A MÁV zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól

2016. november 24. csütörtök, 14.25

Nincs új a nap alatt: a HÉV-et 1952 és 1958 között már működtette a MÁV, és a fővárosi helyiérdekű vasúti szolgáltatás újbóli átvétele – az elmúlt két hét tapasztalatai alapján – zökkenőmentesen zajlott. Sőt az átalakulás számos lehetőséget tartogat az új BHÉV és a MÁV-csoport számára is.





[1]Minden probléma nélkül, zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól a MÁV-csoport – derült ki a nemzeti vasúttársaság és a november 7-én bejegyzett BHÉV Zrt. vezetőinek fővárosi sajtótájékoztatóján. A legjobb hír, hogy az utasok semmit nem vettek észre az átállásból az elmúlt két hétben – hangsúlyozta beszédében a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója. Dávid Ilona kiemelte: a

vállalatcsoport tagjaként a BHÉV Zrt. számára olyan műszaki, technológiai és gazdasági szolgáltatások, megoldások válhatnak elérhetővé, amelyek kiváló lehetőségeket teremtenek a társaság korszerűsítésére, fejlesztésére, szolgáltatási színvonalának emelésére és versenyképességének növelésére. Ugyanakkor a MÁV-csoport számára is nagyszerű hír, hogy 2017-ben egy bejáratott, jól működő, utasbarát szolgáltatást nyújtó közlekedési vállalattal bővül leányvállalatainak köre. Egy olyan vállalattal, amely épp a vasúttársaság számára kiemelt jelentőséggel bíró budapesti elővárosi térségben nyújt vasúti, közösségi közlekedési szolgáltatást, és amelytől a MÁV is sokat tanulhat – utalt a BHÉV járatainak 99,6 százalékos menetrendszerűségére a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.



[2]Feldmann Márton, a BHÉV Zrt. vezérigazgatója elmondta: „integrált elővárosi vasúttársaságként a HÉV továbbra is az összefogás, az együttműködés szimbóluma lesz. A Magyar Államvasutak leányvállalataként megerősödve, kiteljesedve tud felkészülni a jövőbeli szerepre, ugyanis a HÉV szolgáltatásaira évtizedes távlatokban is elengedhetetlenül szükség lesz a bővülő agglomerációs lakosságszám miatt”. A vasutasok nagy családjához hasonlóan a BHÉV 1200 munkavállalója is egy összetartó, hivatását szerető közösség tagja.

A társaság öt vonalon (H5: Szentendre, H6: Ráckeve, H7: Csepel, H8: Gödöllő, H9: Csömör), végez elővárosi vasúti személyszállítási tevékenységet. A vonalak 40 százalékban Budapest területén vannak. A társaság az üzemi területekkel együtt 400 kilométernyi vágányt tart fenn, ebből 104 kilométer a személyszállítási pályahálózat, amelyen 79 millióan utaztak tavaly. A legtöbb utas a szentendrei vonalon ingázik, itt az utasszám a legforgalmasabb tanítási napon elérte a 87 ezret; a csepeli vonalon 46 ezren, a gödöllői–csömöri vonalon 33 ezren, a ráckevein pedig 24 ezren utaztak. A társaságnak erre 98 darab – három kocsiból álló – szerelvény (motorvonat) áll a rendelkezésére. A járműállomány három típuscsaládból tevődik össze, az átlagosan 41 éves kocsipark elöregedett – a legrégebbi típus átlagéletkora csaknem 50 év, a legfiatalabb 37 év. A legutóbbi pályafelújítás – a Batthyány tér és Békásmegyer között – 15 éve történt. A működtetés és a karbantartások során azonban előnyt és könnyebbséget jelent, hogy a HÉV infrastruktúrája viszonylag egységes, így lehet fenntartani a szolgáltatási színvonalat és a kimagasló menetrendszerűséget.

A menetdíjbevételek a fővároson kívüli szakaszokon mintegy 2 milliárd forintot tesznek ki, a jövő évi működési költségtérítés pedig – a főváros hozzájárulásával együtt – 12,5 milliárd forint lesz. Mindez fedezi a BHÉV 2017-re tervezett, 14,5 milliárd forintos működési költségét. A BHÉV Zrt. saját tőkéje 18,5 milliárd, eszközeinek értéke pedig csaknem 20 milliárd forint.

Történelmi háttér



[3]A fővárosi HÉV-közlekedés 2017-ben éppen a 130. születésnapját ünnepli: a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság 1887-ben adta át a forgalomnak a Duna-parti Közvágóhíd és Soroksár között megépített első helyiérdekű vasútvonalát (ezt még ugyanabban az évben Dunaharasztiig hosszabbították meg). A Keleti pályaudvar és Cinkota között megépült vasutat alig egy évvel később, 1888 júliusában, a Filatorigáttól Szentendréig közlekedő HÉV-et ugyanazon év augusztusában vehette birtokba az utazóközönség. Ezzel lényegében egy éven belül megépült Budapest három fő HÉV-vonala. Már az első évben több mint félmillió utas vette igénybe a HÉV szolgáltatásait, néhány év alatt ez a szám megtöbbszöröződött. A személyszállítás mellett a helyiérdekű vasútvonalak – egészen 1997-ig – folyamatosan jelentős szerepet játszottak Budapest áruellátásában is.

1889-ben a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság megalakította leányvállalatát, a Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt.-t. A következő évek nagy fejlesztéseit – a meglévő vonalak meghosszabbítását, az új szárnyvonalak kiépítését, a vágánybővítéseket, a villamosítást – már az új társaság végezte el. A haraszti vasútvonalat meghosszabbították Ráckevéig, a teljes vonalon 1892 novemberében indulhatott meg a forgalom. A cinkotai vonal 1900-ban a Kerepesig tartó szakasszal bővült, majd 1911-ben már a vonal teljes hosszán, Gödöllőig lehetett utazni; a korábbi, Csömörre vezető vonalszakasz pedig szárnyvonallá vált. Ugyanebben az évben nyílt meg a később megszüntetett rákosszentmihályi, majd 1913-ban a Rákospalotáig vezetett szárnyvonal. A három fő vonal kiegészült az 1906-ban megvásárolt Budapest–Budafoki Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt. Gellért tértől Budafokig vezető vasútvonalával, amelyet 1909-ben Nagytétényig, majd 1914-ben Törökbálintig építettek ki. (A vonalat később – Budaörs határig megtartva – a fővárosi villamoshálózatba vonták be.) A csepeli Weiss Manfréd Művek dolgozóinak szállítására 1912-ben megszületett a ráckevei HÉV Erzsébetfalva–Csepel szárnyvonala. Az eredetileg is villamos üzeműként megépült budafoki vonal kivételével az első helyiérdekű vasútvonalak gőzüzeműek voltak; 1906-tól kezdve villamosították őket, és a folyamat még az I. világháború előtt mindenütt befejeződött.

A fővárosi helyiérdekű vasút négy fővonallal üzemelő, ma is működő rendszere a Boráros tér–Csepel vonal 1951-es átadásával, hatvanöt évvel ezelőtt állt fel. Érdekesség, hogy a fővárosi helyiérdekű vasutat 1952-től, hat éven át már működtette a MÁV; 1958-ban pedig a szintén BHÉV néven újjászervezett, ám akkor fővárosi tulajdonú vállalathoz került a HÉV-üzemeltetés feladata.

MÁV Magyar Államvasutak Zrt.

KOMMUNIKÁCIÓS IGAZGATÓSÁG

BHÉV Budapesti Helyiérdekű Vasút Zrt.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/mav-zokkenomentesen-vette-hev-et-fovarostol

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_bhev_megalakulas_sajtotaj_davidilona_20161124.jpg?itok=TAx4sBd3 [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_bhev_megalakulas_sajtotaj_feldmannmarton_20161124.jpg?itok=be_goPOM [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/bhev_kocsi_muhelyben_2016nov.jpg?itok=DpHV1x1i