, ha az igények úgy kívánják közvetlen vonatokkal összeköttetés teremthető az említett irányok között.

A menetrend meghatározásánál az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy a nyári időszakban igény van a balatoni összeköttetés megvalósulására, iskolaidőszakban pedig a Pécs felé való eljutás lehetőségére is. Ezek az igények azonban időszakhoz, sőt a pécsi közvetlen vonatok esetében konkrét napokhoz köthetők. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy például Győr és Székesfehérvár között akár napi szinten is létrejövő közvetlen vasúti összeköttetésnek nem lehet létjogosultsága. (Ebben az esetben megfelelő sebességre alkalmas járművek megléte szükséges). Kezdetnek a megfelelő csatlakozásokkal történő eljutás megvalósítása reális cél lehet, illetve napi egy pár sebesvonat a két megyeszékhely között is megfontolandó.

Idegenforgalmi, turisztikai lehetőségek

A vasútvonal két hegység a Bakony és Vértes között vezet. Bodajkról, Csókakőről, Mórról (a vasútállomásokról) kiépített és jelzett turistautakon kedvelt turistacélpontok érhetőek el (a teljesség igénye nélkül: Csókakői vár, Gaja-völgy, Kisgyón). A személyszállítás szüneteltetése előtti időkben, diák és turistacsoportok szép számmal utaztak vonattal (gyakran külön kocsit, vagy külön vonatot kérve) az említett turisztikai helyekre.

Különleges lehetőség rejlik a két kis szárnyvonal hasznosításában is. Németországban és Ausztriában számtalan üzemen kívüli vasútvonalat úgy hasznosítanak, hogy hajtányozási lehetőséget biztosítanak rajtuk. A dolog olyan népszerűvé vált az idők folyamán, hogy kisebb iparág alakult ki, elsősorban idegenforgalmi népszerűsége miatt. Sajnos Magyarországon a törvényi szabályozás miatt egy vasútvonal ilyen módon történő „újraindítása” nehézségbe ütközik, de megfelelő módon történő újraszabályozással lehetőség nyílna a balinkai és pusztavámi „hajtánypálya” kialakítására. ezáltal egy újfajta idegenforgalmi látványosságon keresztül vonzóvá tenni a környéket.

Mint látszik a lehetőségek adottak, előrebocsátjuk azonban azt is, hogy a megalapozott döntések meghozatalához további vizsgálatok szükségesek. Ennek érdekében 2012 augusztusában egy konkrét menetrendi javaslat kidolgozásával és annak bemutatásával kísérletet tettünk, a vasúti személyszállítás létjogosultságának felmérésére.

Ütemes menetrendi variáció a Székesfehérvár – Komárom vasútvonalra

A magyar vasúti személyszállításban folyamatosan teret nyer az ütemesen készülő menetrend. Az ütemes menetrend (németül *Integraler Taktfahrplan*, ITF) egy olyan vasúti menetrend, amelyben a járművek a nap legnagyobb részében minden órában ugyanakkor indulnak. A menetrendben lennie kell egy olyan legalább 120, de inkább 60 perces alapütemnek (*Grundtakt*), amely a hét minden napján azonos paraméterekkel megszakítás nélkül legalább 12-14 órán át fennáll. A csúcsidőben jelentkező igényeket az alapütem zavarása nélkül kell kiszolgálni. Ha nincs alapütem, a menetrendi struktúra semmiképpen nem tekinthető ütemesnek. Az alapütemet adó vonatoknak szigorúan igazodniuk kell egymáshoz, eltérés csak nagyon indokolt esetben lehetséges 1-2 perc erejéig, pozitív irányban. Az alapütemet adó menetrendnek szimmetrikusnak kell lennie, hogy a csomópontoknál a csatlakozások megfelelően működjenek és az átszállások egységes rendszerben történhessenek. Ez azt jelenti, hogy minden menetvonalnak kell rendelkeznie egy ellentétes irányú szimmetriapárral. Ahol a két irány vonatpárjai metszik egymást, ott található a lokális szimmetriatengely, amelynek elhelyezkedése értelemszerűen

szintén ütemes. Praktikus szempontból a szimmetriatengelyt egész órához kell igazítani, mert így az érkezési adatból egyszerűen adódik az indulási időadat (pl. órás ütemben a :20-kor érkező vonat kiadja, hogy az ellentétes irányú ütem vonatai :40-kor indulnak.) A szimmetria velejárója, hogy ha A-ból B-be el lehet jutni két átszállással C-ben és D-ben, akkor a visszaút pontosan ugyanígy történik, csak fordított sorrendben (B-D-C-A). A hálózati csomópontokban „pókokat” kell kialakítani, az optimális átszállási kapcsolatok biztosításához (*Knotenprinzip*). Ehhez megfelelő gyűjtő-leosztó járatok szervezése szükséges. Egyszerű esetben a pók két fázisból áll: gyűjtő fázis (vonatok beérkeznek minden irányból, átszállások biztosítottak) és terítő fázis (minden vonat kimegy). A menetrendnek magától értetődőnek kell lennie. A cél az, hogy a menetrend elfogadható kínálatot nyújtson, minél egyszerűbben megjegyezhető, logikus és kiszámítható legyen.* Elsősorban a Budapest környéki agglomerációban a keleti országrészben illetve a Dunántúlon távolsági forgalomban terjedt el. A tárgyalt vasútvonalra is készült több ütemes tervezet is melyből egyet bemutatunk. A menetrend szerkesztés szempontjából szerencsés tényező a 80 km/h engedélyezett pályasebesség illetve a vonal összes vasútállomásán van lehetőség az úgynevezett vonattalálkozásra. (Ez azt jelenti, hogy két ellenirányú vonat közül az egyik be tudja várni a másikat.)*

A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE) nevű civil szervezet által készített lehetséges tervezet alapvetően a távolsági utasok számára biztosít megfelelő csatlakozással utazási lehetőséget. Komáromból minden óra 53-kor Győr, minden óra 10-kor Budapest felé indulnak vonatok, amelyekre biztosított az átszállás. Székesfehérvárról minden óra 40-kor gyors, minden óra 56-kor személyvonattal történő továbbutazási lehetőség adott Budapest felé. Sajnos erősen kérdéses, a hivatásforgalomban betölthető szerepe, elsősorban a diákok szempontjából mivel Komáromban és Székesfehérváron a nyolcórás becsengetéshez legkésőbb fél órával korábban be kell érní. A szerkesztők valószínűleg a távolsági szerepet fontosabbnak tartották a hivatásforgalommal szemben. Szerintünk mindkét funkció kivitelezhető.

*http://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ctemes_menetrend

5 Komárom – Székesfehérvár

Km	Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület – Tervezet	34919 2.	34929 2.	34917 2.	34927 2.	34915 2.	34925 2.	34913 2.	34911 2.	34921 2.	34931 2.
		⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
	Kiindulási állomás										
0	Komárom .....	...	6 04	8 04	10 04	12 04	14 04	16 04	18 04	20 04	22 04
3	Szőny-Déli mh. ....	...	6 09	8 09	10 09	12 09	14 09	16 09	18 09	20 09	22 09
8	Csémpuszta .....	...	6 22	8 22	10 22	12 22	14 22	16 22	18 22	20 22	22 22
18	Nagyigmánd-Bábolna .....	...	6 34	8 34	10 34	12 34	14 34	16 34	18 34	20 34	22 34
22	Tárkány-Csép mh. ....	...	6 37	8 37	10 37	12 37	14 37	16 37	18 37	20 37	22 37
29	Ászár-Keménylőgy. mh. ....	...	6 34	8 34	10 34	12 34	14 34	16 34	18 34	20 34	22 34
32	Ászár mh. ....	...	6 37	8 37	10 37	12 37	14 37	16 37	18 37	20 37	22 37
35	Kisbér o	...	6 37	8 37	10 37	12 37	14 37	16 37	18 37	20 37	22 37
	Kisbér	4 38	6 38	8 38	10 38	12 38	14 38	16 38	18 38	20 38	...
43	Bakonysárkány	4 46	6 46	8 46	10 46	12 46	14 46	16 46	18 46	20 46	...
53	Mór o	4 55	6 55	8 55	10 55	12 55	14 55	16 55	18 55	20 55	...
	Mór	4 56	6 56	8 56	10 56	12 56	14 56	16 56	18 56	20 56	...
59	Csókakó mh.	5 02	7 02	9 02	11 02	13 02	15 02	17 02	19 02	21 02	...
61	Bodajk	5 05	7 05	9 05	11 05	13 05	15 05	17 05	19 05	21 05	...
66	Fehérvárcsurgó mh. ....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
67	Moha-Rakodó .....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
71	Moha .....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
77	Százárét mh.	5 21	7 21	9 21	11 21	13 21	15 21	17 21	19 21	21 21	...
82	Székesfehérvár o	5 30	7 30	9 30	11 30	13 30	15 30	17 30	19 30	21 30	...
	Végállomás										

5 Székesfehérvár – Komárom

Km	Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület – Tervezet	34910 2.	34920 2.	34912 2.	34922 2.	34914 2.	34924 2.	34916 2.	34918 2.	34928 2.	34938 2.
		⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
	Kiindulási állomás										
0	Székesfehérvár .....	...	6 20	8 20	10 20	12 20	14 20	16 20	18 20	20 20	22 20
5	Százárét mh. ....	...	6 28	8 28	10 28	12 28	14 28	16 28	18 28	20 28	22 28
11	Moha .....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	Moha-Rakodó .....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	Fehérvárcsurgó mh. ....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	Bodajk .....	...	6 43	8 43	10 43	12 43	14 43	16 43	18 43	20 43	22 43
23	Csókakó mh. ....	...	6 46	8 46	10 46	12 46	14 46	16 46	18 46	20 46	22 46
29	Mór o	...	6 52	8 52	10 52	12 52	14 52	16 52	18 52	20 52	22 52
	Mór .....	...	6 57	8 57	10 57	12 57	14 57	16 57	18 57	20 57	22 57
39	Bakonysárkány .....	...	7 06	9 06	11 06	13 06	15 06	17 06	19 06	21 06	23 06
48	Kisbér o	...	7 15	9 15	11 15	13 15	15 15	17 15	19 15	21 15	23 15
	Kisbér	5 16	7 16	9 16	11 16	13 16	15 16	17 16	19 16	21 16	...
51	Ászár mh.	5 20	7 20	9 20	11 20	13 20	15 20	17 20	19 20	21 20	...
53	Ászár-Keménylőgy. mh. ....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
60	Tárkány-Csép mh. ....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
64	Nagyigmánd-Bábolna	5 31	7 31	9 31	11 31	13 31	15 31	17 31	19 31	21 31	...
74	Csémpuszta .....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
79	Szőny-Déli mh.	5 44	7 43	9 43	11 43	13 43	15 43	17 43	19 43	21 43	...
82	Komárom o	5 48	7 48	9 48	11 48	13 48	15 48	17 48	19 48	21 48	...
	Végállomás										

A VEKE által javasolt menetrend

Aláírásgyűjtés 2012. augusztus

Annak érdekében, hogy megfelelő információkkal rendelkezünk az utazási igényekéhez szükséges egy felmérés, amely kiindulópont lehet egy használható és a lehető legtöbb utazási szokást figyelembe vevő menetrend elkészítésére. A dokumentum szerzője, és számtalan önkéntes segítő ennek érdekében 2012 augusztusában aláírásgyűjtésbe kezdett, mely a vonalon lévő állomásokon és vonatokon párhuzamosan zajlott. A munka azonban már korábban megkezdődött, mivel különböző informális csatornákon keresztül elkészült egy kiindulópontnak szánt menetrendtervezet (1. melléklet), melyet az aláírásokkal támogatni lehetett (2. melléklet). Ezen túlmenően rendelkezésre állt egy olyan nyomtatvány is, amelyen hozzá lehetett szólni a témához, véleményt, kritikai megjegyzéseket megfogalmazva.

A vonalon ekkor (és jelenleg is) két pár személyvonat közlekedett. Székesfehérvárról reggel hat órakor és délután fél háromkor, Komáromból pedig reggel fél kilenckor és délután 16. óra 11. perckor indultak a járatok utóbbi egészen Sárbogárdig. A vonat összeállítása egy Bzmot típusú motorkocsi, amelyet hétvégén egy Bzx típusú mellékkocsival kellett egészíteni, de előfordult, hogy hétköznap is szükség volt rá.

Már az első napokban kiderült, mennyire népszerű a kezdeményezés mivel csak ezen a négy járaton több mint hatszáz aláírás gyűjt össze két hét alatt. Számtalan hozzászólás is volt, és akadtak is néhányan, akik ennek írásos formában kívántak nyomatékokot adni (4. és 5. melléklet). Az aláírásgyűjtés végeredménye több mint kétezer utas, akik névjegyükkel kifejezték támogatásukat a kezdeményezés iránt. A részletes adatok során adatvédelmi okokból csak az aláírók lakóhelyét jelöltük meg, de az eredeti aláírásgyűjtő ív természetesen rendelkezésre áll és bárki meggyőződhet a dokumentum hitelességéről. A feldolgozott adatokat a 6. számú melléklet tartalmazza az aláíró lakóhelyének illetve az aláírásgyűjtő hely bontásában.

Nagyon fontos megjegyezni, hogy az egyik fontos kérdést, mely az autóbusz illetve vonat kapcsolatát vizsgálja, teljesen át kell gondolni, ugyanis nem a „vagy” hanem az „és” kötőszót kell a két közlekedési mód közé helyezni, mivel olyan utazási kapcsolatrendszerek kerültek napvilágra, melyek teljesen más megvilágításba helyezik a téma vizsgálatát. Ennek egyik legékeesebb példája Aka település alpolgármesterének a kérése, melyben konkrét volán és vasúti járatok számának megadásával kérnek csatlakozási lehetőséget (3. melléklet). A busz-vonat kapcsolódási lehetőségeinek biztosítása további vizsgálatot igényel, de számtalan példát lehet rá felhozni, melyet az aláírók szóban vagy írásban jeleztek is. A teljesség igénye nélkül néhány:

- Iszkaszentgyörgy és Kincsesbánya busz - Moha vasút,
- Bakonycsérnye és Balinka busz - Bodajk vasút,
- Nagyveleg busz - Mór vasút,
- Aka busz - Bakonysárákány vasút,

A végleges és javasolt vasúti menetrend tervezésekkor igyekeztünk a jelenlegi volán menetrendek alapján átszállási lehetőséget biztosítani a fent említett irányokba. Sajnos azonban ez nem mindig sikerült, mivel a vasúti menetvonalak „eltolásakor” a komáromi illetve székesfehérvári vasúti csatlakozási lehetőségek hiúsultak meg, sőt az ingázók számára szerkesztett menetrend is eltolódik úgy, hogy vagy túl későn vagy korán lehet csak beérni munkahelyre, iskolába, nem is beszélve a vasútüzemi technológiai idők (szerelvényforduló) problematikájáról. Megoldásként a volán menetrendek módosítása jöhet számításba, természetesen ebben az esetben is felmerülhet az a problémakör, mely a korábban említett vasúti menetrend szerkesztésekkor fennáll.

Mindenesetre a kapott információk alapján be szeretnénk mutatni egy végleges menetrendtervezetet, melyet akár rövid időn belül be is lehetne vezetni. (Több változat készült, melyet a 7-es számú melléklet tartalmaz).

Az aláírásgyűjtés alkalmával közzétett, illetve a kapott információk alapján elkészített menetrend között a legfontosabb különbség, hogy hétköznap a két megyeszékhely egy pár közvetlen vonattal összeköttetésbe kerülne, illetve vasárnap Győrből Pécsig elsősorban a felsőfokú képzésben résztvevők igényeinek megfelelően közlekedne járat. A többi vonat esetében gyakorlatilag érvényesülne az aláírók által támogatott tervezet kisebb módosításokkal, mivel bizonyos időszakokban jelenleg komoly igény nincs vonatokra (szombat délután-este illetve vasárnap reggel-délelőtt), ezért ebből az időszakokból kikerültek bizonyos vonatpárok. Továbbra is megvalósulna a csatlakozási lehetőségeken keresztül a távolsági utasok igényeinek kielégítése, de a hivatásforgalomban utazók számára munkanapokon megoldottá válna az ingázás lakóhelyük és munkahelyük valamint oktatási intézményeik között.

Összefoglalás

Reméljük sikerült felkelteni a téma iránt érdeklődők figyelmét az immár 150 éves Székesfehérvár – Komárom vasútvonal szerepének fontosságára. Bizunk benne, hogy annak a több mint kétezer kétszáz utasnak, akik különböző szempontok alapján a vasúti személyszállítást veszik (vennék) igénybe, és annak nyomatékot is kívántak adni aláírásuk bejegyzésével, hamarosan megfelelő — akár az általunk is javasolt — menetrend bevezetésével ismét megoldhatóvá válik mindennapi, vagy alkalmi eljutási lehetőségük biztosítása.

Tudjuk, költségvetési szempontból megfontolandó minden egyes állami forint felhasználása, ezért is próbáltunk olyan menetrendi kínálatot összeállítani, amely a lehető legnagyobb mértékben pótolhatja a veszteséget, hiszen számunkra is a legörvendetesebb az lenne, ha megfelelően kihasznált, utasokkal tele közlekedő vonatok közlekednének.

Ebből a megfontolásból sem azt szeretnénk kérni az aláírókkal egyetemben, hogy egy sűrű, az elővárosi forgalomban jellemző ütemes menetrend kerüljön bevezetésre, hanem csupán annyit kérünk, hogy az itt élőknek, illetve a távolsági utazóknak a vasúti személyszállítás lehetséges alternatív megoldást jelentsen.

Szeretnénk ismét felhívni a figyelmet az autóbuszos és személyvonati közlekedési módok egymás szerepének egymást erősítő témájára is, mivel a vizsgált vasútvonalon ez kulcsfontosságú lehet. Magyarán nem egymás ellen, hanem egymást segítve kell dolgoznia a kötött pályás és közúti közlekedési módnak elsősorban a régióban élők igényeinek megfelelően. Ebben az irányban van a jövő, és remélhetőleg egyszer megvalósulhat az összehangolt szerep kialakítása is.

A magunk módján ezzel a dokumentummal tisztelgünk elődeink előtt, akik megépítették ezt a vasútvonalat, hozzásegítve az itt élők eljutási lehetőségének és terményeinek, termékeiknek könnyebb, gyorsabb eljuttatását, tágabb értelemben a XIX. század végi Magyarország felvirágzásának lehetőségét. Őszintén hisszük, hogy a megváltozott XXI. századi viszonyokban is van szerepe a Székesfehérvár – Komárom vasúti fővonalnak.

Déli Vasúti Szövetség
2016.Székesfehérvár

1. melléklet

FELHÍVÁS!

Tisztelt Polgárok!

Az elmúlt években számtalan alkalommal tapasztalhatták, hogy a településüket érintő vasútvonalon a személyvonatok menetrendje mennyire igazodott – vagy nem – az Önök utazási igényeihez. Ez okból kifolyólag szeretnénk lehetőséget kínálni, hogy közvetlenül beleszólhassanak ezen igények kifejezésében és aláírásgyűjtést kezdeményezünk az alább látható menetrendtervezet támogatásához, valamint várjuk észrevételeiket a témában. Az aláírásgyűjtés helye a településükön lévő vasútállomás, ahová augusztus 31-ig várjuk támogató aláírásaikat, illetve észrevételeiket a témában. Az aláírásgyűjtés összesített adatait továbbítjuk az illetékes döntéshozók felé.

Km	TERVEZET	34910	34920	34930	34912	34914	34924	34934	34916	34926	34918	34928
	Budapest-Déli	...	...	4 36	6 11	9 46	11 46	13 11	13 46	15 46	17 46	20 46
	Székesfehérvár	...	...	5 52	7 11	10 56	12 56	14 11	14 56	16 56	18 56	21 56
0	Székesfehérvár	...	...	6 09	7 23	11 13	13 13	ⓐ 14 48	ⓐ 15 13	17 13	19 13	22 40
5	Százrét mh.	...	...	6 17	7 31	11 21	13 21	14 56	15 21	17 21	19 21	22 48
11	Moha	...	...	6 23	7 37	11 27	13 27	15 02	15 27	17 27	19 27	22 54
15	Moha-Rakodó	...	...	6 27	7 41	11 31	13 31	15 06	15 31	17 31	19 31	23 00
21	Bodajk	...	...	6 33	7 47	11 37	13 37	15 12	15 37	17 37	19 37	23 04
23	Csókakó mh.	...	...	6 35	7 49	11 39	13 39	15 14	15 39	17 39	19 39	23 06
29	Mór	ⓐ	...	6 40	7 54	11 44	13 44	15 19	15 44	17 44	19 44	23 11
	Mór	ⓐ 4 25	ⓐ 4 45	6 41	7 55	11 45	13 45	15 20	15 45	17 45	19 45	23 12
39	Bakonyársarkány	4 35	4 55	6 51	8 05	11 55	13 55	15 30	15 55	17 55	19 55	23 22
48	Kisbér	ⓐ 4 43	ⓐ 5 03	6 59	8 13	12 03	14 03	15 38	16 03	18 03	20 03	23 30
	Kisbér	4 44	5 04	7 00	8 14	12 04	14 04	15 39	16 04	18 04	20 04	...
51	Ászár mh.	4 47	5 07	7 03	8 17	12 07	14 07	15 42	16 07	18 07	20 07	...
64	Nagyigmánd-Bábolna	5 00	5 20	7 16	8 30	12 20	14 20	15 55	16 20	18 20	20 20	...
79	Szöny-Déli mh.	5 13	5 33	7 29	8 43	12 33	14 33	16 08	16 33	18 33	20 33	...
82	Komárom	ⓐ 5 18	ⓐ 5 38	7 34	8 48	12 38	14 38	ⓐ 16 13	ⓐ 16 38	18 38	20 38	...
	Komárom	ⓐ 5 23	ⓐ 5 53	7 53	8 53	12 53	14 53	16 53	16 53	18 53	20 53	...
	Győr	ⓐ 5 53	ⓐ 6 23	8 23	9 23	13 23	15 23	17 23	17 23	18 23	21 23	...
	Komárom	6 00	6 00	8 10	9 10	13 10	15 10	17 10	17 10	19 10	21 10	...
	Budapest-Déli	7 35	7 35	9 35	10 35	14 35	16 35	18 35	18 35	20 35	22 35	...
	Komárom	6 13	6 13	8 00	...	...	15 00	...	...	...	...	...
	Budapest-Kelet	7 31	7 31	9 30	...	...	16 20	...	...	...	...	...
	Komárom	5 46	5 46	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Esztergom	7 25	7 25	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Km	TERVEZET	34929	34919	34917	34915	34925	34935	34913	34923	34911	34921
	Győr	...	4 44	7 31	10 31	12 31	13 31	14 31	16 31	18 31	21 31
	Komárom	...	5 09	7 59	10 59	12 59	13 59	14 59	16 59	18 59	21 59
0	Komárom	...	5 48	8 10	11 10	13 10	ⓐ 14 47	ⓐ 15 10	17 10	19 10	22 37
3	Szöny-Déli mh.	...	5 54	8 16	11 16	13 16	14 53	15 16	17 16	19 16	22 43
18	Nagyigmánd-Bábolna	...	6 07	8 29	11 29	13 29	15 06	15 29	17 29	19 29	22 56
32	Ászár mh.	...	6 19	8 41	11 41	13 41	15 18	15 41	17 41	19 41	23 08
35	Kisbér	ⓐ	6 22	8 44	11 44	13 44	15 21	15 44	17 44	19 44	23 11
	Kisbér	4 25	6 23	8 45	11 45	13 45	15 22	15 45	17 45	19 45	23 12
43	Bakonyársarkány	4 34	6 32	8 54	11 54	13 54	15 31	15 54	17 54	19 54	23 21
53	Mór	ⓐ 4 43	6 41	9 03	12 03	14 03	15 40	16 03	18 03	20 03	23 30
	Mór	4 44	6 42	9 04	12 04	14 04	15 41	16 04	18 04	20 04	...
59	Csókakó mh.	4 49	6 47	9 09	12 09	14 09	15 46	16 09	18 09	20 09	...
61	Bodajk	4 52	6 50	9 12	12 12	14 12	15 49	16 12	18 12	20 12	...
67	Moha-Rakodó	...	6 55	...	...	...	15 54	...	...	...	...
71	Moha	5 02	7 00	9 22	12 22	14 22	15 59	16 22	18 22	20 22	...
77	Százrét mh.	5 07	7 05	9 27	12 27	14 27	16 04	16 27	18 27	20 27	...
82	Székesfehérvár	ⓐ 5 15	7 13	9 35	12 35	14 35	ⓐ 16 12	ⓐ 16 35	18 35	20 35	...
	Székesfehérvár	5 31	7 30	9 40	12 40	14 40	16 40	16 40	18 40	20 40	...
	Budapest-Kelet	6 45	8 35	*10 54	11 45	15 45	17 45	17 45	19 45	21 45	...
	Székesfehérvár	5 20	ⓐ IC 7 22	10 15	12 45	ⓐ 14 50	16 15	17 17	19 20	...	...
	Nagykanizsa	8 49	ⓐ IC 9 50	13 06	16 15	ⓐ 18 22	19 14	20 27	22 33	...	...
	Székesfehérvár	6 01	...	...	13 11	15 11	17 11	17 11	19 11	...	...
	Sárbozárd	6 55	...	...	**13 43	**15 43	**17 43	**17 43	**19 43	...	...

- Jelmagyarázat: ⓐ Közlekedik munkanapokon;
 ⓑ Közlekedik munkanapon és vasárnap
 ⓒ Közlekedik szombaton vasárnap és ünnepnapokon
 □ Csatlakozásra nem vár
 * Belföldi forgalomban helyjegy váltása kötelező

A menetrendtervezetben feltüntetett csatlakozások 2012. december 8-ig (menetrendváltásig) vehetők figyelembe!

Vélemények, javaslatok, hozzászólások

Aka község lakossága utazásai során a Bakonysárákányi vasútállomást veszi igénybe és itt száll fel a két irányba közlekedő vonatokra. Ezért a község lakosságának egyhangú véleménye és igénye alapján kérjük a tervezett vonatok mielőbbi újraindítását.

Sejnos a tervezett menetrendbe nincs biztosítva a 8618.számú autóbuszok csatlakozáshoz, mely további egyeztetéseket kíván. Mert:

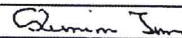
- az Akáról 4.25-kor induló 8618/831 -es autóbusz 4.35 -re érkezik Bakonysárákány autóbuszfordulóba, az 5/34910 -es vonat viszont 4.34 -kor indul Székesfehérvárra, illetve 4.35 -kor indul Komáromba.
- az akáról 15.24-kor induló 8618/867 sz.járat 15.34 -re érkezik Bakonysárákányba, az 5/34934-es vonat meg 15.30-kor indul Komáromba, illetve 15.31-kor Székesfehérvárra.
- a 9618/836 sz.autóbusz 17.30-kor indul Bakonysárákányból Akára /ez a nap folyamán az utolsó járat Akára/ és a Komáromból érkező 5/34923 sz.vonat 17.54-kor, a Székesfehérvárról jövő 5/34926.sz.vonat meg 17.55-kor van Bakonysárákányba.

A fent kért csatlakozások biztosításával megoldódik községünk lakosságának autóbusz-vonat utazási lehetősége.

Kérjük továbbá Bakonysárákány vasútállomáson a peron megmagasítását egy-két kocsihosszon, mert az idősebbeknek nehéz a le és felszállás.

Aka 2012 augusztus 15.

Köszönettel


Reményi Imre
alpolgármester



Vélemények, javaslatok, hozzászólások

A vonatban általában kevés ülőhely van, néha
 leülési szempontból. A vonat app. 15-4-ig kocsis.
 Felvonó áll meg az arcon a HÉV telephelyénél, elő-
 lőt elhagyja a munkáló járók lejárati pontjait. Nagyon
 csendes, ha kevesebb az utas, a vonat közelében, mint
 a metróban. A vonatban tisztaság, nagy sebesség
 jellemző, a kocsik nagyon kényelmesek, kényelmes, hogy
 lenni lehet a fős mozdony mellett.

Nagy Dénes

Sokat kell várni a vonatok
 visszatéréséig. Néha nincs felfűtés
 is, az ülőhely is meglehetősen
 keskeny.

Tenger Miklós

Korábban utaztam volna, de sajnos nem volt a
 kocsikban, nem volt hely, hanem az utasok voltak a kocsikban
 kocsikban, hogy leüljenek a kocsikban. TÖBB kocsi kellett.
 Kérés a vonatról, ha reggel benyomunk a kocsikban, nem
 tudjuk kocsikban, hogy lehet-e.

Tóth István

Több lenne, ha "ifjú, fiatal" megnéznék a vonatot
 több helyre is. Sajnos nem tudunk, hanem lehet.
 Több lenne a megnézés a vonaton, 12 kocsis
 két kocsis, megnézés. Sokan vannak
 idősek, beteg, alacsony emberek.

Művész

Kérés a vonatról, a kocsikban ^{vonat} indulási ideje sem
 csatlakozik a fős mozdony menetéhez. A vonaton
 utazás kényelmét nem lehet összehasonlítani más
 közlekedési eszközökön való utazással.

Bajcsai Edit

Vélemények, javaslatok, hozzászólások

Tisztelt Ám!

Gyermekem Pécsen tanul, nehezményezem, hogy Morról 4 óra előtt lehet busszal Pécs felé utazni. Régeen sokkal gyorsabb, könnyebb volt a közlekedés. Nem értem, hogy a mai felett miképpen miért megcsúsztatják tovább a buszokat, sőt, hogy borsítják, felelték meg. Miért nem lehet egyetemi rászorítást megközelíteni, ahová ezáltal utazhat a diák?

2 érig jártam Budapestre szüli felhővel. Pénteki napokon kellene nem lehetett Székes-Bp és vissza járók. Miért nem változtatják.

Szállás többet kellene a szolgálatos kiutazásról törödni ezért az érdekt. Gondolok itt a listásokra.

Köszönettel =

Mór, 2012. aug 16.

Tóthné Kóldi Zsuzs

Örökökét dolgozom. A mai gyerek még olcsó ismét a vasút. Régeen ha birtok plusz borsít a töltés a vonatok a gyerek az kedveim, így tudták beutazni Székes és vissza Morra.

6. melléklet

Lakóhely Gyűjtőhely	Vonaton	Moha	Moha- Rakodó	Bodajk	Mór	Bakonysárkány	Kisbér	Nagyigmánd- Bábolna	Összes
Aba	5								5
Abda	1								1
Ács	8							1	9
Ácsteszer	6					1	1		8
Adács	2								2
Agárd	1				2				3
Aka	1					48			49
Almásfüzitő	6								6
Alsószolca	1								1
Ászár	42					12	79	3	136
Bábolna	7								7
Bágyogszovát							1		1
Baj	1								1
Bakonybánk	6						9	1	16
Bakonycsernye				7	12				19
Bakonysárkány	39				1	179	4	2	225
Bakonyszentlászló							1		1
Bakonyszombathely	5						36	2	43
Balatonalmádi	1								1
Balatonboglár	1								1
Balatonvilágos	1								1
Balinka	18		6	26	3				53
Bánréve	1								1
Bársonyos	2						5		7
Bátorove (Szlovákia) Kosihy	2								2
Bécs (Ausztria)	1								1
Békéscsaba	1								1
Bereg								1	1
Berzence	1								1
Bodajk	34		3	68	3	3	3	1	115
Bódvaszilas								1	1
Bokod					1				1
Budakalász	3								3
Budapest	18				4	8	3	3	36
Celldömölk	1								1
Csajág	1								1
Csákberény	1			1	1				3
Császár	3						5		8
Csém								2	2
Csémpusztá	1								1

Lakóhely Gyűjtőhely	Vonaton	Moha	Moha- Rakodó	Bodajk	Mór	Bakonysárkány	Kisbér	Nagyigmánd- Bábolna	Összes
Csép	20						1	1	22
Csetény					1				1
Csókakő					3				3
Csorna	1								1
Csősz	1								1
Dad							1		1
Debrecen	3								3
Dévaványa	2								2
Dinnyés					1				1
Dunakeszi								1	1
Dunaszerdahely (Szlovákia)	6								6
Écs	1								1
Eger								1	1
Ekel (Szlovákia)	1								1
Érd	3					1	2		6
Esztergom								1	1
Ete	2					1	6		9
Etes	1					1			2
Farád							1		1
Fehérvárcsurgó	4	3	14						21
Felsődobos						1			1
Felsővamos (Szlovákia)	3								3
Fonyód	1				1				2
Gánt					1				1
Gárdony	2				6				8
Győr	31						25	2	58
Gyórság							1		1
Gyórszemere							1		1
Gyórszentiván	1								1
Győrújbarát	1								1
Győrzámoly							1		1
Hánta	3				1		25		29
Hegyeshalom	3								3
Hódmezővásárhely	1								1
Igar			1		1				2
Izskaszentgyörgy	2	19							21
Izsák					1				1
Jászberény					1				1
Jászdózsza	1								1
Kalocsa	1								1
Kápolnásnyék	2				2				4

Lakóhely Gyűjtőhely	Vonaton	Moha	Moha- Rakodó	Bodajk	Mór	Bakonysárkány	Kisbér	Nagyigmánd- Bábolna	Összes
Kaposvár	1								1
Kapuvár	4								4
Kerézteleki							31		31
Kincsesbánya	1	1	1						3
Királyhelmecec (Szlovákia)	2								2
Királyrév (Szlovákia)	2								2
Kisbér	58			1		27	189	7	282
Kisudvarnok (Szlovákia)	2								2
Kocs								1	1
Komárom (Szlovákia)	9								9
Komárom	77					2	19	18	116
Kótaj	1								1
Körmend	1								1
Kömye	2								2
Kőszeg	2								2
Kravany Nid (Szlovákia)	2								2
Lébény	1								1
Lepsény	2				3				5
Lovasberény								2	2
Lovászatona							1		1
Magyaralmás	6			6					12
Marcelháza (Szlovákia)	1								1
Martonfa					1				1
Martonvásár	1								1
Mesztegyő	1								1
Mezőberény	1								1
Mezőfalva	1								1
Mezőkövesd	1								1
Mezőörs	1								1
Mezőszentgyörgy					1				1
Miskolc	3						1		4
Mocsa	3							1	4
Moha	2	24	1		1				28
Moha-Rakodó	1		2						3
Monostorpályi				1					1
Mór	50	1	3		265	3	10	3	335
Mosonamgyaróvár	7								7
Mucsony	1								1
Nagybajcs							1		1
Nagyigmánd	43					2	5	22	72

Lakóhely Gyűjtőhely	Vonaton	Moha	Moha- Rakodó	Bodajk	Mór	Bakonysárkány	Kisbér	Nagyigmánd- Bábolna	Összes
Nagykozár	1								1
Nagymegyer (Szlovákia)	4								4
Nagyszentjános					1		1		2
Nagyvázsony					1				1
Nagyveleg					3				3
Neded (Szlovákia)	4								4
Neszmély	4								4
Nová Vieska (Szlovákia)	1								1
Nyergesújfalu	3								3
Nyíregyháza	1								1
Nyitra (Szlovákia)	1								1
Oroszlány	2						1		3
Óskü	3								3
Öttevény	1								1
Pannonhalma							2		2
Pápa							2		2
Pázmándfalva							1		1
Pécs	1								1
Pér							1		1
Pered (Szlovákia)	2								2
Pétfürdő				2	3				5
Pilis							1		1
Polgárdi	1								1
Pusztaszabolcs	1				5				6
Pusztavám					11				11
Rábapodrány	1								1
Rajka	2								2
Réde	6						17	1	24
Sárbogárd	1								1
Sárkeresztúr					1				1
Sárkeszi								1	1
Sárszentágota				2					2
Sárszentmihály					2				2
Seregélyes	2			1	1				4
Siófok								1	1
Somogyács	1								1
Sopron	3								3
Söréd					1				1
Súr					1	2			3
Szabadbattyán	3				1				4
Szabadhidvég	1								1

Lakóhely Gyűjtőhely	Vonaton	Moha	Moha- Rakodó	Bodajk	Mór	Bakonysárkány	Kisbér	Nagyigmánd- Bábolna	Összes
Száksszend	2								2
Szár föld	2								2
Szárliget	1						1	4	6
Szeged	1								1
Székesfehérvár	82	3	1	3	14	2		2	107
Szekszárd			1						1
Szigetszentmiklós					2				2
Szolnok	3								3
Tác	18	1							19
Tápszentmiklós	1						5		6
Tárkány							7		7
Tata	7						1	1	9
Tatabánya	6						1		7
Tek.Luzány (Szlovákia)	1								1
Tesédiková (Szlovákia)	3								3
Törökszentmiklós							1		1
Úrhida					1				1
Vajta	1								1
Vámoszabadi							1		1
Várpalota	5				1				6
Vásárút (Szlovákia)	4								4
Velence					2				2
Velencefürdő					1				1
Vének	1								1
Vérteskethely	6					1	11		18
Veszprém					1				1
Wiener Neustadt (Ausztria)	2								2
Zalaegerszeg	1								1
Zalaszentgrót					1				1
Zamárdi	1								1
Zámoly					1				1
Zichyújfalu					1				1
Zirc	1			1					2
Összesen	808	52	33	119	373	294	522	87	2288

Az aláírásgyűjtés adatai alapján készült összesített táblázat, mely az aláírók lakóhelye illetve az aláírásgyűjtő hely bontásában készült. A jelenleg hatályos (2011. évi CXII. törvény az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról) alapján a pontos címet és nevet nem szabad feltüntetni, az eredeti példányokat pedig az adatkezelőnek védeni kell a jogosulatlan felhasználása ellen. Természetesen az eredeti aláírásgyűjtő ívek betekintés céljából rendelkezésre állnak, a hitelesség bizonyítása céljából.

7. melléklet

5 Székesfehérvár — Komárom

Km	Érvényes a meghirdetés napjától Tervezet!	34900	34910	34912	S982	34914	34924	34916	34926	34936	34918	34928						
	<i>Tapolca-Balatonfüred (gyors-személyvonat) Székesfehérvár</i>	...	3 45	4 35	5 30	7 50	9 50	11 50	11 50	13 01	13 56	17 01	15 40	20 15				
	<i>Szombathely-Celdömlők-Veszprém** Székesfehérvár</i>	...	5 05	7 00	8 34	10 34	12 34	14 34	14 34	16 55	16 34	19 02	18 34	22 44				
	<i>Nagykanizsa-Siófok* Keszthely** Székesfehérvár</i>	...	4 25	3 38	4 58	...	12 15	10 58	14 15	16 15	...	...	...	19 15	
	<i>Pusztaszabolcs Székesfehérvár</i>	...	5 10	6 33	7 35	...	13 05	13 35	15 05	17 05	...	...	...	22 47	
	<i>Kőbánya-Kispest Székesfehérvár</i>	...	4 09	6 09	8 09	...	12 09	14 09	14 09	16 09	16 09	18 09	18 09	20 09				
	<i>Budapest-Déli (gyors-személyvonat) Székesfehérvár</i>	...	4 44	6 44	8 43	...	12 43	14 43	14 43	16 43	16 43	18 43	18 43	20 43				
	<i>Budapest-Déli (gyors-személyvonat) Székesfehérvár</i>	...	4 05	6 10	6 30	...	10 10	10 30	12 10	12 30	...	14 10	14 30	16 10	16 30	19 10	18 30	21 40
		...	5 09	7 09	7 15	...	11 09	11 15	13 09	13 15	...	15 09	15 15	17 09	17 15	19 09	19 15	22 44
0	Székesfehérvár	...	5 58	7 20	8 47	11 19	13 19	14 51	15 19	17 19	19 19	22 55						
21	Bodajk	...	6 22	7 43	9 10	11 42	13 42	15 14	15 42	17 42	19 42	23 18						
23	Csókakó mh	...	6 24	7 45	9 12	11 44	13 44	15 16	15 44	17 44	19 44	23 20						
29	Mór	...	6 31	7 52	9 19	11 51	13 51	15 23	15 51	17 51	19 51	23 27						
	Mór	...	4 21	6 32	7 53	9 20	11 52	13 52	15 24	15 52	17 52	19 52	23 28					
39	Bakonyvárkony	...	4 31	6 42	8 03	9 30	12 02	14 02	15 34	16 02	20 02	23 38						
48	Kisbér	...	4 38	6 49	8 10	9 37	12 09	14 09	15 41	16 09	20 09	23 45						
	Kisbér	...	4 39	6 50	8 11	9 38	12 10	14 10	15 42	16 10	18 10	20 10						
51	Ászár mh	...	4 42	6 53	8 14	9 42	12 13	14 13	15 45	16 13	18 13	20 13						
64	Nagyigmánd-Bábolna	...	4 53	7 04	8 25	9 52	12 24	14 24	15 56	16 24	18 24	20 24						
79	Szőny-Déli mh	...	5 05	7 17	8 38	10 05	12 37	14 37	16 09	16 37	18 37	20 37						
82	Komárom	...	5 11	7 23	8 44	10 00	12 43	14 43	16 15	16 43	18 43	20 43						
	Komárom	...	5 58	7 49	9 49	10 04	12 49	14 49	16 49	16 49	18 49	20 49						
	Győr	...	5 46	6 22	8 16	9 16	10 38	13 16	15 16	17 16	17 16	19 16	21 16					
	Komárom	...	5 39	6 59	8 04	7 51	9 04	10 04	13 04	15 04	16 33	17 04	19 04	21 04				
	Budapest-Déli, Budapest-Keleti*	...	7 00	7 39	9 19	10 39	11 39	14 39	16 39	17 49	18 39	20 39	22 39					
	Végállomás	...				Győr												

Jelmagyarázat: **Ⓐ** Közlekedik: munkanapokon
Ⓑ Közlekedik: munkanapon és vasárnap
Ⓒ Közlekedik: szombaton vasárnap és ünnepnapokon
Ⓓ Nem közlekedik: vasárnap és ünnepnapon közlekedési rend szerint
Ⓗ Pótlégy váltása kötelező

5 Komárom — Székesfehérvár

Km	Érvényes a meghirdetés napjától Tervezet!	34939	34919	34917	34915	34925	34913	34923	S983	S1983	34933	34911	34921	
	Keleti állomás	...							Győr	Győr				
	<i>Budapest-Déli, Budapest-Keleti* Tátabánya** Komárom</i>	...	4 05	6 20	9 20	11 20	13 10	13 20	14 10	15 20	15 20	17 20	17 53	21 20
	<i>Győr Komárom</i>	...	4 44	7 26	10 39	12 39	14 21	14 39	15 10	16 34	16 46	17 07	18 48	19 07
		...	5 08	7 50	11 03	13 03	14 35	15 03	15 35	16 58	17 03	18 39	19 03	22 03
0	Komárom	...	5 18	8 05	11 18	13 18	14 50	15 18	15 37	17 00	17 18	19 18	22 53	
3	Szőny-Déli mh	...	5 24	8 10	11 23	13 23	14 55	15 23	...	...	17 23	19 23	22 58
18	Nagyigmánd-Bábolna	...	5 37	8 26	11 36	13 36	15 08	15 36	15 56	17 17	17 36	19 36	23 11	
32	Ászár mh	...	5 47	8 36	11 46	13 46	15 20	15 46	16 06	17 30	17 46	19 46	23 22	
35	Kisbér	...	5 51	8 40	11 50	13 50	15 23	15 50	16 10	17 31	17 50	19 50	23 26	
	Kisbér	...	4 20	5 52	8 41	11 51	13 51	15 24	15 51	16 11	17 32	17 51	19 51	23 27
43	Bakonyvárkony	...	4 31	6 01	8 50	12 02	14 02	15 34	16 02	17 33	18 02	20 02	23 38	
53	Mór	...	4 40	6 10	8 59	12 11	14 11	15 43	16 11	17 42	18 11	20 11	23 47	
	Mór	...	4 41	6 11	9 00	12 12	14 12	15 44	16 12	17 43	18 12	20 12	...	
59	Csókakó mh	...	4 47	6 17	9 06	12 18	14 18	15 50	16 18	17 49	18 18	20 18	...	
61	Bodajk	...	4 50	6 21	9 11	12 21	14 21	15 53	16 21	17 52	18 21	20 21	...	
82	Székesfehérvár	...	5 12	6 43	9 33	12 43	14 43	16 15	16 43	18 14	18 43	20 43	...	
	<i>Székesfehérvár Pusztaszabolcs, Sárbogárd*</i>	...	5 18	7 17	10 00	13 17	15 17	17 18	17 18	18 26	19 17	22 55	...	
	<i>Székesfehérvár Kőbánya-Kispest</i>	...	5 18	7 18	10 18	13 18	15 18	16 18	17 18	18 43	19 18	...	...
	<i>Székesfehérvár Budapest-Déli (gyors-személyvonat)</i>	...	5 48	7 04	9 48	12 48	14 48	16 42	16 48	18 42	18 45	19 43	20 48	
	<i>Székesfehérvár Nagykanizsa, Siófok*</i>	...	6 17	8 23	10 22	12 50	14 50	16 23	17 21	18 50	19 50	...	...
	<i>Székesfehérvár Tapolca, Balatonfüred (gyors-személyvonat)</i>	...	7 04	10 56	10 56	16 27	18 27	19 56	19 02	18 02	20 05	...	...
	<i>Székesfehérvár Szárliget, Szentlőrinc</i>	...	5 30	7 23	...	13 24	15 24	16 58	17 23	18 58	17 23	19 24	...	
	<i>Székesfehérvár Szárliget, Szentlőrinc</i>	...	5 10	10 10	...	16 10	18 10	18 57	20 22	19 57	20 22	22 00	...	
	<i>Székesfehérvár Szárliget, Szentlőrinc</i>	...	06 15	7 16	10 15	13 16	15 16	17 16	17 16	19 16	19 16	21 16	...	
	<i>Székesfehérvár Szárliget, Szentlőrinc</i>	...	07 00	9 47	10 55	15 47	17 47	19 47	19 47	21 57	21 57	23 55	...	
	Végállomás	...									Pécs			

Jelmagyarázat: **Ⓐ** Közlekedik: munkanapokon
Ⓑ Közlekedik: munkanapon és vasárnap
Ⓒ Közlekedik: szombaton vasárnap és ünnepnapokon
Ⓓ Csatlakozásra nem vár
Ⓔ Nem közlekedik: vasárnap és ünnepnapon közlekedési rend szerint
Ⓗ Pótlégy váltása kötelező

5 Székesfehérvár — Komárom
(Az előző tervezet kiegészítése a szárazréti, Moha, Moha-Rakodói megállásokkal)

Km	Érvényes a meghirdetés napjától Tervezet!	34900	34910	34912	S982	34914	34924	34934	34916	34926	34918	34938
Kiindulási állomás												
<i>Budapest-Déli, Budapest-Keleti, Talabánya**</i>												
Győr												
<i>Győr</i>												
0	Székesfehérvár	...	5:58	7:20	8:47	11:19	13:19	14:51	15:19	17:19	19:19	21:40
5	Szárazrét	...	6:04	7:26	8:47	11:25	13:25	14:57	15:25	17:25	19:25	23:01
11	Moha	...	6:10	7:32	8:47	11:31	13:31	15:03	15:31	17:31	19:31	23:07
15	Moha-Rakodó	...	6:14	7:36	8:47	11:35	13:35	15:07	15:35	17:35	19:35	23:11
21	Bodajk	...	6:22	7:43	9:10	11:42	13:42	15:14	15:42	17:42	19:42	23:18
23	Csopakó mh	...	6:24	7:45	9:12	11:44	13:44	15:16	15:44	17:44	19:44	23:20
29	Mór	...	6:31	7:52	9:19	11:51	13:51	15:23	15:51	17:51	19:51	23:27
Mór												
39	Bakonyársarkány	...	4:21	6:32	7:53	9:20	11:52	13:52	15:24	15:52	17:52	23:28
48	Kisbér	...	4:31	6:42	8:03	9:30	12:02	14:02	15:34	16:02	18:02	23:38
Kisbér												
51	Aszár mh	...	4:39	6:50	8:11	9:38	12:10	14:10	15:42	16:10	18:10	20:10
64	Nagyigmánd-Bábolna	...	4:42	6:53	8:14	9:42	12:13	14:13	15:45	16:13	18:13	20:13
79	Szőny-Déli mh	...	4:53	7:04	8:25	9:52	12:24	14:24	15:56	16:24	18:24	20:24
82	Komárom	...	5:05	7:17	8:38	10:04	12:37	14:37	16:09	16:37	18:37	20:37
Komárom												
<i>Komárom</i>												
<i>Győr</i>												
<i>Budapest-Déli, Budapest-Keleti*</i>												
Végállomás												
<i>Győr</i>												

- Jelmagyarázat: Ⓐ Közlekedik: munkanapon és vasárnap.
 Ⓑ Közlekedik: munkanapon és vasárnap.
 Ⓒ Közlekedik: szombaton vasárnap és ünnepnapokon.
 ✂ Nem közlekedik: vasárnapi és ünnepnap közlekedési rend szerint.
 ● Feltételes megállás, az utasnak a le illetve felszállási szándékát jelezni kell a vonaton illetve az állomáson

5 Komárom — Székesfehérvár
(Az előző tervezet kiegészítése a szárazréti, Moha, Moha-Rakodói megállásokkal)

Km	Érvényes a meghirdetés napjától Tervezet!	34939	34919	34917	34915	34925	34913	34923	S983	S1983	34933	34911	34921
Kiindulási állomás													
<i>Budapest-Déli, Budapest-Keleti* Talabánya**</i>													
Győr													
<i>Győr</i>													
0	Komárom	...	5:18	8:05	11:18	13:18	14:50	15:18	15:37	17:00	17:18	19:18	22:53
3	Szőny-Déli mh	...	5:24	8:10	11:23	13:23	14:55	15:23	15:42	17:05	17:23	19:23	22:58
18	Nagyigmánd-Bábolna	...	5:37	8:26	11:36	13:36	15:08	15:36	15:56	17:17	17:36	19:36	23:11
32	Aszár mh	...	5:47	8:36	11:46	13:46	15:20	15:46	16:06	17:27	17:46	19:46	23:22
35	Kisbér	...	5:51	8:40	11:50	13:50	15:23	15:50	16:10	17:31	17:50	19:50	23:26
Kisbér													
43	Bakonyársarkány	...	4:20	5:52	8:41	11:51	13:51	15:24	15:51	16:11	17:32	17:51	23:27
53	Mór	...	4:31	6:01	8:50	12:02	14:02	15:34	16:02	16:20	17:41	18:02	23:38
Mór													
59	Csopakó mh	...	4:41	6:11	9:00	12:12	14:12	15:44	16:12	16:30	17:51	18:12	23:43
61	Bodajk	...	4:47	6:17	9:06	12:18	14:18	15:50	16:18	16:36	17:57	18:18	23:48
67	Moha-Rakodó	...	4:50	6:21	9:11	12:21	14:21	15:53	16:21	16:39	18:02	18:21	23:53
71	Moha	...	4:56	6:27	9:17	12:27	14:27	15:59	16:27	16:45	18:08	18:27	23:58
77	Szárazrét	...	5:00	6:31	9:21	12:31	14:31	16:03	16:31	16:49	18:12	18:31	24:03
82	Székesfehérvár	...	5:05	6:37	9:27	12:37	14:37	16:09	16:37	16:55	18:18	18:37	24:08
Székesfehérvár													
<i>Székesfehérvár</i>													
<i>Pusztaszabolcs, Sárbogárd*</i>													
Székesfehérvár													
<i>Kőbánya-Kispest</i>													
Székesfehérvár - Budapest-Déli, Győr személyvonali													
<i>Székesfehérvár</i>													
<i>Nagykanizsa, Siófok*</i>													
Székesfehérvár													
<i>Tapoca, Balatonfüred* Győr személyvonali</i>													
<i>Székesfehérvár</i>													
<i>Szombathely, Veszprém*, Ceglédmék**</i>													
Végállomás													
<i>Pécs</i>													

* Feltételes megállás az állomásnál a felszállási szándékát jelezni kell a vonaton illetve az állomáson.
 ✂ Közlekedik: vasárnap és ünnepnapokon.
 Ⓐ Közlekedik: munkanapon és vasárnap.
 Ⓑ Közlekedik: munkanapon és vasárnap.
 Ⓒ Közlekedik: szombaton vasárnap és ünnepnapokon.

Felhasznált irodalom:

- Hortobágyi Frigyes: A Székesfehérvár környéki vasutak építésének és pályafelügyeletének története.
- Kangyerka Ádám: A Budapestet délről elkerülő vasútvonal „V0” megvalósíthatósági vizsgálata (vit.bme.hu/tdk/2007/program_2007.pdf)
- Vasútállomások fotói: www.vasutallomasok.hu
- Címlapfotó: Koósz Milán felvétele, 2009. 07. 26-án az 1987-es számú vonat halad Kisbér és Bakonysárkány között.

Köszönetünket fejezzük ki számtalan vasutas kollégánknak, akik adatokkal, fényképekkel, az aláírásgyűjtésben való önkéntes munkával és egyéb hasznos információkkal segítették a dokumentum létrejöttét.

Továbbá köszönetünket fejezzük ki valamennyi önkormányzatnak, polgármesternek, képviselőnek, helyi lakosoknak, aki támogatásukról biztosítottak bennünket.

Tartalom

Bevezetés	2
A vasútvonal múltja	3
A vonal építési és tulajdonjogi története.....	3
A vonal műszaki története.....	6
A vasútvonal napjainkban	8
A vonal jelenlegi állapotának bemutatása.....	8
A vasútvonal lehetséges jövőbeni szerepe	21
Vasúti áru fuvarozásban rejlő lehetőségek.....	21
Vasúti személyszállítás.....	26
Hivatásforgalom.....	28
Távolsági forgalom.....	29
Idegenforgalmi, turisztikai lehetőségek.....	30
Ütemes menetrendi variáció a Székesfehérvár – Komárom vasútvonalra	30
Aláírásgyűjtés 2012. augusztus	33
Összefoglalás	34
Mellékletek	36
Felhasznált irodalom:	50