

SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM, KÖZLEKEDÉSI TANSZÉK

Belföldi vasúti távolsági összeköttetések vizsgálata az elmúlt 30 évben

TMDK dolgozat



Készítette: Horváth Bálint
közlekedésmérnök (Bsc) szakos hallgató

GYŐR, 2012

Belföldi vasúti távolsági összeköttetések vizsgálata az elmúlt 30 évben

Inland long-distance railway connections in the last 30 years in Hungary

SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM, KÖZLEKEDÉSI TANSZÉK

Készítette: Horváth Bálint, közlekedésmérnök (Bsc) szakos hallgató

Konzulens: Szabó Lajos egyetemi adjunktus

Kézirat lezárása: 2012. április 18.

ÖSSZEFOGLALÁS

Dolgozatom első fejezetében áttekintem a magyar vasúthálózat adottságait, személyszállítási szempontból. A nagyobb hazai városok közti lehetséges összeköttetésekre fektetek különös hangsúlyt. Utána ismertetem az 1982-es évi menetrend távolsági vonatait. Az ebben található menetrendi szerkezet hosszú ideig változatlan maradt az 1980-as évek folyamán. A rendszerváltozás után, bár a vasúti személyszállítás teljesítményei visszaestek, mégis fejlődés volt megfigyelhető a távolsági vonatok menetrendi kínálatában. Ebből az 1991-től kiépülő IC hálózat és az 1994-től kezdődően létrehozott országot átszelő, átlós vonatok emelhetők ki. A 2000-2001-es menetrend volt az utolsó, melyben számos Budapestet érintő átlós vonat közlekedett. Ezt néhány éves megtorpanás követte, amikor nem igazán volt a hosszútávú koncepció a vasúti menetrendet illetően. 2006-tól mindezt öröndetes fejlődés követte az integrált ütemes menetrend fokozatosan történő bevezetésével. Egyetlen hiányosságának, a kelet-nyugat irányú közvetlen vonatok hiányának kiküszöbölésére teszek néhány, a jelenlegi menetrendbe is beilleszthető konkrét javaslatot. Végül pedig néhány objektív adat segítségével, táblázatokban hasonlítom össze az elmúlt 30 év egy-egy jellegzetes menetrendjét. Dolgozatom célja, hogy átfogó képet adjak a távolsági vasúti személyszállítás múltjáról és jelenéről, a témát hiánypótló módon, irodalomkutatás jelleggel feldolgozva. Ez nagyban hozzásegíthet a jelenlegi helyzet jobb megítéléséhez, az ütemes, kínálati menetrend nagy előrelépést hozó jelentőségének felismeréséhez. A téma aktualitását az adja, hogy a távolsági közösségi közlekedésben a vasútnak szánunk meghatározó szerepet.

SUMMARY

The aim of the study is to analyse recent situation and formulate suggestions on further development of Hungarian railway passenger traffic focusing on inter-city connections.

The first chapter of the work gives an overview of properties of the Hungarian railway network from the view point of the passenger traffic. It focuses on possible direct connections between the Hungarian cities. Next I present the long-distance train services based on the railway timetable of 1982. The structure of this timetable had not been changed for several years, it remained almost the same during the 1980s. After the change of the regime, there has been a considerable development in the supply of long-distance train services, however the number of railway passengers has decreased. The newly introduced InterCity network and the new direct long-distance connections between the Eastern and the Western part of the country through Budapest constituted the main elements of the development. The timetable of 2000 was the last one in which we can find several diagonal trains between the two parts of Hungary. This period was followed by years of hesitation lacking long-term conceptional thinking on railway timetable. The Integrated Periodic Timetable had been introduced gradually since 2006. It was a big headway in the supply of passenger train services. It had only one disadvantage, East-West direct train connections were cancelled from the timetable. In my study I give some suggestions to recreate these direct connections. These modifications can be integrated into the recent timetable. Finally, I compare the typical timetables of the last 30 years in tables, based on some objective data. While general purpose of my dissertation is to give a complex overview on the development of long-distance train services in the last 30 years and on characteristics of the recent situation, my work can help to understand the significance of the Integrated Periodic Timetable as well. Recent political will to give the railways a determining function in the long-distance public transport gives the actuality of the topic.

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés

1. Hálózati adottságok, a lehetséges összeköttetések ismertetése
2. Az 1980-as évek összeköttetéseinek bemutatása
 - 2.1. Az 1982-es menetrend távolsági gyors-és expresszvonatainak viszonylatainak ismertetése
 - 2.2. Jelentősebb változások az évtized folyamán
3. A rendszerváltás utáni összeköttetések
 - 3.1. Az InterCity vonatok hálózatának kiépülése 1991-től
 - 3.2. Sebesvonatok az 1990-es években
 - 3.3. Megszűnő és új, illetve rövid életű közvetlen összeköttetések az évtized folyamán
4. Távolsági vonatok az ezredfordulón, az átlós összeköttetések zenitje
5. Megtorpanás majd ütemes menetrend bevezetése
 - 5.1. A 2002 és 2005 közötti mélypont
 - 5.2. Az ütemes menetrend bevezetése és kiterjesztése, a transzverzális vonatok változásai
6. Javaslatok közvetlen kapcsolatok visszaállítására, újak létesítésére

Melléklet

Irodalomjegyzék

ÁBRAJEGYZÉK:

1. ábra: sugaras, Budapest irányú közlekedésben résztvevő vasúti fővonalak térképe
2. ábra: a transzverzális vonatok által a múltban és jelenben érintett vasútvonalak
3. ábra: a távolsági vonatokra is kiterjedő ütemes menetrend térképe 2006-ból

BEVEZETÉS

Dolgozatomban arra teszek kísérletet, hogy bemutassam a nagyobb hazai városok közötti személyszállító vonatok kínálatának elmúlt három évtizedét. A témának a jelentőségét az adja, hogy hálózati szinten alig feldolgozott, ugyanakkor a múltból a jelenen át a jövő felé mutató irányt adhat. A témának aktualitást ad, hogy jelenleg komoly politikai szándék van arra, hogy a távolsági közösségi közlekedés terén a vasút szerepe legyen a meghatározó, a párhuzamosságok megszüntetésével. Április 15.-től Budapest és Miskolc között teljesen, Budapest és Győr között pedig minimálisra csökken a távolsági autóbuszjáratok száma, ezen felül csökkentik a Budapest-Szeged-Hódmezővásárhely és Budapest-Szombathely viszonylatú autóbuszok számát is. A fentiek közül Hódmezővásárhely kivételével a vasút kedvező adottságokkal rendelkezik, hogy versenyképes szolgáltatást nyújtson. Az átlós közvetlen vonatok hiánya, és kedvezőtlen budapesti átszállási kényszer (több viszonylatban csak városi közlekedés igénybevételével lehetséges) miatt azonban az utasok nem elhanyagolható része számára a most megszüntetésre kerülő autóbuszjáratok kedvezőbb eljutást biztosítottak, ezért mindenképpen foglalkozni kell ennek a problémának a kiküszöbölésével. Pl. a gyorplusz.hu hírportál cikke szerint a Budapest-Győr autóbuszjáratot igénybe vevő hallgatók a kedvezőbb átszállási lehetőség miatt választják az autóbust a vonattal szemben.

Vasúti személyszállítás témájában gyakran lehet találkozni kiragadott példákkal, hogy 20, 30, 40 évvel ezelőtt, vagy még korábbi időpontban egy-egy adott relációban egy-egy minőségi vonat menetideje, utazási sebessége nem egy esetben a jelenleginél is kedvezőbb volt, dacára az eltelt időnek, és technikai fejlődésnek. Ugyanakkor ezek a példák önmagukban nem alkalmasak arra, hogy átfogó képet adjanak a kérdésről. A későbbiek során ezért relációnként összehasonlítom a legmagasabb utazási (esetleg eljutási) sebességet, és megemlítem, hogy mi áll a lényegesebb változások vagy éppen ennek hiányának hátterében.

A részletes elemzés előtt feltétlenül rögzíteni kell, hogy pontosan mi alkotja a vizsgálatom tárgyát. A továbbiakban kizárólag a távolsági összeköttetésekre koncentrálok. A távolsági kategórián a régiókat összekötő, jellemzően megyéken átívelő kapcsolatokat értem. Ennek határát a hazai település-és régió szerkezetben célszerű 100

km-nél meghúzni, ezért csak az e feletti összeköttetésekkel foglalkozom. A távolsági forgalomban kezdetben az expressz-és gyorsvonatok voltak meghatározóak, ami '90-es évek elejétől kiegészült a sebesvonatokkal és InterCity vonatokkal. Néhány relációban személyvonatok is biztosítottak távolsági kapcsolatokat, azonban számos esetben üzemi célból közlekedtek hosszabb távon, utas szemmel nézve indokolatlanul hosszú állomási tartózkodási idővel. Ezeknek a vonatoknak a menetrendjét szükséges lenne egyesével megvizsgálni, hogy a távolsági vagy a helyi szerepük volt vélhetően a jobban meghatározó, azonban erre a hálózati szintű és hosszabb időt átfogó elemzés miatt nincs lehetőség, csak említés szintjén fogok hivatkozni rá a későbbiekben. Az ország méretéből adódóan éjszakai menetrendi fekvésű vonatok alig közlekedtek, eltekintve néhány nemzetközi vonattól ill. postavonattól, amelyeket csekély belföldi jelentőségük miatt szintén figyelmen kívül hagyok az elemzés során.

Nagyobb hazai városok alatt a megyeszékhelyeket értem, kiegészülve Sopronnal, Nagykanizsával és Hódmezővásárhellyel, előbbi kettő része az ország 20 legnépesebb városának, és vasúti szempontból is jelentősnek mondhatók. Távolsági forgalomban meghatározó a szabadidős motivációjú utazás, az idegenforgalom szerepe, ezért mindenképpen indokolt a balatoni nyári összeköttetéseket vizsgálni, az északi-parton Balatonfüred, a déli-parton pedig Siófok, mint idegenforgalomban fontosabb városok bevonásával. Kiemelt figyelmet fordítok az átlós kapcsolatokra, azok időbeli-térbeli alakulására. Ugyanakkor az elsősorban nemzetközi szerepet betöltő, országon belüli forgalomban nem meghatározó fővonalak vonataira nem terjed ki a vizsgálatom, ez a Miskolc-Hidasnémeti és a Püspökladány-Biharkeresztes vonalakat jelenti. Sajátos helyzetéből adódóan a Budapest-Szob vonal is kimarad, hiszen belföldi távolsági szerepe nincs, elővárosi és nemzetközi személyforgalom van csak rajta.

Dolgozatom alapvetően irodalomkutatás jellegű, a rendelkezésre álló számos adat, nagy mennyiségű információ szintetizálásából született.

1. HÁLÓZATI ADOTTSÁGOK, A LEHETSÉGES ÖSSZEKÖTTETÉSEK ISMERTETÉSE

„A magyar kereskedelem és iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, mellynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, úgy kell a fővonalokat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország részbe árasszák.” (Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről)

Széchenyi 4 fő-és 4 mellékvonal kiépítését javasolta. Elképzelése, a főváros központú vasúti hálózat a vasútvonalak létesítése során megvalósult a 19. század második felében. A továbbiakban röviden ismertetem a mai országhatárok közé eső fővonalnak kiépülő vasútvonalakat, amelyek meghatározóak a távolsági személyszállításban, külön részben vizsgálva a Dunától keletre elhelyezkedő országrészt és a Dunántúlt. A különválasztást az indokolja, hogy a Dunán folyami átkelő alig épült, a két hálózatrész csak Budapesten és Bajánál csatlakozott és csatlakozik ma is egymáshoz.

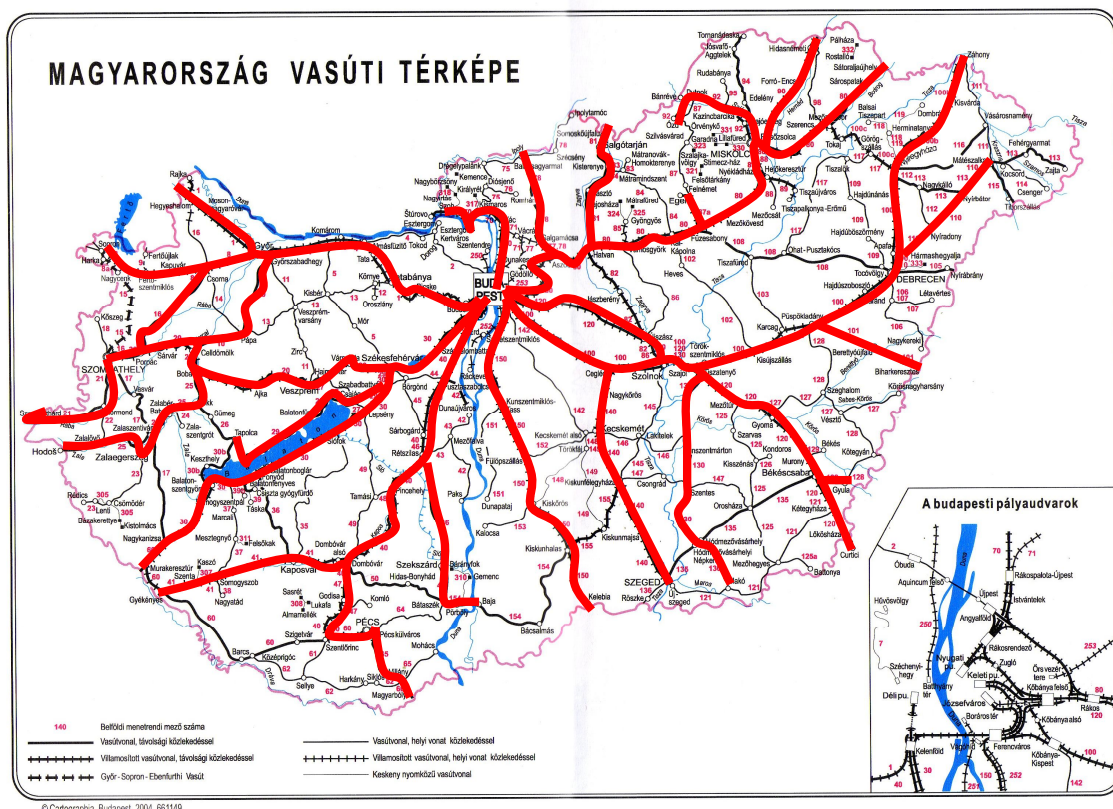
Pestről vasútvonal épült Szolnokon, Debrecenen és Nyíregyházán át Miskolcra, amihez Szajolnál csatlakozott az aradi vonal, amely Békéscsabát is érintette. A szolnoki vonalból ágaztatták ki a Cegléd-Kecskemét-Szeged-Temesvár vasútvonalat. Budapestről Hatvanon át Salgótarjánba, illetve Miskolcot Hatvan felől a főváros irányába kerülő nélkül bekötvé később létesült fontos vasútvonal. Ebben az országrészében meg kell említeni a Budapest-Kelebia vasútvonalat, amely Szabadkát és Újvidéket érintve a belgrádi nemzetközi fővonal része volt. Debrecenből keleti irányban, Szatmár felé épült vasút fővonali jelleggel, ma Nyírábránynál metszi a határt. Miskolcra (ill. Szerencsről) északi és északkeleti irányban indultak ki további fővonalak, Kassán át a Felvidékre, illetve Sátoraljaújhelyen át Kárpátaljára és Galícia felé. Az utóbbi néhány vasútvonal belföldi jelentősége a trianoni határok következtében számottevően csökkent, hiszen belföldi szempontból zsák-fővonalakká váltak. Szabadka és Kassa esetében a határ túloldalára került 1-1 nagyobb város, Sátoraljaújhely pedig elveszítette csomóponti jellegét, és csak a közelében elhelyezkedő Sárospatakkal együtt maradt belföldi utasforgalomban fontosabb célállomás. A Debrecen-Nyírábrány vasútvonal lényegében mellékvonallá minősült vissza. Gyakorlatilag egyetlen, eredetileg is transzverzálisnak szánt fővonal épült az Alföldön, mégpedig a Nagyvárad-Szeged-Szabadka-Eszék között, amelynek eredeti

végpontja Fiume lett volna, az Alföld és az Adriai-tenger közötti összeköttetést megvalósítva, gabonaszállítás céljából. Ezt a fővonalat Kőtegyánnál illetve Röszkénél metszi a trianoni határ, így korábbi szerepét elveszítette, különösen, hogy Nagyvárad és Szabadka, mint a vonal fontosabb állomásai, a trianoni határokon kívülre estek. Nem tekinthető önálló transzverzális vonalnak, de fontos összekötő szerepet valósít meg a Szolnok és Hatvan között húzódó sínpár. A Debrecen-Nyíregyháza-Miskolc(-Kassa) vonalrész transzverzális kapcsolatot hozott létre, azonban nem közlekedéspolitikai megfontolásból, hanem vasúttörténeti okokból valósult meg a fenti vonalvezetése. Szintén vasúttörténeti okokból épült ki a Budapest-Újszász-Szolnok vonal, a Tisza-parti várost 2 különböző, egyforma hosszúságú vasúttal összekötve a fővárossal. Ma ez kedvező adottságnak mondható, hiszen így Budapest és Szolnok között nagyobb összkapacitású vasúti forgalmat tesz lehetővé, és vágányzárak illetve üzemzavarok esetén alternatív útirányt biztosít.

A következőkben a vázlatosan ismertetett fővonalai hálózat lehetséges összeköttetéseit, csomópontjait, alternatív útirányait mutatom be a fenti országrészre vonatkozóan. A sugaras hálózathoz adódóan minden megyeszékhely jól elérhető a fővárosból. A trianoni békediktátum előtt Szeged fontos csomópont volt, hiszen a Budapest-Temesvár, illetve Nagyvárad-Eszék vonalak metszésében feküdt. Utána azonban egyedül a (Budapest-)Cegléd-Kecskemét vasútvonal maradt a távolsági személyszállításban meghatározó, a Szeged-Békéscsaba(-Gyula) vonalszakasz szerepe regionális forgalomra korlátozódott. Szegedről Miskolc csak kerülővel érhető el vasúton, ugyanakkor Hatvan felől lényegesen rövidebb úton, mint Debrecen és Nyíregyházát érintve. A Szeged-Debrecen(-Nyíregyháza) vasúti kapcsolat Trianon előtt Nagyvárad érintésével rövidebb úton lehetséges volt, mint napjainkban, de Nagyvárad és Debrecen között csak helyi érdekű vasútnak kiépülő pályán, ilyen irányú fővonal sosem létezett, valójában a Békéscsaba-Debrecen vasúti szakasz hiányzott. A Szeged-Szolnok kapcsolat lehetősége, különösen a ceglédi deltavágány igénybevételével jónak mondható. A napfény városából Egerbe csak szolnoki irányváltással és kerülővel lehet közvetlen vasúti összeköttetést létesíteni, azonban a két város között a közúti kapcsolat lehetősége sem nevezhető ideálisnak. Szabadka és környékének elcsatolása miatt Szegedről Baja és a Dél-Dunántúl csak hatalmas kerülővel, és kétszeri irányváltással érhető el vasúton, ezért távolsági személyforgalomban nem célszerű ilyen viszonylatokat létrehozni, noha a múltban volt rá példa. Kecskemétről viszont egyszeri irány-és egyben vonatadási nem váltással

közlekedhet vonat Bajára, és a Duna-hídon majd Bátaszéken át Dombóvárra, újabb irányváltással és mozdonycserével pedig tovább akár Kaposvárig vagy Nagykanizsáig. Kecskemét vasúti kapcsolata –a ceglédi deltavágánynak miatt- kedvezőnek mondható Szolnokkal, Debrecennel és Nyíregyházával is, Eger és Miskolc vonatkozásában pedig ugyanaz igaz, mint amit Szegednél megállapítottam. Kecskemétnél meg kell jegyezni, hogy Cegléden kívül, Lajosmizse felől is összeköti vasútvonal Budapesttel, ráadásul ez 8 km-rel rövidebb, de a vonal pályaállapota (60 km/h-ás pályasebesség) miatt nem tekinthető személyszállításban alternatív útiránynak. Az Alföld talán legfontosabb vasúti csomópontja Szolnok. Eger és Miskolc kivételével az összes Dunától keletre lévő megyeszékhely felé vezet kerülő vonalvezetés nélküli vasúti pálya, és az említett két város esetében sem nevezhető igazán nagynak a Hatvanon keresztüli kerülő hossza a közúti kapcsolat lehetőségéhez képest. Békéscsabáról csak Szeged illetve Szolnok(-Budapest) felé irányul vasúti fővonal, a többi nagyobb városba a vasút nem tesz lehetővé kedvezőnek mondható útirányt. Eger és Miskolc felé mindez kevésbé kedvezőtlen, Debrecen és Nyíregyháza felé viszont olyannyira, hogy nem igazán merülhet fel közvetlen vonat létrehozása ezen a két város felé. A Debrecen-Füzesabony vasútvonal közvetlen kapcsolatot tesz lehetővé a hajdúsági megyeszékhely és Eger között, illetve alternatív útirány része Budapest és Debrecen között, azonban a villamosítás és gyorsvonatok közlekedésének hiánya és a 80 km/h-ás pályasebesség miatt mégsem tekinthető igazi fővonalnak, noha az országos törzshálózatba van besorolva. Debrecenből vasúton jól elérhető a főváros, Szolnok és Nyíregyháza, továbbá Miskolc felé is vezet Nyíregyházán át villamosított fővonal, némi kerülővel a közúthoz képest. Ebben a szintén csomóponti városban ágazik ki a mátészalkai fővonal is (ami eredetileg HÉV-nek épült ki). Nyíregyháza Budapestről két útirányon is 270 km-re fekszik vasúton, mindkettő villamosított fővonal. Egyik Debrecen, Szolnok, ill. Kecskemét és Szeged, a másik Miskolc és Eger (esetleg Salgótarján) felé tesz lehetővé összeköttetést. Záhony felé fontos, kétvágányú nemzetközi vasútvonal kiindulópontja a város. A többi megyeszékhely egymással való lehetséges távolsági összeköttetéseit indirekten már ismertettem. Érdeemes megjegyezni, hogy egyedül Salgótarjánba nem vezet villamosított vasútvonal, ez a legalacsonyabb népességű megyeszékhely a Dunától keletre, és diákvárosnak sem tekinthető, noha egy kihelyezett főiskolai kar van a városban. Éppen ezért kevésbé fontos városként tekintek rá a távolsági összeköttetések vizsgálatakor.

A keleti országrészből a hazai idegenforgalomban meghatározó fontosságú Balaton elérése gyakorlatilag csak a fővárost érintő, átlós vonatok közlekedtetésével lehetséges. Kecskemétről és Szegedről déli, a bajai Duna-hídat érintő útvonal is elképzelhető, de irányváltás és mozdonycsere is szükséges, az érintett vasútvonalak kedvezőtlen pályasebességeiről nem is szólva, ráadásul Budapesten át még ezekből a városokból is rövidebb kapcsolat hozható létre.



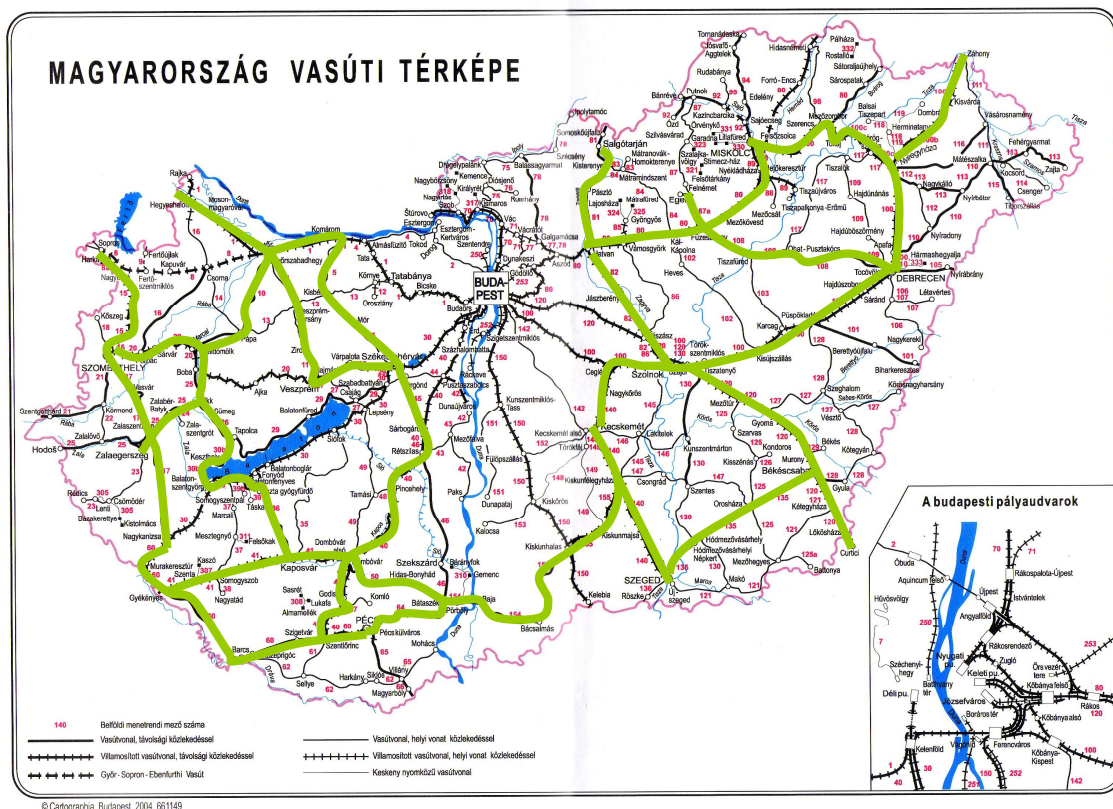
1. ábra: sugaras, Budapest irányú közlekedésben résztvevő vasúti fővonalak térképe

A Dunántúlon kevésbé jellemző a sugaras vonalak túlsúlya a fővonalak tekintetében. Természetesen itt is kiépültek a fővárossal való összeköttetést szolgáló vonalak, melyek az alábbiak: Buda-Kanizsa, Kelenföld-Pécs, a kanizsai vonalhoz csatlakozó Székesfehérvár-Veszprém-Szombathely, illetve a nyugati irányból elkezdett Bruck-Győr-Komárom-Kelenföld szakaszok. Az osztrák érdekeltségű Déli Vasút kivitelezésében készültek el az észak-déli irányú transzverzális Sopron-Szombathely-Kanizsa és a Komárom-Székesfehérvár vonalak, továbbá a Kanizsa-Barcs közötti vonalszakasz, amit továbbvezettek a baranyai megyeszékhelyig, Pécsig. Összekötő fővonalként létesültek a Győr-Kisbaja, mai nevén Celldömölk és a Bátaszék-Dombóvár-Zákány(ma Gyékényes)

közötti vasúti pályák. A Budapest-Tapolca vasútvonalat a MÁV építette ki. Hogy a Déli Vasút pályáját elkerülje, a pécsi vonalból Pusztaszabolcs állomásnál ágazott ki, és Börgöndön át érte el Szabadbattyánt, ahol a Déli Vasút állomásának érintésével vett irányt a Balaton északi partja felé. A Dunántúlon több, eredetileg helyi érdekű vasútnak kiépülő vonalszakaszon közlekedtek távolsági vonatok is, néhányat közülük fővonalasítottak. Mindezek közül ki kell emelni a Boba-Ukk-Zalaegerszeg-Zalalövő-Bajánsenye vasútvonalat, amely a V. számú páneurópai korridor részét képezi.

A Dunántúl összes megyeszékhelye ill. Sopron és Nagykanizsa megyei jogú városok és a főváros között jónak mondható vasúti kapcsolat lehetséges, villamosított vasútvonal egyedül Szekszárdot kerüli el. Budapest és Szombathely között ráadásul 3 –részben azért egyező- útirányon képzelhető el, Székesfehérvár-Veszprém felől, illetve Győr-Csorna vagy Győr-Pápa-Celldömölk érintésével. Pécsről Barcsra és Nagykanizsán át Szombathelyre, ill. tovább Sopronba visz kedvező vonalvezetésű vasúti fővonal. A baranyai megyeszékhelyről Nagykanizsa kerülővel, Kaposvár érintésével is elérhető, végig villamosított pályán, irányváltás nélkül. Kaposvár érintésével Fonyódra, onnan tovább Keszthely vagy Siófok felé Balaton partjára is lehet vonatokat indítani, azonban a regionálisnak besorolt Kaposvár-Fonyód vasútvonal alacsony pályasebessége kedvezőtlen adottság. A Pécs-Bátaszék (azóta részlegesen felszámolt) vasútvonal lehetővé tett Baján keresztül kelet-nyugati transzverzális összeköttetést, de a vasútvonal kanyargós vonalvezetése és mellékvonali jellege miatt ez csak szükségmegoldás volt. Pécsről a nagyobb dunántúli városok nézve még Székesfehérvárra tesz lehetővé a vasúti hálózat nagyobb kerülő nélküli kapcsolatot, a budapesti fővonalat Sárbogárdnál elhagyva. A Pécs-Győr összeköttetés csak némi kerülővel lehetséges, mert Székesfehérvár és Győr között nem létezik közvetlen vasútvonal. A két utóbbi város között Komárom ill. Veszprém érintésével lehetséges közvetlen vonatokat közlekedtetni, utóbbi hátránya, hogy a Bakonyon átvezető vonalrész pályasebessége igen alacsony. Kaposvárról a már említett módon Nagykanizsa-Szombathely-Sopron felé vezet vasúti fővonal. A somogyi megyeszékhelyről a vasúti hálózat Győrbe és Veszprémbe nem, de Székesfehérvárra lehetővé teszi a közvetlen, jelentős kerülő nélküli eljutási lehetőség létrehozását, igaz, mozdonycsere szükséges hozzá. Szekszárdról Székesfehérvárra, esetleg Komáromon át egészen Győrig teszi lehetővé átszállás nélküli távolsági kapcsolat létesítését a vasúti infrastruktúra. A tolnai városból további célállomások is elképzelhetők, Bátaszék felől Kaposvár, ill. Nagykanizsa, Székesfehérvár felől pedig Veszprém és Szombathely.

Székesfehérvár fontos vasúti csomópont, Tatabánya és Győr kivételével az összes dunántúli megyeszékhely és Nagykanizsa kerülő nélkül elérhető innen vasúton. Tatabánya viszont egyáltalán nem, csak Budapesten át. Nagykanizsa is vasúti csomópont, innen Szombathely-Sopron, Pécs, Kaposvár és Székesfehérvár(-Budapest) felé indulnak ki vasúti fővonalak. Zalaegerszeget nem érinti a Nagykanizsa-Szombathely vasútvonal, így Pécs és Kaposvár (és Nagykanizsa) felé csak irányváltással lehetséges közvetlen vonatot indítani, noha ettől eltekintve kedvező, rövid útvonalon közlekedhetnének a vonatok az említett városok felé, Szombathely és Sopron irányában viszont ez a hátrány nem áll fenn. Zalaegerszegről a bobai delta megépítésével immár irányváltás nélkül is elérhető Veszprém, Székesfehérvár és a főváros, rövidebb menettartamot eredményezve. Székesfehérvárra Ukk-Tapolca felől alternatív, mindössze 4 km-rel hosszabb útvonal is létezik, igaz, villamosítás nélküli vonalakon. Szombathely vasúti hálózati szempontból igen kedvező fekvésű csomópont, minden dunántúli megyeszékhely irányában, továbbá Sopron, Nagykanizsa és a Balaton felé is létezik kedvező vonalvezetésű vasúti pálya. Győr ráadásul két különböző irányból, Csorna és Celldömölk felől is megközelíthető, utóbbi jelenti a hosszabb útirányt. Veszprémet csak egy vasúti fővonal érinti, ami Székesfehérvár, Budapest, a másik irányban pedig Zalaegerszeg és Szombathely felé ad lehetőséget a távolsági forgalomba való bekapcsolására. Győrbe a Bakonyon át középhegységi jellegű, alacsony pályasebességű vasútvonal vezet, déli irányba pedig korábban létezett a Veszprém-Alsóörs vasútvonal, ami a Balatonhoz vezetett, de ezt sajnálatos módon 1972-ben felszámolták. Veszprém földrajzi helyzete, északra a Bakony, dél felé a Balaton eredményezte azt, hogy nem épülhettek a várost érintő transzverzális fővonalak. Tatabánya némiképpen hasonlít Veszprémhez, szintén csak egy sugárirányú fővonal érinti a mellékvonalakat figyelmen kívül hagyva. Ez a fővonal értelemszerűen Budapest, illetve másik irányban, több felé elágazva Győr, Sopron, Szombathely és Zalaegerszeg célállomású értelmes távolsági viszonylatok létrehozására biztosít lehetőséget. Győr a többi megyeszékhellyel létesíthető vasúti kapcsolatait indirekten már bemutattam. Közülük a Zalaegerszeg felé irányuló tekinthető transzverzálisnak, Zalaszentivánig azonos útirányon Nagykanizsa felé is létre lehetne hozni. A Veszprém-Alsóörs vasútvonal megszüntetése következtében Győrből a Balaton felé csak számottevő kerülővel lehet személyszállító vonatot indítani. Fontos azonban megjegyezni, hogy a celldömölki deltavágány használatával irányváltás és mozdonycseré nélkül, kizárólag fővonalakon elérhetővé tehető vasúton a Balaton északi partja.



2. ábra: a transzverzális vonatok által a múltban és jelenben érintett vasútvonalak

Már utaltam rá, hogy a Dunán vasúti folyami alig épült, ami mintegy kettészakítja hazánk vasúti hálózatát. Budapesten egy egyvágányú, de elővárosi mellékvonal részét képező, és egy kétvágányú, villamosított vasúti híd köti össze a Duna jobb és bal partját. A kettő közül csak az utóbbin képzelhető el értelmes távolsági, átlós jellegű összeköttetés létrehozása. Azonban a híd a tehervonatok forgalmában is fontos szerepet tölt be, igénybe vehető kapacitása meglehetősen korlátozott, a magyar vasúthálózat kritikus pontjának mondható különösen, hogy semmilyen kerülőútvonala nem képzelhető el (Almásfüzitő-Budapest viszonylatában sem, tekintve az érintett vasútvonalak rendkívül alacsony pályasebességét, ami távolsági közlekedésben elfogadhatatlan). 1940-ban vasúti sínpárt is fektettek a dunaföldvári közúti hídra, azonban a Duna bal partján csak sugárirányú és ráadásul szárnyvonalhoz csatlakozott, így távolsági vonatok sohasem közlekedtek rajta. Az évszám is mutatja, hogy katonai jelentősége volt a híd vasúti közlekedésre alkalmassá tételének. A híd utolsó felújításakor a síneket felszedték. Magyarország déli részén, Bajánál található vasúti Duna-híd. A déli országrész két legnagyobb városa, Pécs és Szeged között azonban a már ismert okok (megfelelő csatlakozó vonalak hiánya)

miatt nem tesz lehetővé kapcsolatot, így a transzverzális személyszállító vonatok tekintetében nem tud igazán fontos szerepet betölteni, jóllehet Kecskemét-Kaposvár-Nagykanizsa viszonylatú vonatok közlekedését lehetővé teszi.

Budapesten, a déli vasúti összekötő hídon át az alábbi átlós összeköttetések hozhatók létre: (Sátoraljaújhely/Nyíregyháza-)Miskolc (és Eger) felől a Keleti pályaudvar érintésével vagy akár elkerülésével nyugati irányban Győr, Sopron, Szombathely, szintén nyugati irányban Székesfehérvár-Szombathely vagy Zalaegerszeg, délnyugati irányban a Balaton és Nagykanizsa, déli irányban pedig Pécs, esetleg Kaposvár célállomású átlós vonat létesíthető. Nyíregyháza-Debrecen felől ugyanezek a dunántúli végpontok képzelhetők el, Szolnokról Cegléd felől közlekedő vonat esetében csak budapesti fejpályaudvar érintése nélkül. Ennek előnye, hogy nincs idővesztés a mozdonycserével és irányváltással, hátránya viszont, hogy a csak Budapestig utazó vagy ott felszálló utasok a városközpont eléréséhez városi tömegközlekedés igénybevételére kényszerülnek. Közvetlen átlós vonat hiánya esetén Debrecen felől az újszászi vonalon közlekedő vonatok az előnyösebbek, amelyek lehetővé teszik ill. tennék az egyszeri, azonos pályaudvaron történő átszállást. Békéscsaba irányából a budapesti kerülő útvonal miatt a nagykanizsai, kaposvári és pécsi célállomás nem célszerű, csak a Budapestről nyugati irányban továbbközlekedő átlós vonatok jelenthetnek értelmes közvetlen összeköttetést, illetve nyáron a balatoni célállomásúak is. Keleti pályaudvart érintő és elkerülő járatok is elképzelhetők. Szegedre ugyanez mondható el, azzal kiegészítve, hogy csak fejpályaudvar érintése nélküli átlós kapcsolatra van lehetőség a budapesti vasútvonalak városon belüli vonalvezetésük, egymással való kapcsolatuk folytán, ami kedvezőtlen adottság. Ennek oka, hogy Kőbánya-Kispestről Keleti-pályaudvarra nem vezet villamosított vágánykapcsolat, a Nyugati-pályaudvarról a Déli-összekötő vasúti híd pedig csak a körvasúton, nagy kerülővel érhető el. Így Szeged és a nyugati országrész között Budapest központját elkerülő átlós vonattal lehet összeköttetést létrehozni vagy az átszálló utasok városi közlekedést is igénybe kell, hogy vegyenek.

A magyar vasútvonalak besorolása tekintetében a 2005. évi vasúti törvény három kategóriát különböztet meg. Az első „A” kategóriába a transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részét képező vonalak tartoznak, összhosszuk 2622 km, ami a teljes 7596 km-es hazai hálózat 35%-át adja. Nagyobb részük valamelyik hazánkon áthaladó páneurópai korridorhoz tartozik. A IV. korridor által érintet magyarországi vasútvonalak a (Rajka-)Hegyeshalom-Budapest-Cegléd-Szolnok-Lökösháza, illetve a Szob-Budapest szakaszok

(utóbbi személyszállításban csak nemzetközi és elővárosi szerepet tölt be). Az V. korridor hazai útvonala a következő: Záhony-Nyíregyháza-Debrecen-Budapest-Székesfehérvár-Boba-Zalaegerszeg-Bajánsenye. (Nyíregyháza és Budapest között eredetileg a Miskolc felőli vonal volt kijelölve a folyosónak, de Nyíregyháza-Mezőzombor egyvágányú szakasza és Budapest-Aszód közti vonalvezetése miatt módosították a debreceni vonalra). Az V/b korridor Budapestről Zágrábot (majd azon át Fiumét) Dombóvár-Gyékényes érintésével éri el, a pločeai kikötőbe irányuló V/c korridor hazai szakasza pedig a Budapest-Dombóvár-Pécs-Magyarbóly vasútvonal. Belföldi személyszállításban kevésbé jelentős a X. számú helsinki folyosó, magyarországi szakasza a Budapest-Kelebia vasútvonalat jelenti. A fenti besorolásnak a fejlesztésekben van óriási jelentősége, mert uniós forrásokra lehet pályázni korszerűsítésükhöz. Magyarország élt is ezzel a lehetőséggel, ennek jegyében újult meg a Budapest-Cegléd-Szolnok-Lökösháza vonal, illetve zajlik a Budapest-Székesfehérvár illetve Szajol-Püspökladány vasútvonalak átépítése. Az V. számú korridor részét képező Boba-Zalaegerszeg-Bajánsenye szakaszon pedig komolyabb nyomvonal áthelyezésre, villamosításra és deltavágányok kiépítésére is sor került. Zalalövő és Bajánsenye közötti szakasza új építésű, 2000. decemberében adták át, egyértelműen a nemzetközi összeköttetést szolgálja. Még Magyarország uniós tagságát megelőzően, de szintén uniós forrásokból valósult meg a Budapest-Újszász-Szolnok vasútvonal korszerűsítése. A fentiekén kívül csak a GYSEV által átvett vonalain történt a közelmúltban jelentős pályakorszerűsítés és egyben villamosítás, Sopron-Szombathely-Szentgotthárd között. Komoly tervek vannak a Győr-Sopron vonal kétvágányúsítására is. Még az 1990-es években zajlott a Budapest-Győr-Hegyeshalom vasútvonal átépítése, mely Tata és Hegyeshalom között 160 km/h-ás pályasebességet tesz lehetővé, egyedülként az országban. Sajnálatos módon a helsinki folyosók uniós pályázati pénzekből való felújításán, átépítésén kívül (ill. a GYSEV vonalain kívül) komolyabb vasúti infrastruktúra-fejlesztés nem várható hazánkban, ezért a jelenlegi helyzetet, pályasebességeket adottságnak kell tekinteni a személyszállító vonatok közlekedtetése szempontjából. A „B” kategóriába tartoznak az országos fővonalak, összekötő vonalak, 2276 km-es hosszal, ami a hálózat 30%-át adja. Jellemzően nem villamosított vonalakról van szó, jelentős részük inkább összekötő jellegű vonal, távolsági személyszállító vonatok közlekedése nélkül. A „C” kategóriába a regionális és mellékvonalak tartoznak, amelyekre nem terjed ki a tanulmányom. A villamosított vasútvonalak hossza 2722 km, többé-kevésbé az „A” kategóriába sorolt vonalakat fedi le, a hazai hálózat 36%-át adja. Személyszállítást érintően az egyes összekötő vonalak villamosításának hiánya a

szükséges mozdonycserék terén jelent problémát, és okoz megnövekedett menettartamokat. Óriási problémát jelent a kétvágányú vasútvonalak rendkívül alacsony aránya, mindössze 15%, 1173 km kétvágányú a teljes hálózatból. Az ellenkező irányban közlekedő személyszállító vonatok így sokszor várakozásra kényszerülnek, és egy-egy vonat késése szükségszerűen további késéseket vált ki.

A személyszállítás és vasúti infrastruktúra kapcsolatában a földrajzi elhelyezkedés mellett az alkalmazható pályasebességek jelentenek meghatározó tényezőt, amelyek nagyban befolyásolják a vasúti távolsági kapcsolatok minőségét, attraktivitását. A következőkben ismertetem a hazai, a jelenben vagy a múltban belföldi gyorsvonati közlekedést megvalósító fővonalak pályasebességét. A jelölések a következők: az adott pályasebességű szakasz végpontjait kötőjel választja el egymástól, a sebességek pedig „/” jellel elválasztva, a szakaszok végpontjaihoz igazodva sorrendben vannak feltüntetve. Néhány kisebb elágazó állomás esetében zárójelben megadtam a vasútvonal forgalmi végpontját vagy kezdőpontját, illetve zárójelben feltüntettem a nagyobb érintett vasútállomásokat abban az esetben is, ha pályasebesség szempontjából nem képeznek határt. Továbbá három vasútvonalat több két részre bontva tüntettem fel az áttekinthetőség kedvéért, mert sok érintett állomásán változik a pályasebesség. Az adatok az alábbiak:

- Kelenföld-Biatorbágy-Tata-(Győr-)Hegyeshalom 120/140/160 km/h
- Székesfehérvár-Komárom 80 km/h
- Győr-Petőháza-Fertőszentmiklós-Pinnye-Sopron 120/100/120/100 km/h
- Győr-Celldömök 100 km/h
- Győr-Veszprémvarsány-Bakonyszentlászló-Zirc-Veszprém 60/50/40/60 km/h *
- Sopron-Harka-Szombathely 80/120 km/h
- Csorna-Porpác(-Szombathely) 100 km/h
- Szombathely-Vasvár-Pácsony-EgervárVasboldogasszony-Zalaszentiván 100/80/100/80 km/h
- Zalaszentiván-Gelse-Nagykanizsa 100/80 km/h
- Székesfehérvár-Várpalota-Hajmáskér-Herend-Ajka-Celldömök100/80/100/80/100 km/h
- Celldömök-Porpác-Szombathely 100/120 km/h
- Boba-Zalaszentiván-Zalaegerszeg-Andráshida-Bajánsenye 100/80/60/100 km/h
- Balatonszentgyörgy-Tapolca-Ukk 80 km/h
- Szabadbattyán-Tapolca 80 km/h
- Kelenföld-Albertfalva-Tárnok-Székesfehérvár-Lepsény 80/100/120/120 km/h
- Lepsény-Balatonszentgyörgy-Zalakomár-Nagykanizsa-Murakeresztúr 80/90/100/100km/h
- Kaposvár-Fonyód 60 km/h
- Kelenföld-Érd-Dombóvár-Vásárosdombó-Sásd-Pécs 100/120/100/110/120 km/h
- Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes 60/80 km/h

- Pusztaszabolcs-Mezőfalva-Paks 100/60 km/h
- Székesfehérvár-Börgönd-Sárbogárd 80/60 km/h
- (Sárbogárd-)Rétszilas-Szekszárd-Decs-Bátaszék 100/60/40 km/h
- Dombóvár-Bátaszék 80 km/h
- (Nagykanizsa-)Murakeresztúr-Örtilos-Szentlőrinc(-Pécs) 100/80 km/h
- (Pécs-Pécs külváros-Pécsvárad 80/40 km/h) **
- Aszód-Galgamács-Nógrádkövesd-Balassagyarmat 80/60/40 km/h
- Budapest Keleti-Rákos-(Miskolc-)Mezőzombor-Sátoraljaújhely 80/120/80 km/h
- Hatvan-Selyp-(Salgótarján-)Somoskőújfalu 100/60 km/h
- Hatvan-Újszász(-Szolnok) 100 km/h
- Füzesabony-Eger 100 km/h
- Miskolc Tiszai pu.-Miskolc Gömöri pu.-Bánréve-Ózd 40/100/80 km/h
- Budapest Nyugati-Kőbánya Kispest-(Cegléd-Szolnok-Debrecen-)Záhony 80/120 km/h
- Debrecen-Füzesabony 80 km/h
- (Debrecen-)Apafa-Mátészalka-Zajta 80/50 km/h
- Rákos-Újszász-Szolnok-Murony-(Békéscsaba-)Lőkösháza 100/120/120/100 km/h
- (Szolnok-)Tiszatenyő-Hódmezővásárhely-Makó 80/60 km/h
- Szeged-Szeged Rókus-Békéscsaba-Gyula 70/80/80 km/h
- Cegléd-Kiskunfélegyháza-Szeged rendező-Szeged 120/100/60 km/h
- Ferencváros-Soroksári út-Soroksár-(Kiskunhalas-)Kelebia 80/100/80 km/h
- Bátaszék-(Baja-)Kiskunhalas 100 km/h
- Kiskunhalas-Kiskunfélegyháza 100 km/h
- * lényegében mellékvonal
- ** : a Pécs-Bátaszék mellékvonal ma is létező szakasza, de a múltban távolsági vonatok is közlekedtek a teljes vonalon

A fenti adatokból világosan látszik, hogy a magyar vasúti hálózat fővonalai pályasebességei alacsonynak mondhatók, villamosított vasútvonalak esetében a vonatok sebességének fő korlátját jelentik, de dízelvontatású vasútvonalakon is sok esetben nem a vontatójármű, hanem a pálya jelent korlátot a vonatoknál alkalmazható sebesség tekintetében. Meg kell említeni az állandó jellegű sebességkorlátozásokat is, amelyeknek összhossza csaknem 3500 km-t tesz ki a teljes hálózaton, bosszúságot és idővesztést okozva a személyszállító vonatok utasai számára.

A fejezet tartalmát összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a hálózati adottságok a vasútvonalak földrajzi helyzetéből adódóan a lehetséges és értelmes összeköttetéseket térben, a vasúti pályák állapota pedig az eljutási sebességet korlátozza jelentősen.

2. AZ 1980-AS ÉVEK ÖSSZEKÖTTETÉSEINEK BEMUTATÁSA

A bevezetés során már utaltam rá, hogy 1982-vel kezdem a vizsgálatot, ezt tekintem bázisévnek. Az 1980-as évekre egy hosszabb ideig fennálló, stabilnak mondható menetrendi szerkezet volt jellemző, mind a távolsági összeköttetések konkrét viszonylatait illetően, mind az adott viszonylatok napi járatszámában.

2.1 Az 1982-es menetrend távolsági gyors-és expresszvonatainak viszonylatainak ismertetése

A távolsági közlekedésben a legmagasabb szolgáltatási színvonalat a helyjegyköteles expresszvonatok jelentették, amelyek a fővárost kötötték össze a megyeszékhelyekkel illetve a Balatonnal, feladatuk erre korlátozódott. A megállásuk száma nagyon alacsony volt, jellemzően a célállomáson kívül maximum 2-3. Az így elért időmegtakarítással volt elérhető, hogy a mai leggyorsabb személyszállító vonatoknál kissé magasabb utazási sebességgel közlekedhettek. Például a balatoni expresszvonatok nem álltak meg Székesfehérvár állomáson, a Debrecenen át Nyíregyházára közlekedők Szolnokon, a szegediek Cegléden, Budapest-Miskolc között pedig non-stop expresszvonati közlekedés volt. Naponta ugyanakkor csak 1-2 járat közlekedett egy-egy adott viszonylaton. Budapestet Győrön át Sopronnal napi 2, ebből az egyik Szombathelyre is vitt kocsikat, Veszprémen át Szombathellyel napi 2, Nagykanizsával és Keszthellyel napi 1, nyáron Fonyóddal további egy, Kaposvárral napi egy egészen Gyékényesig közlekedő, Péccsel napi 2 expresszvonatpár kötötte össze. Külön érdekesség volt ebben az időszakban, hogy a Zalaegerszegre közlekedő napi 1 expresszvonatpár a Balaton északi partján közlekedett (a Budapest-Zalaegerszeg közvetlen gyorsvonatokhoz hasonlóan). Nyáron ez kiegészült egy Budapest-Balatonfüred közötti vonatpárral. A keleti országrészt expresszvonatai a következően alakultak: Budapest és Miskolc között napi 1, Budapest-Debrecen-Nyíregyháza között napi 2, Budapest-Kecskemét-Szeged között napi 2, Budapest-Szolnok-Békéscsaba között is napi 2 expresszvonatpár létesített kapcsolatot, utóbbiból egy Gyuláig járt. Létezett még egy Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen viszonylatú

vonat is, amely az expresszvonatok közül egyedülként valósított meg transzverzális kapcsolatot is Miskolc és Debrecen között.

Ebben az időszakban országot átszelő átlós vonatokról nemigen beszélhetünk, ugyanakkor számos transzverzális kapcsolatot létesítő vonat közlekedett. Előbbi kategóriába lényegében csak a Miskolcra Budapestén át Szombathelyre, közvetlen kocsikkal Sopronba közlekedő gyorsvonatpár, illetve az 1985-től Miskolcra Budapestén át Pécsre közlekedő gyorsvonatpár tartoznak. A Dunántúlon 2 transzverzális vonatpár közlekedett Szombathely és Pécs között, az egyik Nagykanizsa-Kaposvár útirányon át, a másik Nagykanizsa-Barcs felől. Celldömölkön át Kaposvárra is indult Szombathelyről közvetlen vonat, téli-nyári összeköttetést megvalósítva a Balatonnal. Pécsről további irányokba is jártak transzverzális vonatok. Az egyik ilyen viszonylat Pécs-Székesfehérvár-Győr, ami 3 dunántúli megyeszékhelyet kapcsolt össze egymással napi egy alkalommal. A másik irányban Szegedre közlekedett napi 1, szabad-és munkaszünetes napokon napi 2 közvetlen járat (oda-vissza). A hálózatról szóló fejezetben ugyanakkor utaltunk rá, hogy ez a kapcsolat kerülő útiránnyal, 2-szeres irányváltással járt együtt, továbbá alacsony utazási sebessége miatt kedvezőnek nem volt mondható. A keleti országrészben az előző bekezdésben már említett Debrecen-Miskolc közötti vonatpáron kívül 4 transzverzális vonatpár létezett. Ezek közül a legjelentősebb a Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok-Cegléd-Kecskemét-Szeged között közlekedő gyorsvonatpár, 5 megyeszékhelyet érintett, összekapcsolva az Alföld nagyobb városait. Miskolc és Szeged között ugyanakkor a fenti útvonal igen jelentős kerülőt jelentett. Érdekesség volt a hétvégi napokon Debrecen-Szolnok-Hatvan-Salgótarján közötti vonatpár, ami Salgótarján esetében az egyetlen nem budapesti irányban közlekedő távolsági vonatot jelentette. Hasonlóan szabad-és munkaszünetes napokon járt a Szeged-Szolnok-Jászberény-Hatvan-Eger közötti vonatpár, ami a népszerű idegenforgalmi és főiskolával is rendelkező Eger városát kapcsolta össze a dél-alföldi régióval, többek között az egyetemi várossal, Szegeddel. Egyértelműen az idegenforgalmat szolgálta a Debrecen-Eger-Szilvásvárad viszonylatú, hétvégénként közlekedő vonatpár. Eger vasútállomását nem is érintette, deltavágány kapcsolaton egyből Egervár vasúti megállóhely felé vette az irányt.

Külön kell foglalkoznunk a nyári főszezonban a vidéki városokat a Balatonnal összekötő idényvonatokkal. A keleti országrészből főidényben napi két közvetlen gyorsvonatpár biztosította az eljutást, az egyik Budapest érintésével a Balaton déli partján, Keszthelyen

át, Miskolcra Tapolcára, a másik Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok felől Keszthelyre közlekedett, szintén a déli parton. Utóbbi nem érintett budapesti fejpályaudvart, egyedülként az átlós vonatok közül. Már tettem utalást az egyik Kaposvár-Szombathely közti vonatpárra, ami összekapcsolta a Balatont, jelesül a Tapolca-Keszthely-Fonyód közötti részét ezekkel a városokkal. Szombathelyről ezen felül hétfévente Balatonfüredre is indult közvetlen járat. Főidényben Pécsről egy további vonatpár is létezett szabad-és munkaszünetes napokon, ami Fonyódon át Siófokra vitt közvetlen kocsikat. Győrből Veszprém-Csajág érintésével Zánkára a Balaton északi partján, Szekszárdról pedig Bátaszék-Dombóvár-Kaposvár útirányon Fonyódra járt hétféi napokon egy-egy gyorsított személyvonatpár. Mindkettő utazási sebessége igen alacsony volt, elsősorban a kedvezőtlen hálózati adottságok miatt. Érdekesség, hogy a Kaposvár-Fonyód vasútvonalon a fentiekén kívül még egy távolsági balatoni idényvonat közlekedett szabad-és munkaszünetes napokon, mégpedig Szegedről, Kiskunfélegyháza-Kinkunhalas-Baja-Bátaszék-Dombóvár felől.

A nemzetközi vonatok többsége belföldi forgalomban nem volt igénybe vehető, Ausztria, azaz Nyugat-Európa irányában egyik sem. Ez természetesen az ország akkori politikai helyzetével magyarázható.

A továbbiakban régiókként ismertetem, hogy a fenti expressz és transzverzális vonatokon felül milyen, elsősorban gyors-, vonatok vettek részt a távolsági személyszállítás lebonyolításában, ezek szinte kivétel nélkül Budapestről indultak vagy érkeztek (az átlós balatoni idényvonatokat leszámítva). Ezekről a gyorsvonatokról elmondható, hogy az azonos viszonylatúak menettartama több esetben jelentősen eltért, részben a különböző megállási szám, részben egy-egy járat hosszú állomási tartózkodási ideje miatt.

Az Észak-Dunántúl legjelentősebb vasútvonala a Budapest-Győr-Hegyeshalom vonal, amihez Győrben csatlakozik a Győr-Sopron GYSEV vonal. Budapest és Győr között csak napi 2, visszaútban 4 gyorsvonat közlekedett az expresszvonatok mellett, többségük soproni közvetlen kocsikat továbbítva, ill. egy Budapest-Győr viszonylatú személyvonat is vitt soproni közvetlen vonatrészt. Budapest és Győr között személyvonatok egészítették ki a kínálatot. Győr és Celldömölk között csak 2 távolsági vonat közlekedett bekapcsolva Pápát a gyorsvonati hálózatba, az egyik a már említett Miskolc-Szombathely átlós vonat egyik része, a másik egy Budapest-Celldömölk gyorsvonatpár. Másik jelentős észak-dunántúli vasútvonal a Székesfehérvár-Szombathely, ahol 1 további Budapestről induló gyorsvonatpár egészítette ki az expresszvonatokat. Már utalás szinten említettem,

hogy a Budapest-Zalaegerszeg közvetlen vonatok a Balaton északi partja felől érték el Ukk állomást, ez az expresszvonaton felül napi 2 gyorsvonatpárt jelentett. Ennek előnye volt, hogy Zalaegerszeg és a Balaton között közvetlen kapcsolatot létesített, csak 4 km-rel volt hosszabb, mint a Székesfehérvár-Veszprém-Boba-Ukk útirány, és ugyanúgy 1 irányváltásra volt szükség, mint az utóbbi útvonalon. A Dél-Dunántúl fontos vasútvonala húzódik Budapest és Nagykanizsa között. A vonalon végig csak 3 illetve visszaútban és nyáron 4 gyorsvonat járt a Kanizsa expresszen kívül. A nyári üdülővonatok végállomása jellemzően Keszthely volt, és személyvonatok is részt vettek a Balaton és a főváros közti forgalomban. Utóbbi megállapítás az északi partra is igaz. A napi gyors-és expresszvonati összeköttetések száma Budapest és Siófok illetve Balatonfüred viszonylatban a mellékelt táblázatokból kiolvasható. A Dél-Dunántúl legnagyobb városa Pécs, amit a 2 expresszvonat mellett 2 gyorsvonatpár kötött össze Budapesttel. A fővárosból Kaposvárra az expressz mellett napi 2 gyorsvonatpár biztosított eljutási lehetőséget, 1 Gyékényesig közlekedett belőle. Budapestről Szekszárdon át Bajára napi 3, az ekkor újnak számító atomerőmű városába, Paksra napi 2 gyorsvonat közlekedett.

A keleti országrész Budapest irányú távolsági gyorsvonatai a következőképpen alakultak: Miskolcra napi 10, visszaútban 9 gyorsvonat közlekedett, ami kiegészült vasárnapi mentesítő vonatokkal a főváros irányába. A miskolci vonatok közül 2 Ózdig, 1 Sátoraljaújhelyig közlekedett. Miskolc ebben az időben az ország második legnagyobb városa volt, nehézipari központ, ahol jelentős számú munkás dolgozott, ez magyarázhatja, hogy a többi városhoz képest sok közvetlen vonat kapcsolta össze Budapesttel. A fentiek felül személyvonatok is bővítették a kínálatot a 2 város között. Ózd és a Miskolc-Bánréve(-Ózd) vasútvonal melletti Kazincbarcika ebben az időben jelentősebbnek mondható iparvárosok voltak, ez indokolja a fővárossal való közvetlen összeköttetést. Napi két alkalommal közvetlen gyorsvonat biztosította Eger és a főváros közti kapcsolatot. A Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vonalon 6 gyorsvonatpár közlekedett naponta, a vonatok közül nem mind ment el Záhonyig. Budapestről Debrecenen át Mátészalkára is járt egy közvetlen távolsági személyvonat, ami kiegészült pénteken a főváros felől, vasárnap pedig a főváros felé közlekedő 3-3 személy-vagy gyorsvonattal. Békéscsabára Budapestről a 2 expressz mellett csak 1 gyorsvonat járt naponta, viszont több személyvonat is részt vett a távolsági kapcsolat megvalósításában. Szolnokon, Szentesen és Hódmezővásárhelyen át közvetlen gyorsvonati összeköttetés létezett Budapest és Makó között, igaz, alacsony utazási

sebességgel. Szegedre szintén csak néhány közvetlen vonat közlekedett a fővárosból, ebből 2 volt gyorsvonat, ami péntek ill. vasárnap este kiegészült 1-1 mentesítő vonattal, a többi vasútvonalhoz hasonlóan pénteken Budapest felé, vasárnap pedig felől. Kiskunfélegyházaig számos személyvonat közlekedett, amelyek távolsági összeköttetést is biztosítottak pl. Budapest és Kecskemét között. A Budapest-Kelebia vasútvonal nem nevezhető belföldi személyszállítás szempontjából jelentősnek, ennek megfelelően csak napi 2 gyorsvonatpár volt igénybe vehető, ebből is az egyik –ebben az időben szokatlanul- nemzetközi volt.

2.2 Jelentősebb változások az évtized folyamán

Az 1980-as évekre egy stabil, kialakult menetrendi struktúra volt jellemző. Ezért igazán jelentős változásokról tulajdonképpen nem beszélhetünk. Ha mégis ilyet keresünk, akkor a Pécs-Miskolc közvetlen vonatpárt kell először megemlítenünk, amit 1985-ben vezettek be. Érdekesség, hogy Miskolc-Pécs irányban 35 perccel rövidebb volt a menettartama, mint ellenkező irányban. 1988-ban azonban ezt a közvetlen vonatot megszüntették, Pécs illetve Miskolc és a főváros közötti 1-1 gyorsvonattá szedték szét. Érdekesség, hogy 1984-ben és 1985-ben a Nyíregyháza-Fonyód fürdősvonatok Székesfehérvárt elkerülve, Pusztaszabolcson át közlekedtek, így hosszabb szakaszt tehettek meg villamos vontatással. A Balaton mindkét partján csökkent a gyorsvonatok száma, az északi parton nagyobb, a délin kisebb mértékben, és a déli parton közlekedő 2 expresszvonatból gyorsvonat lett, 1984 és 1986 között, két lépcsőben. A pécsi vonalat érintő változás volt, hogy 1984-ben Dombóvárig, a következő évben pedig Pécsig készült el a villamosítás, ami a menettartamokra is kedvezően hatott Budapest és Pécs között 15-20 perccel csökkent. Sajátságos útvonalon közlekedett 1985-ben a mindössze egy menetrendi időszakot megélő Pécsről pénteken és vasárnap, Győrből vissza szombaton és hétfőn induló Pécs-Kaposvár-Fonyód-Székesfehérvár-Győr viszonylatú vonat. Az útvonalból adódóan - jöllehet csak bizonyos nyári napokon, de mégis- közvetlen összeköttetést hozott létre Kaposvár és Székesfehérvár között. 1985-től a Szeged-Eger gyorsvonat ebben az irányban pénteki napokon is járt. További összeköttetésbeli változás volt, hogy 1986-tól szabad-és munkaszünetes napokon a Pécs-Barcs-Szombathely vonat Sopronig járt, igaz Sopron és Szombathely között minden állomáson és megállóhelyen megállt, a későbbi sebesvonatokhoz hasonlóan. Az 1987-ben életbe lépő menetrendben szokatlan

módon két nyugati, Ausztriába közlekedő nemzetközi vonatpár is igénybe vehető volt belföldi utazásra Győrig, a következő évben viszont már csak egy. A zalaegerszegi célállomású vonatok kivételével a Balaton északi partján ettől az évtől jellemzően csak távolsági személyvonatok jártak, néhány nyári mentesítő gyorsvonattal kiegészülve. 1984-től Szekszárdról immár Balatonszentgyörgyig járt a hétvégi idényvonat, viszont 1988-ban ez a járat teljesen megszűnt. Az évtized végén, 1988-ban Bukarest és Varsó között nemzetközi vonatot indítottak, ami Magyarországon belföldi forgalomban is igénybe vehető volt, Békéscsaba és Miskolc között valósított meg közvetlen kapcsolatot, illetve Szolnok-Miskolc viszonylatban közlekedett a rövidebb, hatvani útvonalon, szemben a Szeged-Miskolc vonatpárral. Az évtized utolsó néhány évében kisebb visszaesés volt megfigyelhető a távolsági vonatok kínálatában, többek között csökkent a Budapest-Miskolc közötti vonatok száma, 1988-ban megszűnt a Budapest-Paks közvetlen vonat, 1989-ben pedig a Salgótarján-Debrecen közvetlen összeköttetés, és Szeged-Pécs közvetlen viszonylat sem létezett már naponta. Néhány új kapcsolat is létesült. 1989-től a mai kör IC-k egyfajta elődjének tekinthető vonatot indítottak Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen-Budapest útvonalon. A későbbi években a fenti viszonylaton 1-3 vonatpár járt. Az expresszvonatokat érintő változás volt, hogy több állomáson álltak meg, mint korábban, pl. Debrecen és Budapest között 1985-től már Szolnok és Cegléd, 1988-tól pedig Kőbánya-Kispest állomáson. A minőségi vonatok tekintetében érdemes erre a jelenségre odafigyelni, mert később is volt példa hasonló tendenciára, a megállások számának növelésére.

A fentiekből képet kaphatunk az évtized távolsági gyors-és expresszvonatairól. Érdemes hozzátenni, hogy az 1980-as években a vasút sokkal inkább meghatározó szerepet játszott a távolsági személyközlekedésben, mint a rendszerváltás után, ami az alacsony motorizációs szintnek is köszönhető volt. Továbbá ebben az időben a vasúti pályákon intenzív teherszállítás zajlott, ami korlátozta a személyszállító vonatok számára rendelkezésre álló pálya-kapacitást. Éppen ezért a több utas elszállítása csak a mainál lényegesen hosszabb szerelvényekkel volt lehetséges. Ezt követte egy teljesítménybeli visszaesés, egyben a távolsági vonatok kínálatának átalakulása, ami a következő fejezet témáját képezi.

3. A RENDSZERVÁLTÁS UTÁNI ÖSSZEKÖTTETÉSEK

A rendszerváltás után a távolsági vonatok kínálata meglepő módon nem mutatott nagyobb visszaesést, sőt minőségi vonatok tekintetében dinamikus fejlődés indult meg. Mindeközben a vasút személyszállítási teljesítményei az 1990-es évek közepéig drasztikusan csökkentek, 1990-ben még 208,2 millió utasfő/év, 1992-ben már csak 171,5 , 1994-ben pedig már 155,8 millió utasfő/év volt, majd 153-155 millió utasfő/év érték körül stabilizálódott. az évtized végéig. A személyszállítás visszaesése részben az ország gazdasági helyzetével, részben a motorizáció növekedésével magyarázható. Az 1990-es évekre nem volt jellemző a stabil, statikus jellegű menetrendi szerkezet. Éppen ezért konkrét menetrendet nem mutatok be részletesen, hanem az újdonságokra és rövid életű közvetlen összeköttetésekre helyezem a hangsúlyt.

3.1. Az InterCity vonatok hálózatának kiépülése 1991-től

Minőségi vonatok terén az InterCity vonatok megjelenése jelentett nagy előrelépést. A pót-és helyjegyeköteles, légkondicionált kocsikból kiállított vonatok elnyerték az utasok tetszését, rendszeresen előfordult, hogy a vonat indulása előtt közvetlenül már nem lehetett helyjegyet kapni rá. 1991-ben Budapest és Miskolc között indították el a szolgáltatást, napi 5 vonattal, így a 9 évvel korábbi helyzethez képest 3-mal több minőségi vonat közlekedett a főváros és Miskolc között, mind közbenső megállás nélkül. A következő évben Debrecen és Nyíregyháza kapcsolódott be az InterCity közlekedésbe Budapest irányában, napi 4 és 1 (pénteki ill. vasárnapi) mentesítő vonattal ill. vonattal. Útjukat Budapesttől Hajdúszoboszlóig megállás nélkül tették meg. 1994-ben már Budapest és Szeged, továbbá Budapest és Pécs között is jártak IC szerelvények. Előbbi városba napi 4 pár indult, megduplázva ezzel a minőségi vonatok számát, mindössze egy, kecskeméti köztes megállással. Pécsre napi 3 és egy pénteki mentesítő járat közlekedett, visszaútban is napi 3 járt naponta, egy további vasárnapi vonattal kiegészülve. Pécs és Budapest között egészen 1996-ig egyetlen köztes állomáson sem álltak meg az IC vonatok, így volt lehetséges a 2 óra 35 perces menetidő, ami 88 km/h-ás utazási sebességnek felel meg. 1994-ben Budapest-Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes-Zágráb IC vonatott is létesítettek, de erre a vonatra nem volt kötelező a pót-és helyjegyváltás, és a többi IC vonathoz képest több megállója volt, jelesül Sárbogárdon, Dombóváron, Kaposváron és Somogyszobon a gyékényesi határátlépés előtt. A Budapest-Kelebia

vasútvonalon 1995-től kezdve járt kezdetben napi 2 nemzetközi IC vonatpár, de a köztes megállások és a kötelező helybiztosítás hiánya okán ez sem illett be a belföldi InterCity vonatok sorába. A Budapest-Venezia viszonylatú Drava nemzetközi vonat 1995-ben IC megjelölést kapott, de erre is ugyanaz igaz, mint az előbb említett vonatokra. 1995-ben létesült a Budapest-Győr-Sopron ill. Szombathely InterCity összeköttetés, a fenti városokon kívül Tatabányát és Csornát bekapcsolva a minőségi vonatok hálózatába. Napi 4 járat ment Szombathelyre, amiből kettő vitt kocsikat Sopronba, Csornán szétválasztva a két vonatrészt. Ebben az évben Székesfehérvár felől még járt egy expresszvonatpár is a vasi városba, így a korábbi kettő helyett napi 5 minőségi vonatpár kapcsolta össze a fővárossal. Egy vonatpárral nőtt a Nyíregyházára közlekedő IC-k száma az 1995-ben életbe lépő menetrendben. 1997-től Kaposvárra és Békéscsabára is indult napi 2-2 belföldi InterCity vonatpár, további megyeszékhelyeket bekapcsolva a hálózatba. A Balaton mellé csak 1998-tól járnak belföldi, légkondicionált IC vonatok, ebben az évben naponta 2, ami nyáron további két vonatpárral egészült ki. Különlegesség, hogy a nyári vonatok közül az egyik Egerből indult, 1999-ben pedig Békéscsabáról, de visszaútnan egyik évben sem volt párjuk az említett városokba. Ezek a vonatok csak Székesfehérvár, Siófok, Fonyód és Balatonszentgyörgy állomásokon álltak meg a keszthelyi ill. nagykanizsai célállomásuk előtt. 1997-ben nemzetközi, hazánkban belföldi átlós kapcsolatot megvalósító EuroCity vonat létesült, amely Debrecen-Miskolc-Budapest-Győr-Hegyeshalom-Wien-Frankfurt am Main útvonalon közlekedett. A következő évben egy további Miskolc-Budapest-Győr-Wien EC vonatpár indult. 1998-ban napi 2 non-stop IC vonat is indult a fővárosból Egerbe, 1 óra 35 perces menettartammal, 90 km/h-ás utazási sebességgel. A vonatok több menetrendet nem éltek meg. A fenti viszonylatokkal az IC hálózat többé-kevésbé kiépültnek tekinthető, noha későbbi években, az ezredforduló után még indítottak még néhány új viszonylatú IC vonatot. 1996-tól kezdődött el az a tendencia, hogy az IC vonatok néhány további nagyobb köztes vasútállomáson is megálltak: Debrecen-Nyíregyháza felé 1996-tól Szolnok, 1998-tól pedig Kőbánya-Kispesten, Pécs felé 1997-től Dombóváron és Szentlőrincen, Miskolc felé pedig 1999-től (a járatok többsége) Füzesabonyban. Ez a jelenség természetesen kissé hosszabb menettartamokat eredményezett, jóllehet még így is kevesebb megállója volt az IC vonatoknak, mint napjainkban. Bár közvetlenül nem a távolsági összeköttetésekben vettek részt, hanem az arra való ráhordást szolgálták az InterPici vonatok, azon belül is jellemzően az IC vonatokhoz csatlakoztak, mégis meg kell említenünk őket. Az 1998/1999-es menetrendben jelentek meg először, lényegében

minőségi vonatnak tekinthetők. Az IP vonatnem is hely-és pótjegyköteles volt, csatlakozó IC igénybevétele esetén viszont díjmentes volt a pótjegy rá. Egyes vasútvonalak esetében sikeresnek bizonyultak, de összességében mégis kudarcnak bizonyult a szolgáltatás, 2010-ben teljesen meg is szüntették. Eleinte Nyíregyháza-Fehérgyarmat, Nyíregyháza-Vásárosnamény, Debrecen-Mátészalka(-Csenger), Debrecen-Hajdúnánás, Debrecen-Nyírábrány-Oradea, Sátoraljaújhely-Miskolc, Miskolc-Tiszaújváros, Miskolc-Ózd, Budapest-Esztergom, Szeged-Békéscsaba ill. Sárbogárd-szekszárd-Baja viszonylatokon közlekedtek.

3.2. Sebesvonatok az 1990-es években

1991-ben hozták létre a sebesvonat kategóriát, vele párhuzamosan pedig eltörölték a gyorsvonati pótdíjat. Kezdetben szinte kizárólag a Balaton környékén közlekedő, jellemzően idényvonatok kaptak sebesvonati besorolást. Sebesvonattá lépett, elő és Celldömölkig hosszabbodott meg a Pécs-Tapolca vonatpár. Távolsági forgalomban Budapest-Debrecen-Nyíregyháza között indítottak még sebesvonatokat, amelyek a gyorsvonatoknál valamivel több állomáson álltak meg. A lassabb utazási sebességű Szeged-Pécs illetve Budapest-Hódmezővásárhely-Makó viszonylatú járatok is sebesvonattá lettek minősítve. Megemlítem, hogy regionális sebesvonatok Miskolc-Ózd illetve Szeged és Békéscsaba között indultak. 1992-ben a Budapest-Salgótarján közvetlen vonatok többsége is sebesvonat lett, de ez csak átmeneti jelenség volt. A fenti példák arra utalnak, hogy a sebesvonati besorolás tekintetében a vonatok utazási sebessége volt a meghatározó (többségük dízelvontatású vonalon járt), nem pedig önmagában a megállások száma, noha a kettő nagyon szoros kapcsolatban áll egymással. Zónázó jelleg a balatoni sebesvonatok esetében volt megfigyelhető, a tópart összes megállóhelyén megálltak, viszont útvonaluk maradék részén csak a fontosabb állomásokon. 1993-tól Budapestről Aszódon át Balassagyarmatra is indult napi 2 pár sebesvonat, Bzmot szerelvényekből kiállítva, beceneve Palóc IC lett. A bajai gyorsvonatok is sebesvonattá lettek átminősítve, a korábbinál több megállással. 1994-ben Miskolcra és Salgótarjánba jártak zónázó jellegű sebesvonatok, Hatvantól szinte minden állomáson és megállóhelyen megállva, de ez csak ebben az egy menetrendben volt így, 1995-től újra gyorsvonatok vették át a szerepüket. 1996-tól már Debrecen-Nyíregyháza felé is csak mutatóban találunk sebesvonatot a menetrendben, ugyanakkor a kelebiai vonalon Kelebia ill. Kiskunhalas cél-és kiindulási állomással hosszú évekig jártak zónázó, Kunszentmiklós-Tass vasútállomástól délre mindenhol megálló sebesvonatok, naponta 2-3 irányonként. A

Budapest-Szekszárd-Baja sebesvonatok 1996-tól dunaújvárosi kerülővel közlekedtek, ami jelentősen rontotta Budapest és Szekszárd (ill. Baja) között az utazási sebességet. Ebben az évben még napi 5 párt is találunk a menetrendben, amelyek többé-kevésbé háromóránként, ütemes jelleggel indultak. A hosszú dízelvontatású szakaszt magában foglaló, alacsony utazási sebességű Budapest-Hódmezővásárhely(-Makó) sebesvonatból 1995-ben kettő, 1996-ban és 1997-ben pedig három pár is közlekedett. Természetesen a fentiek nem fedik le az időszakban közlekedő összes sebesvonatot, csak a jellemzőbb viszonylatokat. Azonban a fentiekből világosan látszik, hogy országos szinten a sebesvonatok nem a korábbi távolsági személyvonatokat pótolták, ez csak a balatoni relációkban igaz. Távolsági személyvonatok közül jellemző viszonylat volt a Budapest-Békéscsaba, Budapest-Miskolc és Budapest-Kiskunfélegyháza. Előbbi már a '80-as években eltűnt, de utóbbiak utódjai nem sebes, hanem rövidebb utat bejáró személyvonatok lettek.

3.3. Megszűnő és új, illetve rövid életű közvetlen összeköttetések az évtized folyamán

1990-től a Miskolc-Szeged gyorsvonatot Hatvan felől, rövidebb útvonalon közlekedtették. Ezzel párhuzamosan korábbi miskolci vonat a Szeged-Debrecen-Nyíregyháza szakaszon már nem járt naponta, csak péntekenként, ellenkező irányban pedig vasárnaponként, és Záhony lett a végpontja. A nehézipar leépülésével Ózd elveszítette korábbi jelentőségét, így a közvetlen Budapest-Ózd vonat több évre kikerült a menetrendből, azonban 1996-tól újra járt. Nehezen magyarázható a márciustól októberig közlekedő Szeged-Salgótarján közvetlen vonatpár. Nem csoda, hogy csak egy menetrendi időszakot élt meg, az 1995 decemberében életbe lévőt. 1996-ban és 1997-ben két rövid életű transzverzális vonat is létezett. Az egyik egyértelműen nemzetközi vonat volt, Belgrád-Moszkva viszonylattal, azonban Röszkénél lépett be hazánk területére, és Szeged-Kecskemét-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza érintésével érte el a záhonyi határállomást, ebben a két évben újra napi szintű kapcsolatot létrehozva a felsorolt városok között. Pécs-Kaposvár-Fonyód-Székesfehérvár-Komárom-Bratislava útvonalat bejáró vonatpárt is találunk a két említett menetrendben. Ez egyedülálló módon napi szinten valósított meg közvetlen vasúti kapcsolatot Kaposvár és Székesfehérvár között, de 45 ellenkező irányban 47 km/h-ás utazási sebessége a két város között meglehetősen alacsonynak mondható. 1998-tól kezdve a fenti vonat Fonyódtól nem Székesfehérvár, hanem Tapolca-Celldömölk felé vette az irányt, és Szombathelyig közlekedett. Pécs és

Bratislava (Pozsony) között még egy, fővárost elkerülő személyszállító vonat létezett, ugyanis a Pécs-Győr gyorsvonalat 1994-ben meghosszabbították a szlovák fővárosig. 1997-től a vonat Székesfehérvár és Győr között Komárom helyett Veszprém felé közlekedett, jelentős menettartam növekedést okozva. 1999-től már tisztán belföldi vonat lett, néhány évig hegyeshalmi végállomással. A Dél-Alföldről a Balaton 1992-ben közvetlen vonattal egyáltalán nem, 1994-től pedig csak kiskunfélegyházi indulással volt elérhető, Szegedről és Kecskemétről csak átszállással. A Szeged-Pécs közvetlen összeköttetések száma is egyetlen szabad-és munkaszünetes napokon közlekedő vonatpárra csökkent 1995-ben, majd a Bátaszék-Pécs vasútvonal Palotabozsok-Pécsvárad közti szakaszának autóbuszra terelésével 1997-ben meg is szűnt. Utódja egy Szeged-Dombóvár viszonylatú sebesvonatpár lett, amely hamarosan Kiskunfélegyházáig rövidült. 1995-től kezdve a zalaegerszegi gyorsvonatok már nem a Balaton északi partján, hanem a szombathelyi gyorsvonatokkal csatolva, Boba felől közlekedtek. 1999-ben egyedülálló módon IC pótlóbuszok jártak Balatonszentgyörgy és Zalaegerszeg között, a nagykanizsai vonal IC vonataihoz csatlakozva. 1996-ban az egyik Sátoraljaújhely-Szombathely vonatpár egészen Zalaegerszegig közlekedett, azonban útvonala a főváros és Zalaegerszeg között közel 70 km-rel hosszabb volt a legrövidebbhez képest. Így Miskolc-Zalaegerszeg között, a rövidebb utat véve távolságnak (nem a tényleges megtett) csak 54 km/h, visszaútban 50 km/h volt az utazási sebessége.

1992-ben Miskolc-Zagreb, 1994-ben Záhony-Wien, 1995-ben Sátoraljaújhely-Sopron/Szombathely(Celldömölk) között napi 2, Miskolc-Sopron/Szombathely, 1996-ban pedig Humenné-Miskolc-Nagykanizsa, Galați-Lőkösháza-Szombathely és București-Tapolca-Szombathely átlós vonatpárok létesültek. Az első Nyíregyházáig hosszabbodott meg, a másodikból soproni ill. szombathelyi végpontú belföldi vonat lett, a Miskolc-Sopron vonat pedig Miskolc-Budapest-Győr-Praha vonattá alakult. Részletesebb bemutatásuk a következő fejezet részét képezik.

4. TÁVOLSÁGI VONATOK AZ EZREDFORDULÓN, AZ ÁTLÓS ÖSSZEKÖTTETÉSEK ZENITJE

Az 1994-től kezdve a MÁV utasbarát lépésnek szánva Budapestet érintő kelet-nyugat kapcsolatot megvalósító átlós vonatokat hozott létre. A hálózatról szóló első fejezetben ismertettem, hogy milyen átlós viszonylatokra van elvi lehetőség. Ezek közül számos ebben az időben megvalósult. Budapesten központi átmenő pályaudvar híján ezek a

vonatok szinte kivétel nélkül a Keleti-pályaudvarra érkeztek, és innen is indultak tovább 15-30 perces állomási tartózkodás és irányváltás után. A vonatoknak ez a várakozási ideje elfogadhatónak mondható, az utasok számára kedvező volt, hogy a közvetlen vonat révén nem kellett tartaniuk a csatlakozásmulasztástól. Az átlós vonatok különös sajátossága volt, hogy meghatározóak voltak benne a nemzetközi kapcsolatot is megvalósítók, de ezek többsége nem haladt keresztül az országon tranzitvonatként, hanem a belföldi összeköttetések érdekében közlekedtek hazánkban hosszabb távon, nem csak a fővárosig.

Az utolsó olyan menetrend, amelyben sok átlós vonat szerepelt, a 2000/2001-es volt, ez volt az átlós összeköttetések zenitje, amit visszafejlődés követett e téren. Ebben az évben a legtöbb átlós vonat a Budapest-Miskolc illetve a Budapest-Győr-Hegyeshalom vonalon járt. Különlegesség a Miskolc-Budapest-Győr-Wien illetve a Debrecen-Nyíregyháza-Miskolc-Budapest-Wien-München közötti EuroCity vonatpárok, amelyek minőségi vonatként valósítottak meg átlós összeköttetést, magas utazási sebességgel, minimális megállásszámmal. Debrecen és Győr között egyik irányban 16, másik irányban 37 perccel rövidebb volt az EC menettartama, mint a Szolnok felől közvetlen kapcsolatot megvalósító gyorsvonaté, a közel 100 km-es kerülő ellenére! Ebben az időben is járt az első kelet-nyugati kapcsolatot megvalósító gyorsvonat, de Miskolc helyett immár Sátorajújhelyről indult, és Budapest-Győr érintésével vitt közvetlen kocsikat Sopronba illetve Szombathelyre. Érdekesség, hogy visszaútban a szombathelyi vonatrész ugyanúgy Sátorajújhelyre közlekedett, viszont a soproni kocsik nem ehhez a vonathoz voltak kapcsolva, hanem a másik (Rajka-)Győr-Miskolc vonathoz, és Ózdig jártak. Egy negyedik –nem mellesleg nemzetközi- átlós vonatpár is létezett Miskolc és Győr között, ami Miskolcra indult prágai célállomással, Hegyeshalom-Rajka felől kilépve az országból. A győri vasútvonalon közlekedett egy további belföldi átlós vonatpár, Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok-Budapest-Tatabánya-Győr-Szombathely városokat felfűzve, Sopron-Záhony közvetlen kocsikkal. Miskolcot három további, részben nemzetközi átlós vonatpár érintette, mindkettő a Balaton déli partja felé vette az irányt. Egyike a Čierna nad Tisou (Ágcsernyő) kiindulási állomású, Sátorajújhelynél belépő, Miskolc-Székesfehérvár-Siófok útvonalon Keszthelyre közlekedő vonatpár. Ellenkező irányban Nagykanizsa-Eger közvetlen kocsikat is továbbított. Ennek az elődje volt a Širava nemzetközi gyorsvonat, amely szintén Keszthelyről indulva hidasnémeti határátlépéssel Humennét (Homonna) érte el. A másik a Miskolc-Keszthely közötti gyorsvonatpár, amely közvetlen Nyíregyháza-Zágráb vonatrészt továbbított. A Miskolc-

Pécs közvetlen összeköttetés a Budapest-(Miskolc-)Kraków vonattal valósult meg, amelynek ülőkocsijai Pécsig közlekedtek. A fentiekben immár két példát is mutattam rá, hogy egyes közvetlen vonatrészek nem alkottak vonatpárt. Erre találunk egy további érdekes esetet is, ráadásul nemzetközi vonatról van szó. Az Ovidius nemzetközi vonat nyáron Constanțát, egyébként Bucurestit és Budapestet kötötte össze. A Románia felől érkező vonat a hálókocsi kivételével továbbközlekedett Celldömölkre, mégpedig a Balaton északi partját érintve, Székesfehérvár-Tapolca felől. Ellenkező irányban viszont Szombathelyről indult, és Celldömölk-Pápa-Győr útvonalon érte el a fővárost. Belföldi viszonylatban ugyanakkor többé-kevésbé megvolt a Celldömölk-Tapolca-Székesfehérvár-Budapest-Békéscsaba párja, de Gyula végállomással! A fentiekben kívül még egy, Bucuresti-Lőkösháza-Békéscsaba-Szolnok-Budapest-Székesfehérvár-Szombathely nemzetközi vonatpár valósított meg belföldi átlós összeköttetést, amihez Lőkösháza-Zalaegerszeg közvetlen vonatrész is tartozott. Pénteki napokon az egyik Szeged-Budapest vonat Székesfehérvárra vitt közvetlen kocsikat iskolaidőben, amelyek Kőbánya-Kispesttől Ferencváros felé vették az irányt, fejpályaudvar kihagyásával. Visszaútban vasárnap közlekedett vonat, szintén csak iskolaidőben, ekkor Cegléd és Szeged között a Miskolc-Szeged gyorsvonathoz kapcsolva.

Indokolt az ezredforduló átlós ill. transzverzális jellegű balatoni idényvonatait is külön bekezdésben számba venni. Főidényben naponta két budapesti fejpályaudvart nem érintő idényvonat közlekedett Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok felől a Balatonra, az egyik a déli parton Keszthelyre, a másik az északon Tapolcára. Szabad-és munkaszünetes napokon Szeged-Budapest-Székesfehérvár-Tapolca fürdősvonattal volt elérhető átszállás nélkül a napfény városából és Kecskemétről a Balaton. A Kiskunfélegyháza-Kinkunhalas-Baja-Bátaszék-Dombóvár sebesvonatpár főidényi hétvégi napokon Kaposváron át Fonyódig járt. Érdekesség, hogy így Kiskunfélegyházáról 2 különböző útvonalon is elérhetővé volt közvetlen vonattal a Balaton, a főváros felől, és a déli dunai hídon, Baján keresztül. Győrből ebben az évben is Veszprém-Csajág felől volt közvetlen személyvonati összeköttetés a Balatonnal (Balatonfüreddel), a korábbiakhoz hasonlóan csak szabad-és munkaszünetes napokon. A Pécs-Fonyód-Celldömölk vonat továbbította a közvetlen siófoki közvetlen kocsikat Fonyódig, amelyek szombaton Pécsről, vasárnap vissza Pécsre önálló vonatként közlekedtek. Ez kiegészült egy vasárnapi Fonyód-Pécs üdülővonattal. Hétfégi napokon Szombathelyről egy balatonfüredi célállomású vonat és párja szolgálta a balatoni idegenforgalmat.

A dunántúli transzverzális összeköttetésekben több vonatot találunk, mint az 1980-as években. Az akkori Sopron-Szombathely-Nagykanizsa-Barcs-Pécs és Szombathely-Celldömölk-Tapolca-Fonyód-Kaposvár-Pécs vonatpárok mellett egy harmadik, vonat is járt Pécs és Szombathely között, Nagykanizsa-Kaposvár érintésével, egy harmadik útirányon. 1998-ra elkészült a Nagykanizsa-Gyékényes vonalszakasz villamosítása, így Nagykanizsától Pécsig villamos vontatással közlekedhetett. Celldömölk-ről Pécsre a szombathelyi vonatával megegyező útvonalon 1 további vonatpár létesített közvetlen kapcsolatot. Ezzel télen-nyáron napi 2 közvetlen vonattal lehetett elérni Pécsről a Balatont (Fonyódot, Keszthelyt, Tapolcát). A Pécs-Székesfehérvár-Győr sebesvonat ekkor Veszprém érintésével, és Győrtől egészen Hegyeshalomig közlekedett. A veszprémi útvonal annak ellenére, hogy egy további megyeszékhelyet kapcsolt be a közvetlen összeköttetésbe, nagyon nagy hátránnyal rendelkezett, ugyanis a Győr-Veszprém szakasz alacsony pályasebessége jelentős mértékben rontotta a vonat utazási sebességét, noha csak 5 km-rel volt hosszabb, mint a komáromi, eredeti útvonala a vonatnak. Pénteken és vasárnap több közvetlen mentesítő vonat közlekedett. Mindkét említett napon 1 vonatpár színesítette a kínálatot Zalaegerszeg-Nagykanizsa-Barcs-Pécs között. Péntek délután Szombathelyről Nagykanizsára, vasárnap délután pedig egészen Pécsig indult mentesítő vonat, amely Kaposvár felől ért a baranyai megyeszékhelyre. Vasárnaponként egy érdekes viszonylatú, Nagykanizsa-Szombathely-Celldömölk-Győr-Budapest útvonalú vonat is létezett. A keleti országrészben napi 2 közvetlen vonatrész is kapcsolatot létesített Miskolc és Szeged között (mindkét irányban), Szolnok és Hatvan érintésével. Az egyik hétvégi napokon Szegedről Egerbe is vitt közvetlen kocsikat, csak ebben az irányban. Miskolcra Szegedre vasárnaponként egy további közvetlen vonat indult a napfény városába, Füzesabonyban egri kocsikkal kiegészülve. Szegedről Debrecenbe és Nyíregyházára (Záhonyba) már csak pénteken, visszaútban vasárnap létezett közvetlen vonat, amely nem deltavágányon elkerülte Cegléd állomást. Ez a közlekedési rend a Szegeden tanuló alföldi diákok igényeihez igazodott. A többi napon csak ceglédi átszállással volt lehetséges a Szeged-Debrecen vasúti utazás. A București-Kraków nemzetközi vonat ekkor is közvetlen eljutást tett lehetővé Békéscsaba és Miskolc között, ugyanakkor ez nem mondható tipikus belföldi viszonylatnak. Miskolc és Debrecen között a már említett nemzetközi EC vonatpár mellett napi 1-1 sebesvonat, és egy Budapest-Miskolc-Debrecen IC vonatpár biztosította a közvetlen transzverzális összeköttetést. Debrecenből Egerbe egy sebesvonatpár biztosított közvetlen eljutási lehetőséget, a többi távolsági vonathoz viszonyítva alacsony utazási sebességgel.

Az átlós és transzverzális kapcsolatot megvalósító vonatok bemutatása után vázlatosan ismertetem a többi távolsági vonatot, amelyek túlnyomó többsége budapesti kiindulási állomással vagy célállomással rendelkezett. A Budapest-Győr(-Hegyeshalom) vasútvonalon az átlós és nemzetközi vonatokon kívül 4 belföldi IC vonatpár közlekedett Budapestről Győrön és Csornán át Sopronba és Szombathelyre. Ezen kívül csak néhány belföldi (nem átlós) gyorsvonat létezett különböző célállomásokkal, ill. kiindulási állomásokkal (Sopron, Celldömölk, Szombathely, ill. Rajka, Győr, Sopron, Celldömölk). A nemzetközi minőségi vonatok Budapest-Keleti pályaudvar és Győr között nem álltak meg, még Kelenföld állomáson sem. Budapest-Székesfehérvár-Szombathely (a nemzetközi forgalomban részt vevő átlós vonat mellett) között ebben az irányban napi 4, ellenkező irányban 5 gyors illetve sebesvonat járt, 3-3 közvetlen zalaegerszegi kocsikkal a főváros felől ill. felé. Az eltérés oka, hogy a Szombathelyről este induló postavonatot figyelembe vettem, ellenben az éjjeli, oda induló párját a bevezetőben foglaltak szerint nem. A zalai megyeszékhelyet egy Budapest-Székesfehérvár-Boba-Zalaegerszeg közötti további vonatpár kapcsolta be az IC hálózatba. Érdekesség, hogy a Balaton északi partján közlekedő vonatok közül a már említett átlós vonat mellett 2 további vonatpár Tapolcától továbbközlekedett Celldömölkre, Sümeg és a főváros között közvetlen összeköttetést létrehozva, ami csak így létezett. A Budapest-Székesfehérvár-Tapolca közötti gyors-és sebesvonati összeköttetések száma a mellékelt táblázatokból kiolvashatóak, ugyanis a távolsági vonatok mindegyike Tapolcáig/tól közlekedett a nyári időszakban, így egyezik a balatonfüredi táblázatban szereplő értékekkel. A Balaton déli partján közlekedő vonatok többsége Nagykanizsáig közlekedett télen-nyáron. A nyári idényvonatok végállomása ill. kiindulási állomása több esetben Fonyód, ill. Keszthely volt, utóbbi városba főidényben 4 InterCity vonatpár járt, és közülük csak 1 vitt Nagykanizsára is vonatrészt. Az összeköttetések száma a táblázatból kiolvasható. Siófok és a főváros között több személyvonat is közlekedett. Budapest és Pécs közötti vonatok közül az IC járatok voltak a meghatározóak, a napi 10 közvetlen kapcsolatból 6-ot IC vonat valósított meg. A Krakkóból Pécsre jövő vonat kivételével a gyors-és sebesvonatok mind továbbítottak más városba ill. városból vonatrészt, így Kaposvárra, vagy azon túl Gyékényesre, ill. visszaútban, továbbá Bajára. A Kaposvárt érintő átlós vonatokat már ismertettem, így csak a fővárossal való távolsági összeköttetései maradtak ki. Napi 4 közvetlen vonatpár létezett, ebből 3 Dombóvárig pécsi vonatokhoz csatolva, az összesből pedig 2 vonatpár volt InterCity. Utóbbiból az egyik Budapest-Kaposvár-Gyékényes-Nagykanizsa útvonalat járta be oda-vissza. Budapestről Szekszárdra, illetve tovább Bajára napi 3 közvetlen

vonattal lehetett eljutni (ellenkező irányban is megegyezett a lehetőségek száma). Ebből 2 kerülő úton, Dunaújváros érintésével közlekedett, megnövelve a menettartamot. Meg kell említeni a napi két Sárbogárd-Szekszárd-Baja közötti InterPici vonatpárt, ami a pécsi IC vonatokhoz csatlakozott rá-ill. elhordó jelleggel, ezáltal viszonylag kedvező kapcsolatot biztosított Baja ill. Tolna megye székhelye és a főváros között.

A keleti országrészbe áttérve a Budapestet Salgótarjánnal összekötő közvetlen vonatokkal kezdem. Ezekből mind a három vonatpár nemzetközi volt, Zvolen (Zólyom) ill. Szczecin végállomásokkal. A miskolci vonalon közlekedő átlós vonatokat már ismertettem. Budapest és Miskolc között napi 7 minőségi, IC vagy EC vonatpár közlekedett, 1-1 vonat kivételével füzesabonyi megállással. A fővárosból többé-kevésbé ütemes menetrend alapján indultak a gyors-és sebesvonatok Miskolc felé, 2 óránként, néhány ütemen felüli járatokkal. Ellenkező irányban viszont ez nem volt elmondható. A naponta közlekedő vonatok közül csak 4 pár biztosított közvetlen kapcsolatot Budapest és Sátoraljaújhely között. A Sopron-Ózd közvetlen kocsikat már említettem, a másik irányban Budapestig ment egy ózdi vonat, a Miskolc-Keszthely vonathoz kapcsolva. Érdekesen alakultak a főváros és Eger között járó közvetlen vonatok. Egy kizárólag a 2 város között járó sebesvonatpár és a főváros felé tartó Dobó IC kivételével a többi Budapest és Füzesabony, illetve visszaútban Hatvan és Budapest között más távolsági vonatokkal egyesítve közlekedtek, beleértve a Budapest-Eger irányú IC járatot is. Budapest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza között kétóránként volt IC összeköttetés, ellenkező irányban azonban ehhez képest az első és utolsó IC 1-1 órával korábban ill. később indult. A gyorsvonatok többségének a végállomása ill. kiindulási állomása Záhony vagy Nyíregyháza volt. Létezett egy Budapest-Debrecen-Mátészalka közötti sebesvonatpár, ami pénteken a fővárosból Fehérgyarmatig közlekedő, vasárnap a főváros felé Zajtáról induló vonattal egészült ki, Mátészalkánál távolabb fekvő településeket is bekapcsolva a távolsági közvetlen összeköttetésekbe. A nagyobb városok közötti konkrét összeköttetések számát a mellékelt táblázatokból lehet kiolvasni. A főváros és Békéscsaba között a 10 közvetlen vonatpárból 4 pár volt belföldi vonat, ebből 2-2 Gyuláig ill. Gyulától járt naponta, pénteken a főváros felől még egy hosszabbodott meg Békéscsabától idáig. Megemlítem, hogy létezett Gyula és Szeged között kizárólag ebben az irányban közvetlen vonat, de dacára annak, hogy ez átlépi a bevezetőben foglalt 100 km-es határt, inkább tekinthető regionális, mintsem távolsági viszonylatnak. Szolnok és Hódmezővásárhely között napi egy, Budapest-Szolnok-Hódmezővásárhely-Makó

viszonylaton további egy sebesvonatpár járt, alacsony utazási sebességgel. A Hódmezővásárhelyről Szolnok felé induló vonat végállomása vasárnap a főváros volt. Budapest-Szeged IC vonatból 2000-ben csak 4 pár létezett, de ezek csak Kőbánya-Kispesten, Kecskeméten és Kiskunfélegyházán álltak meg, ezért menettartamuk a mainál rövidebb volt. A többi távolsági kapcsolatot értelemszerűen gyors-és sebesvonatok valósították meg a főváros felé. A belföldi személyszállításban kevésbé jelentős Budapest-Kelebiai vonalon a 2 nemzetközi vonatpár mellett 3 belföldi sebes-ill. gyorsvonatpár is közlekedett, visszaútban az egyik kiskunhalasi indulással.

A fenti néhány oldalból jól látható, hogy a közvetlen vonatrészek színes kavalkádja volt erre a menetrendre a jellemző, sok esetben még szó-szoros vonatpárról sem beszélhetünk. Az utasok számára kétségtelenül előnyös volt, hogy sok esetben megtakaríthatták az átszállás kényelmetlenségét, ugyanakkor a rendszer hátránya egy-egy vonatrész jelentősebb késése esetén megmutatkozott, illetve bonyolult személykocsi-gazdálkodást igényelt. Az ezredforduló zenitje után megkezdődött az átlós vonatok fokozatos leépítése, annak előnyeivel és hátrányaival együtt.

5. MEGTORPANÁS MAJD ÜTEMES MENETREND BEVEZETÉSE

5.1. A 2002 és 2005 közötti mélypont

Az előző fejezetben bemutatott menetrendhez képest kisebb visszafejlődés volt megfigyelhető egyes vasútvonalak esetében a következő években. Nem lehet pontosan meghatározni, hogy mélypont melyik évre tehető, mert vasútvonalanként más és más évet mondhatunk. Az átlós vonatok megszüntetése szinte egyik évről a másikra következett be. A 2002 decemberében életbe lépő menetrendben már csak egy naponta közlekedő (Sátoraljaújhely-)Miskolc-Budapest-Győr-Szombathely vonatot találunk. Vasárnapi napokon Nyíregyházáról Győrbe is járt még 1 vonat ebben az évben, a következőben már nem. A București-Szombathely és Constanța-Celldömölk viszonylatú, hazánkban átlós kapcsolatot megvalósító vonatokat is hiába keressük már a menetrendben. Viszont 2002-től egy, 2003-tól pedig kettő, az országot átszelő nemzetközi vonatpár is megvalósított belföldi közvetlen összeköttetést, hazánkban Lőkösháza-Békéscsaba-Szolnok-Budapest-Győr-Hegyeshalom-Rajka útvonalon közlekedve. A Budapest-Kelebia vasútvonalon a 2002 és 2004 között találjuk a mélypontot, amikor mindössze 3-3 (egyik évben

visszaútban 4) távolsági sebes- vagy gyorsvonat járt Budapestről indulva vagy oda érkezve (nappal), ráadásul ezek közül 1-2 nemzetközi vonat volt. 2005 decemberétől még mindig csak irányonként 4-4 nem személyvonat szerepelt a menetrendben. A Budapest-Miskolc vasútvonalon 2003-ban megszűnt az a korábbi gyakorlat, hogy a gyors és IC vonatok váltakozva induljanak, így utasoknak jobb választást kínálva a minőségi és nem minőségi vonatok igénybevétele között. Az elkövetkező években minderre korlátozottabb lehetőségük volt. A gyorsvonatok száma lényegében nem változott, de figyelemreméltó, hogy az egyik Budapest-Miskolc-Sátorlajújhely vonat példátlan módon Hatvanig az Úrpín nemzetközi vonattal egyesítve közlekedett a 2002/2003-as és az azt követő menetrendi időszakban. A Budapest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza vonalon 2003 decemberében az IC járatok számát jelentősen növelték, a reggeli és délutáni órákban minden órában indultak a korábbi kétórás ütem helyett. Ezt követően 2004-ben viszont a gyorsvonatok számát drasztikusan csökkentették, kb. a felére csökkentették, és ez így maradt 2005 decemberében is. Délelőtt a fővárosból csak reggel 10:00 illetve 9:10 volt az első gyorsvonat indulási ideje, így a reggel korábban utazó utasok csak minőségi, pótdíjas vonattal utazhattak. Debrecenből Budapest felé vasárnap kivételével délután egy és este hét óra között egyetlen gyorsvonat sem indult, kizárólag IC-k. 2005-ben ráadásul a Debrecenből este hét óra körül induló vonat nem továbbított Nyíregyházáról érkező kocsikat, ami azt jelentette, hogy a szabolcsi megyeszékhelyről a fővárosba 11:48-kor indult az utolsó közvetlen, nem pót-és helyjegyköteles vonat. Ebben a két évben így az említett vasútvonal távolsági vonatai vonatnemek tekintetében egyáltalán nem voltak kínálatinak nevezhetőek. 2004-ben megszűnt a Pécs-Székesfehérvár-Győr közvetlen vonatpár. A kapcsolat jelentősége miatt végül 2005-ben, heti hét alkalommal újra járt. A többi vasútvonal távolsági vonatait illetően jelentősebb visszaesésről nem beszélhetünk, sőt néhány esetben fejlődésről. Pl. 1-gyel nőtt a Budapest-Szombathely közötti IC vonatpárok száma. Ki kell emelnünk a 2004-ben indított Wien-Pécs viszonylatú Corvinus IC-t, amely Sopron, Szombathely, Nagykanizsa és Pécs városokat kapcsolta össze minőségi vonattal, első évében Kaposvárt is.

Tanulságos egy átgondolt koncepció nélküli sikertelen kísérletet megemlíteni. A MÁV törekedett rá, hogy növelje a minőségi vonatainak számát, ezért 2004 decemberében újraélesztette, a gyors-és IC vonatok közé pozicionálva az expresszvonati kategóriát, amelyre az első tervek szerint fakultatív, majd kötelező helyjegyváltást írt elő, igaz a pótdíj ára mindössze 130 Ft lett volna. Miután az expresszvonat lényegében a korábbi

gyorsvonatok helyjegyköteles változata lett volna, többlétszolgáltatás nélkül, az elképzelés megbukott, bár a vonatnemet nem szüntették meg, de nagyon rövid időn belül szinte kivétel nélkül gyorsvonattá minősítették vissza őket. Az elképzelés nem volt előkészítve sem, ami szintén szerepet játszott a kudarcban.

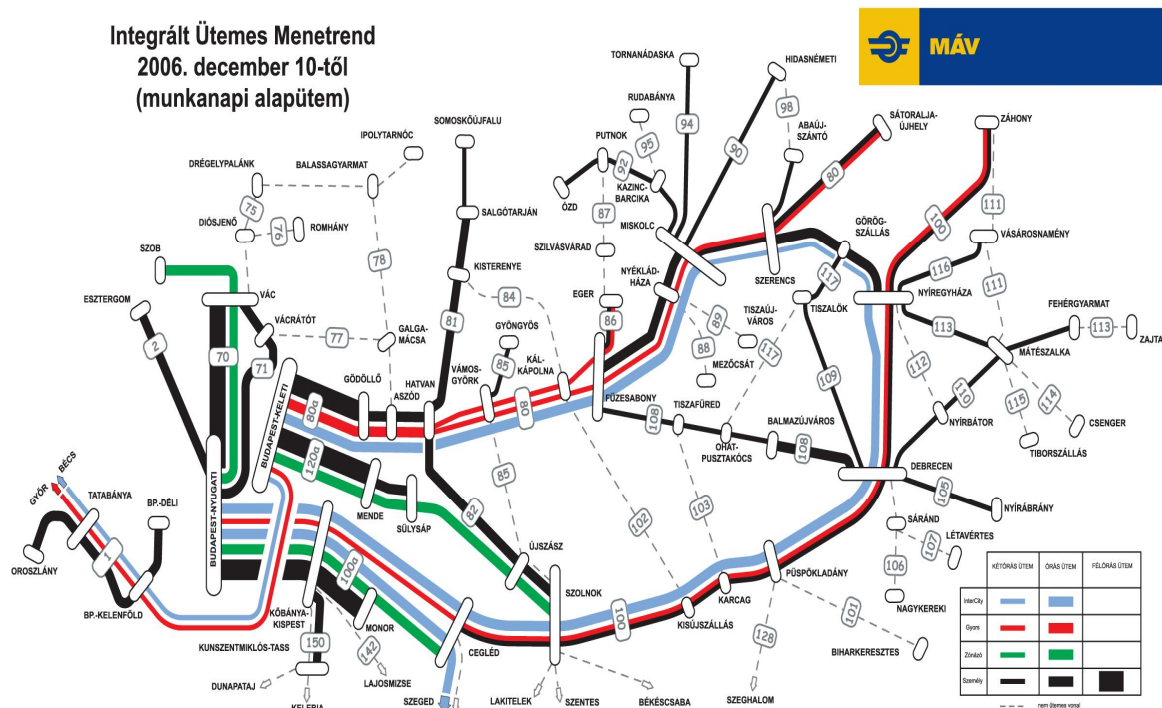
Ezt a kisebb visszaesést követően, 2006-tól kezdődött meg az átgondolt, kínálati alapú menetrendi szerkezet kialakítása a hazai személyszállító vonatok tekintetében, az integrált ütemes menetrend fokozatos bevezetésével.

5.2. Az ütemes menetrend bevezetése és kiterjesztése, a transzverzális vonatok változásai

A MÁV 2004-re kezdte felismerni, hogy a személyközlekedésben beöltött piaci helyzetét csak kínálatnöveléssel és az utasigényeknek való jobb megfeleléssel tarthatja meg. Ennek a jegyében kezdődött meg az ütemes menetrendek kidolgozása, amelyek a rendelkezésre álló erőforrásokkal valósítottak meg kínálati menetrendet. Először a Budapest-Váv-Szob elővárosi vonalon alkalmazták, részhálózati szintű, és távolsági vonatokat is magában foglaló módon a 2006/2007-es menetrendben jelent meg.

Vázlatosan ismertetem az ütemes menetrenddel kapcsolatos fogalmakat. Ütemes menetrend alatt egymást azonos időben követő, kiszámítható járatok rendszerét értjük. Kínálati menetrenden az egymást sűrűn követő járatokat nevezzük. Ütemes menetrendnél követelmény, hogy jól megjegyezhető legyen az utasok számára. Integrált ütemes menetrend esetén olyan közlekedési hálózatról van szó, amelynek bármely pontjából bármely pontjába néhány átszállással el lehet jutni, csomópontokat összekötő, ütemesen közlekedő viszonylatokkal. Utóbbinak feltétele az is, hogy a menetrendben legyen egy 60 vagy legfeljebb 120 perces alapütem, minimum 12 órás, megszakítás nélküli napi időintervallumban, a hét minden napján. Az átszállások minden irányból minden irányba biztosítása érdekében pedig a menetrendnek szimmetrikusnak kell lennie.

A fenti rövid bevezetés után nézzük meg, hogy ez a hazai vasúthálózat távolsági vonataiban hogyan jelent meg. 2006 decemberében a MÁV az alábbi térképpel kommunikálta az utasok felé az integrált ütemes menetrend kelet-magyarországi bevezetését:



3. ábra: a távolsági vonatokra is kiterjedő ütemes menetrend térképe 2006-ból

A térképről jó leolvashatók annak a távolsági vonatokat érintő részletei is. Budapestről Egerbe illetve Miskolcra át Sátoraljaújhelyre felváltva óránként, Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza felől Záhonyba két óránként indultak gyorsvonatok. Újdonság és az integrált ütemes menetrend fontos eleme volt a kétóránként közlekedő ún. kör-IC, amely Keleti pályaudvar-Miskolc-Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok-Cegléd-Nyugati pályaudvar útvonalat futotta be mindkét irányból. A köztes órákban Budapest-Miskolc és Budapest-Nyíregyháza IC járatok közlekedtek, természetesen vonatpárokat alkotva. Szintén új elem volt a szegedi ún. hibrid-IC, amely a gyorsvonat és az InterCity összevonásával keletkezett, és óránként közlekedett a főváros és Szeged között. A vonattípus létrehozásának technológiai okai voltak, a Budapest-Cegléd vasútvonalon szegedi vonatok számára fenntartott menetvonalak, és a Cegléd-Szeged egyvágányú vasútvonal lehetséges vonatkeresztezési helyeinek korlátjából született ez a kompromisszumos, de sikeresnek bizonyuló megoldás. Bár a térkép azt mutatja, hogy Budapestről Győrbe a gyorsvonatok 2 órás, Bácsba az InterCity (inkább EuroCity) vonatok szintén 2 órás ütemben indultak, ez nem volt teljesen így, nem tartották egész nap szigorúan a 2 órás ütemet. Mind a gyorsvonatok, mind az InterCityk napi járatszáma (a belföldieket is hozzávéve) magasabb, mint a 2 órás ütemből adódik. Salgótarjánba már csak napi egy, nemzetközi gyorsvonatpár közlekedett, de átszállással a gyorsvonatokéhoz

hasonló eljutási idő állt fenn a Keleti pályaudvar és a nógrádi város között, magasabb napi gyakorisággal. A térképről leolvasható, hogy mely mellék-vagy éppen fővonalak személyvonatai képezték részét az integrált ütemes menetrendnek. Megszűnt a Sátoraljaújhely-Budapest-Szombathely/Sopron átlós vonat, mely gyakorlatilag az utolsó volt ebben a kategóriában. A pontosság kedvéért megemlítem, hogy egy mégis maradt, a Sátoraljaújhely-Budapest-Nagykanizsa vonatpár még naponta közlekedett. A Miskolc-Szeged közvetlen vonatrész teljesen eltűnt, a Szeged-Záhony közvetlen vonat pedig csak péntekenként ill. ellenkező irányban vasárnaponként járt, a Szegeden tanuló diákok igényeihez igazodva. Székesfehérvár-Győr közötti szakaszára rövidült a korábban Pécsről induló vonatpár, amely elődjéhez hasonlóan Győrből pénteken és vasárnap indult, oda szombaton és hétfőn érkezett. A Budapest-Békéscsaba-Lökösháza vonalon az ekkor zajló pályarekonstrukció miatt ekkor még nem volt lehetőség az ütemes menetrend bevezetésére.

Erre való kísérlet nyomait a következő 2007-2008-as menetrendben találunk, de ez békéscsabai indulási és érkezési időpontok alapján nem felelt meg annak a kritériumnak, hogy azonos óra perckor közlekedjenek kétóránként vagy óránként a vonatok. Délelőtt kivételével közel óránként volt közvetlen vonat Békéscsaba és Budapest között. A 2007-2008-as menetrendben Budapest és Győr között megvalósult a szigorú, 2 órás ütem a gyorsvonatok szegmensében, de visszaútban nem. Budapest és Kelebia (estleg csak Kiskunhalas) között közlekedtek 2 órás ütemben a belföldi gyorsvonatok ettől az évtől kezdve. Néhány további vonalon is megtaláljuk az ütemes menetrend elemeit (jellemzően nem szigorú ütemmel), többségben a sugaras irányú fővonalak vonataihoz csatlakozva.

A 2008-2009-es menetrendben kezdődött meg az ITF (integrált ütemes menetrend) Dunántúlra való kiterjesztése. Ez a Budapest-Pécs IC vonatok esetében, 2 órás ütemmel maradéktalanul, a vonal személyvonatait illetően jó közelítéssel megvalósult. Ezzel párhuzamosan megszűnt az összes Budapest-Pécs gyorsvonat. Fontos, interregionális kapcsolatot valósítottak meg a Kecskemét és Kaposvár között egész nap kétóránként közlekedő ún. délkör vonatok. Egy-egy (hajnali vagy késő esti) vonat végállomása Kecskemét helyett Kiskunhalas volt, a Dunántúlon pedig több Nagykanizsáig vagy Gyékényesig közlekedett ill. onnan indult. A Budapest-Győr-Celldömölk(-Szombathely) viszonylatú vonatok délutáni közlekedésében található még 2 órás ütem mindkét irányban. A Pécs-Kaposvár-Nagykanizsa-Szombathely vonatpár Kaposvár helyett Barcs felől közlekedett, a Pécs-Kaposvár-Fonyód-Szombathely vonatpár dél-dunántúli

végállomása pedig Kaposvár lett. A Wien-Pécs IC-ből gyorsvonat lett, Wien (Bécs) helyett csak Wiener Neustadtig (Bécsújhely) járt, de ugyanazokat a hazai városokat kötötte össze, mint korábban. A Székesfehérvár-Győr vonat teljesen megszűnt. Budapest-Szolnok-Békéscsaba viszonylatban 2-2 délelőtti hiányzó vonat kivételével 60 percenként jártak vonatok, mindenhol azonos óra perckor indulva. A kelebiai vonalon viszont a 2 órás ütemből 1-1, déli órákban közlekedő vonatot töröltek, sértve ezzel az ITF alapelvét.

2009 decemberében folytatódott az ITF dunántúli bevezetése. A Budapest-Székesfehérvár-Szombathely gyorsvonatok 2 órás ütemben indultak, mind zalaegerszegi közvetlen vonatrészt is továbbított. Budapest és Nagykanizsa között jó közelítéssel 2 órás ütemes közlekedés valósult meg, gyorsvonatok által. Ennek részét képezte a Venezia EN vonat is, amely kevesebb közbenső állomáson állt meg, így az ütemből adódó időpontnál előbb érkezett Nagykanizsára ill. később indult onnan a főváros felé. A balatoni nyári menetrendben Budapest-Székesfehérvár-Balatonfüred viszonylatában 2 óránként, ütemesen közlekednek a vonatok. Tapolca és Balatonfüred közti szakaszon viszont ez a 120 perces ütem hiányzik, mert megállásaik száma különbözik, felváltva minden állomáson és megállóhelyen, ill. csak a fontosabb Balaton-parti állomásokon állnak meg az említett szakaszon. A pécsi vonalon, gyakorlatilag az előző évi személyvonatok helyett Budapest-Pécs viszonylatú gyorsvonatokat közlekedtettek 2 órás ütemben, melyek Sárbogárd és Pécs között minden állomáson és megállóhelyen megálltak. Új vonatnemként jelent meg az InterRegio, a délkör vonatok Kecskemét-Dombóvár között járó utódai ill. a Sárbogárd-Baja viszonylatú vonatok kapták ezt a besorolást. Ütemük szintén 120 perces volt. Ettől az évtől kezdve a Wien-Zagreb nemzetközi vonattal egyesítve jár a Wien-Pécs vonatpár Wien és Nagykanizsa között, utóbbi állomáson jelentősen megnövelve a vonat tartózkodási idejét. Új gyorsvonatpár létesült Pécs és Szombathely között, Barcs-Nagykanizsa érintésével. A korábbi Szeged-Záhony diákvonat helyett Miskolcra indítottak közvetlen vonatot, Campus expressz néven.

Mindezzel kialakult létrejött a hazai fővonalak nagy többségére kiterjedő integrált ütemes menetrend, amely alapvetően napjainkra is jellemző. Néhány kisebb, inkább kedvezőtlen változást azonban meg kell említenünk. 2010-ben megszűntek a délkör vonatok utódjai, Dombóvár-Baja személyvonattá rövidültek. 2012. április 15.-től pedig a vonatpárok számát is drasztikusan csökkentették ezen a viszonylaton. Baja és Kecskemét közlekedő részük InterRegio besorolást kapott, noha megyehatárt át nem lépő vonatokról van szó.

Az átszálló utasok számára meglehetősen hátrányos, hogy a 2006-tól Keleti-pályaudvarra érkező ill. onnan induló pécsi IC vonatok 2010-től újra a Déli pályaudvarra járnak.

Nagyon röviden meg kell említeni, hogy 2012. április 15.-től több száz személyvonat közlekedtetését szüntette meg a MÁV-START minisztériumi döntés eredményeképpen. A távolsági vonatokat nagyon csekély mértékben érintette ez a kínálat csökkentés. A Sárbogárd-Baja 2 óránként közlekedő InterRegio vonataiból szüntettek meg többet, megszűnt a Budapest-Szentes sebesvonat, és 3 Budapest-Békéscsaba közötti belföldi vonatpár. A Kaposvár-Szombathely sebesvonat pedig Celldömölkig rövidült, ezáltal jelenleg nem létezik közvetlen vonat a 2 város között.

Összességében elmondhatjuk, hogy öröndetes fejlődés eredménye a jelenlegi integrált ütemes menetrend, amely korszerűnek tekinthető. A vasúti infrastruktúra jelenlegi állapota mellett jobb vasúti menetrend nem igazán készíthető. Érzékelhető javítási lehetőséget egy területen látok, ez adja a következő fejezet témáját.

6. JAVASLATOK KÖZVETLEN KAPCSOLATOK VISSZAÁLLÍTÁSÁRA, ÚJAK LÉTESÍTÉSÉRE

Az integrált ütemes menetrend országos bevezetésével a hazai személyszállító vonatok menetrendje sajnálatos módon gyakorlatilag két, a dunántúli és a Dunától keletre elhelyezkedő országrész vasúti részhálózatára vált szét. Már ismertetett módon az átlós, kelet-nyugat kapcsolatot megvalósító belföldi vonatok gyakorlatilag teljesen eltűntek a menetrendi kínálatból, kizárólag balatoni idényvonatoknál találunk rá példát. Ennél is komolyabb problémát jelent, hogy a Dunántúlról érkező és ide induló vonatok egyike sem érint azonos budapesti vasútállomást, mint a debreceni és szegedi vasútvonalon közlekedő vonatok. A teljesség kedvéért megjegyzem, hogy Debrecenből létezik egy Keleti-pályaudvarra érkező, ill. onnan induló vonatpár, a Budapest-Moszkva viszonylatú Tisza-expressz. Így lényegében Debrecen, Kecskemét és Szeged ill. a Dunántúl városai között vasúton csak budapesti városi közlekedés igénybevételével lehet utazni. Ráadásul ez is leginkább autóbust (7-es buszcsalád Zugló és Budapest-Keleti között) jelent. Debrecen az ország második, Szeged pedig a harmadik legnépesebb magyarországi város, mindkettőben nagyobb tudományegyetemet is találunk, ezért fontos lenne az átlós kapcsolatok újraélesztése, illetve létesítése.

A jelenlegi integrált ütemes menetrend több év munkájával, lépcsőnként bevezetve alakult ki, összességében igen kedvezőnek mondható. Egyetlen nagyobb hiányossága,

hogy a kelet-nyugat irányú belföldi kapcsolatok nem megfelelőek benne, csak a nemzetközi, Ausztria és Románia felé közlekedő vonatok esetében biztosít jó csatlakozást a Keleti-pályaudvaron történő átszállással. Az érvényben lévő ütemes menetrendet javaslataim során annak előnyei, kínálat alapú volta miatt adottságnak tekintem, és a belőle adódó számos korlát mellett teszem meg a javaslataimat az átlós kapcsolatok létrehozására. Ugyanakkor nem tekintem az ütem megbontásának, ha valamely vonat budapesti végállomása megváltozik, pl. a Déli pályaudvarról a Keleti-pályaudvarra. További korlátnak tekintem a létesítendő vonatok egyetlen lehetséges fordítóállomásának, a Keleti-pályaudvarnak a szűkös kapacitását, ezért csak olyan konkrét javaslatot teszek, ahol az egyik jelenleg is létező vonat végállomása itt található. Figyelmet fordítok arra is, hogy az egész szerelvény továbbközlekedése biztosított, biztosítható legyen, és így ne legyen szükség tolatásra az említett állomáson, kizárólag irányváltásra és mozdonycserére. Konkrét lehetőségek felvázolásánál a jelenleg is létező, ütemen kívüli vonatok menetrendjét használom alapnak, amennyiben a jelenleg létező vonatok nem kapcsolhatók egy az egyben össze. Így például a Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok-Budapest-Keleti vasútvonalon a Tisza expresszét, ami jól megmutatja, hogy hány óra perckor van lehetőség ütemen felüli vonat közlekedtetésére egy-egy vasútvonalon. A szerelvényfordulókra azonban nem terjed ki a vizsgálatom, véleményem szerint ez a kérdés megoldható, amennyiben van rá szándék, igaz, a jelenleg vonalakra beosztott járműcsoportokat kétségkívül megbontja. A nemzetközi kocsikat is továbbító vonatokat ugyanakkor a szerelvény-összeállítások problémája miatt kivettem a lehetőségek közül.

Mint már említettem, Nyíregyháza-Debrecen felől van lehetőség a vonatok Keleti-pályaudvarra való közlekedtetésének, a Budapest-Újszász-Szolnok vasútvonalon. Ezt mindenképpen indokolt kihasználni minimum Keleti-pályaudvari átszállás biztosítására, de lehetőség szerint átlós vonat közlekedtetésére. A jelenlegi menetrendben azonban csak egy ilyen vonatot találunk. Az elővárosi vonatok menetrendje Szolnokról óra 27-kor és 57-kor induló gyorsvonat közlekedését teszi lehetővé Budapest felé. Az óra 27-es időpontokban többségében Békéscsaba felől érkező vonatok indulnak. A Záhony-Debrecen felől érkező sebesvonatok viszont minden páros óra 10 perckor érkeznek Szolnokra, így az újszászi vonalra való terelésük nem képzelhető el, a 17 perces szolnoki tartózkodás mindenképpen túl hosszú lenne. Ellenkező irányban Budapest-Keletiből csaknem minden óra 10 perckor indulnak a békéscsabai irányú vonatok, és óra 40-kor néhány egyéb, ütemen felüli nemzetközi gyorsvonat vagy nemzetközi IC. Szolnokra

utóbbiak óra 2 percre érkeznek, miközben a Szolnokról a Záhonyba menő sebesvonatok páratlan óra 50 perckor indulnak. Így a Záhonyi gyorsvonatok Újszász felőli közlekedtetése egyik irányban sem képzelhető el. Az IC vonatok esetében sem élhetünk ezzel a lehetőséggel, mert azzal megbontanánk a ceglédi csatlakozások, mely a hazai integrált ütemes menetrend egyik fontos eleme. Viszont a Tisza expressz nagyon jó példát szolgáltat arra, hogy a jelenlegi menetrendbe beilleszthető Budapest-Újszász-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vonat, mindkét irányban. Megjegyzem, hogy Budapest-Újszász-Szolnok-Püspökladány között romániai célállomású IC-k menetrendjében is megfigyelhető ez a lehetőség. Ezek a vonatok (a Tisza és a nemzetközi IC-k) a Keleti pályaudvarról óra 40 perckor indulnak és óra 20 percre érkeznek. A győri gyorsvonatok a Keletiből óra 38 perckor indulnak és óra 20-ra érkeznek (nem minden órában). Ez igen jó lehetőséget biztosít közvetlen, Nyíregyháza-Győr viszonylatú vonatok létrehozására, hiszen a Győr irányából érkező gyorsvonat adott óra 20-kor érkezhetne és 40-kor indulhatna tovább Nyíregyháza felé, míg ellenkező irányban a Keletibe óra 20-kor érkezhetne vonat Nyíregyházáról, ami óra 38 perckor indulhatna tovább Győr felé. Az említett nemzetközi vonatok bevonása a felvázolt átlós kapcsolatba nem igazán lehetséges, a Tisza budapesti érkezésének ill. indulásának órájában nem indul ill. érkezik győri gyorsvonat, a nemzetközi IC-k bevonása pedig vonatnemek keveredésével járna, ami szerelvényfordulók tekintetében sem szerencsés. Az átlós kapcsolat létrehozása érdekében így Nyíregyháza és Budapest között ütemen felüli, a Tiszához nagyon hasonló menetrendű gyorsvonatok beillesztését javaslom, amit győri gyorsvonattal lehet összekapcsolni. A győri gyorsvonatok konkrét időpontjai, illetve a Budapest-Püspökladány között a nemzetközi vonatok által foglalttá nem tett ütemen felüli lehetőségek az alábbi Nyíregyháza-Győr vonatok közlekedtetését teszi lehetővé:

- Nyíregyházáról 6:40 körüli indulás, Keleti pályaudvarra 10:20-kor érkezés, 10:38-as továbbindulás Győrbe, ahonnan Sopronba és Szombathelyre közlekedne tovább a vonat
- a vonat párja 15:05-kor indulna Szombathelyről, Sopronból a 15:29-es személyvonat szerelvényét alkotva, vagy részét képezve járna Győrig, ahonnan 17:31-es indulással, a Keleti-pályaudvarra 19:20-ra érkezve, onnan 19:40-kor továbbindulva 23:07-re érne Nyíregyházára
- Nyíregyházáról 13:40 és 15:40 körüli indulással további 1-1 vonat, ami a Keletibe 17:20-ra, ill. 19:20-ra érkezne, majd továbbközne Győrig, Debrecen és Püspökladány között jelenleg létező személyvonatokat is kiváltva

- a fenti 2 vonat párja 6:31-kor és 14:31-kor indulna Győrből, a Keletibe 8:20-as ill. 16:20-as érkezéssel, majd óra 40 perces indulással indulna Nyíregyházára

A fentieket gondolatébresztő lehetőségeknek szántam, valószínűleg nincs szükség mindegyik átlós vonat napi szintű közlekedtetésére, az igények felmérését szükségesnek tartom előtte. A javaslat lehetővé teszi, hogy a vonatok bármelyike csak adott napon közlekedjen, azonban ha ez nem párban valósul meg, a szerelvényfordulók bonyolultabbak lesznek. Pénteken és vasárnap (Győrből reggel szombaton és hétfőn) tartom különösen indokoltnak több ilyen vonat beillesztésének megfontolását, amelyek az utazó diákok számára igen jó eljutást biztosíthatnak. Miután a győri gyorsvonatok jelenleg is a Keleti-pályaudvarra közlekednek, az összekapcsolt vonatok így a jelenleginél nagyobb kapacitást nem vennének igénybe a fejállomáson.

Megjegyzem, hogy Győr és Debrecen között jelenleg is létezik budapesti városi közlekedés használata nélküli vasúti kapcsolat napi több alkalommal, azonos eljutási idővel a két vasútállomás között, igaz csak 2, Budapest-Keleti pályaudvaron és Szolnokon történő átszállással. Lényegében azonban a 7-es buszcsalád igénybe vétele is két átszállást jelent, ráadásul a BKV jegy többletköltsége is az utast terheli. Az említett két átszállásos kapcsolat létrehozása tudatos menetrendszerkesztés eredménye a szolnoki csatlakozás biztosításával, a Budapest és Békéscsaba közötti távolsági vonatok segítségével valósítható meg. Éppen ezért nagy hibának tartom, hogy ezt a lehetőséget az elvira internetes menetrendi kereső alapértelmezésben nem jeleníti meg.

Debrecen felől Pécsre is létrehozható közvetlen vonat a hálózati adottságok alapján. A jelenlegi menetrend alapján viszont egyszerű módon nem valósítható meg, alaposabb vizsgálatot igényelne a létrehozása. Ellentétben a Miskolc-Pécs közvetlen IC járatok indításával, amire az érvényes menetrend kitűnő lehetőséget biztosít. A Miskolcra induló InterCityk ugyanis páratlan óra 30 perckor érkeznek a Keleti-pályaudvarra, a pécsi IC-k pedig páratlan óra 56 perckor indulnak a Déli, páros óra 3 perckor a Kelenföldi pályaudvarról. A miskolci IC járatokat így a Keleti pályaudvarról páratlan óra 49 perckor továbbbindítva biztosítható a pécsi vonatok azonos kelenföldi indulása. Ellenkező irányban a pécsi IC-k Kelenföldről páratlan óra 58-kor indulnak a Déli pályaudvarra. Ha a Keleti felé közlekednének, oda páros óra 13 perce érkezve továbbbindíthatók lennének óra 30-kor Miskolcra. A nemzetközi vonatok miatt irányonként egy-egy ilyen lehetőséget kell kihúzni, amely nem teszi lehetővé a teljes szerelvény továbbközlekedését, a Keleti-pályaudvaron nemkívánatos tolatást igényelne. Ráadásul a fenti Miskolc-Pécs InterCity

járatok közül 3, ellenkező irányban 2 úgy is létrehozható, hogy a már javasolt Nyíregyháza-Győr vonatpárokhoz csatlakozzon a Keleti-pályaudvaron. Így Debrecen és Pécs között azonos pályaudvaron, a jelenleginél sokkal kedvezőbb átszállás biztosítható lenne. Jelenleg ugyanis rendkívül rossznak mondható ebben a relációban az átszállás, hiszen a Pécsről a vonatok a Déli pályaudvarra érkeznek, ahonnan a debreceni vonatok indulási állomása, a Nyugati-pályaudvar, de még Zugló vasútállomás is csak két városon belüli BKV járat igénybe vételével érhető el. Csak Kelenföld és Zugló között képzelhető el az átszállás egy BKV járattal, a 7E és 173E jelzésű autóbuszokkal, amelyek átszelik a város központját. Délelőtt a Miskolcra 9:28-kor induló, a Keletibe 11:30-kor induló IC-t célszerű összekapcsolni a Pécsre a Déliből jelenleg 11:56-kor induló IC vonattal, 11:49-es Keleti-pályaudvari indulással, a Déli helyett. A javaslat Nyíregyháza-Debrecen felől 11:20-ra beérő Tisza expresszhez 29 perces átszállási idővel jelentene csatlakozást Nyíregyháza-Debrecen felől Pécsre. Az előzőhöz hasonlóan a Miskolcra Budapestre 15:28-kor illetve 17:28-kor induló IC is továbbközlekedhetne Pécsre (a Keletiből 17:49-kor ill. 19:49-kor indulva), a javasolt Nyíregyháza-Győr átlós vonatokhoz azonos módon csatlakozva (melyek 17:20-kor és 19:20-kor érkeznének Budapest-Keleti pályaudvarra). Ellenkező irányban a Pécsről 5:14-kor és 13:14-kor induló IC-k Budapest-Keleti pályaudvarra való közlekedtetésével (oda 8:13-kor ill. 16:13-kor megérkezve), és Miskolcra való továbbindításával hozható létre 2 átlós vonat úgy, hogy a javasolt Győr-Nyíregyháza vonatokhoz csatlakozzon Debrecen-Nyíregyháza felé, hiszen azok 8:40-kor illetve 16:40-kor indulnának a Keletiből. Az átszállási idő 27 perc lenne. Köztük természetesen további IC vonatok is összekapcsolhatók, a 7:14, 9:14 és 11:14 pécsi indulási idejűek. A Pécsről 15:14-kor, a Keletiből 18:30-kor induló IC-k nemzetközi járatok, így összekapcsolásuk sajnos nem igazán oldható meg. Nem elhanyagolható megjegyzés, hogy a Keleti-pályaudvar és Kelenföld között a szükséges időpontokban nem közlekedik személyszállító vonat, a menetrendbe ezen a szakaszon is beilleszthető. A járatok összekapcsolásának egyszerű módja miatt naponta közlekedő Miskolc-Pécs IC-eket látok célszerűnek. Összegezve a fentieket az alábbi konkrét javaslatot teszem, 1-1 délelőtti és délutáni összekapcsolt vonatpárra:

- a Miskolcra 9:28-kor induló IC járat összekapcsolása naponta a Pécsre jelenleg a Déliből 11:56-kor induló járattal, Keleti-pályaudvar érintésével. Mindez jó átszállást biztosít naponta Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok felől Pécsre

- a Miskolcra 15:28-kor induló IC Pécsre való továbbindítása minden nap a Keleti-pályaudvarról. Csatlakozás az esetlegesen létrehozott Nyíregyháza-Győr átlós vonathoz annak közlekedésének napjain.
- a Pécsről 5:14-kor és 13:14-kor induló IC-k naponta Miskolcra való továbbközlekedtetése a Keleti-pályaudvaron át. Mindkettő csatlakozna Nyíregyháza felé (azok 8:40-es és 16:40-es indulásaihoz) a Győr-Debrecen-Nyíregyháza átlós vonatokhoz, amely napokon azok közlekednének.

Megjegyzés: a köt IC-k bevonását az átlós forgalomba –azoknak már így is meglehetősen hosszú- menettartama és zavar-érzékenysége miatt nem tartom célszerűnek.

A (Sátoraljaújhely-)Miskolc-Budapest-Győr(-Szombathely/Sopron) viszonylatú átlós vonatok hozhatók létre a legkönnyebben, pusztán a SZVÖR (Személyszállító Vonatok Összeállítási Rendje) megváltoztatásával, én mégis ezt kevésbé jelentősnek tartom, mint a már megtett javaslataimat. Ennek oka az, hogy a fenti relációkban a vonatok összekapcsolásával az eljutási idő (a vasútállomások között) nem változna, az átszállási lehetőség pedig a Keleti-pályaudvaron biztosított (nem szükséges BKV járatokon való utazás). Továbbá az azonos vonatnemek összekapcsolása 36-40 perces állomási tartózkodási idővel járna, ami meglehetősen soknak mondható. Nem véletlen tehát, hogy csak harmadik átlós irányként foglalkozom vele, és tekintem további adottságnak a megtett javaslataimat, amiben bizonyos vonatokat már bevontam az átlós kapcsolatokba, így még egyszer már nem tehetem meg. Lehetséges közvetlen gyors-és IC vonatok létrehozására is. Utóbbira –figyelembe véve a javasolt Miskolc-Pécs közvetlen IC járatokat- nem sok lehetőség maradt, lényegében a Sopronból 9:10, Szombathelyről 9:00 időpontokban induló, Budapest-Keleti pályaudvarra 11:54-kor érkező vonat indítható csak tovább 12:30-kor Miskolcra. Másik irányban a Miskolcra 13:28-kor induló, a Keletibe 15:30-kor érkező, majd Sopronba és Szombathelyre 16:10-kor továbbinduló közvetlen IC hozható létre. Mindkét említett járat szombathelyi kocsijai Graz állomásig közlekednek ill. onnan indulnak, de tekintve, hogy a MÁV-START állítja ki őket, így a szerelvények összeállításánál a nemzetközi jelleg nem okoz megoldhatatlan problémát. Tekintve a Miskolc-Győr közötti jó átszállási lehetőségeket, az olyan átlós vonatoknak látom több értelmét, ahol további fontosabb városok is (leginkább Sopron és Szombathely) részesülnek az átszállásmentes kelet-nyugati kapcsolat –időben nem megjelenő- előnyében. Figyelembe véve, hogy a felvetett közvetlen IC-k közül Miskolcra kora délután indul az egyik, gyorsvonat esetében délelőtti közvetlen járatot

célszerű létrehozni. Ez Sátoraljaújhelyről 3:51-kor, Miskolcra 5:35-kor gyorsvonat lehetne, amely a Keletibe 8:00-ra ér, ahonnan 8:38-kor Szombathelyre induló vonat szerelvényét alkotná. Sopronba jelenlegi Győr-Sopron személyvonat helyett, annak idejében közlekedve vinne közvetlen kocsikat. Párja a Szombathelyről 13:05-kor, Sopronból 14:00-kor induló budapesti gyorsvonat Sátoraljaújhelyig való továbbközlekedése lehetne, a Keleti pályaudvaron 40 perces tartózkodással. Ez azt jelentené, hogy ebben az irányban is 1 délelőtti (IC) és 1 délutáni (gyors) közvetlen vonat jönne létre. A keletről nyugatra haladó vonat esetében kedvezőtlen a meglehetősen korai indulás, de 2 órával későbbi közlekedése esetén elveszne a Nyíregyháza-Győr-Sopron/Szombathely közvetlen vonat létrehozásának lehetősége. A miskolci (sátoraljaújhelyi) gyorsvonatok Budapest-Székesfehérvár-Szombathely gyorsvonatokhoz nem kapcsolhatók, mert a Keleti-pályaudvaron mindössze 4 ill. 7 perces tartózkodást jelentene, amely nem elegendő, kisebb késés esetén is komoly gondokat okozna.

Békéscsabáról a jelenlegi menetrendi szerkezetben Győr felé csak vonatnemek keresztezésével, de Székesfehérvár-Szombathely vagy Zalaegerszeg felé e nélkül létrehozható belföldi közvetlen vonat. Békéscsaba felől ugyanis óra 50 perckor érkeznek vonatok a Keleti-pályaudvarra, amelyek közül a szóba jövőket következő óra 5 perckor továbbindítva biztosítható a szombathelyi gyorsvonatok óra 19 perces kelenföldi indulása. Szombathely-Székesfehérvár felől pedig Kelenföldre páratlan óra 38 perckor érkeznek a vonatok, melyek a Keleti-pályaudvarra óra 53 perckor érkezhetnének, így amennyiben belföldi a következő óra 10 perckor Békéscsaba felé induló vonat, a két gyorsvonat minden további nélkül összekapcsolható. Kétségtávol nem egy igazán jelentős átlós irányról van szó, de Békéscsaba mellett bekapcsolná Veszprémet és esetleg Zalaegerszeget is az átlós vonatok vérkeringésébe. Veszprém esetében pedig az egyetlen Keleti pályaudvart érintő vonat lenne, ami a továbbutazások szempontjából is jelentőséggel bír. Éppen azért napi 1-2 ilyen vonatpár közlekedtetését indokoltnak tartom, ha már a menetrendből adódóan van lehetőség a létrehozására. Nagyobb hátránya az lenne ezeknek a vonatoknak, hogy tovább szűkítenék az amúgy is nagyon korlátozott Kelenföld-Ferencváros közötti vasúti pályakapacitását, kisebb hátránya pedig az, hogy így az ütemes menetrendben nem minden szombathelyi (Székesfehérvár felőli) gyorsvonat indulna ill. érkezne azonos budapesti pályaudvarra. A Békéscsabáról 7:18-kor és 13:18-kor induló gyorsvonat összekapcsolása képzelhető el a Kelenföldről 10:19-kor ill. 16:19-kor induló szombathelyi gyorsvonatokéval. Szombathely felől pedig az

onnan 10:05-kor, 12:05-kor, pénteki napokon pedig a 8:05-kor induló gyorsvonatok mehetnének tovább Békéscsabára, a Keleti-pályaudvarról 14:10-kor, 16:10-kor ill. 12:10-kor továbbindulva. Mindezek az elméleti lehetőségek, döntés kérdése, hogy melyet, melyeket és milyen napokon valósítanak meg esetlegesen. A Békéscsaba-Győr közvetlen vonatok hiánya nem jelent nagyobb problémát. Ennek oka, hogy a Békéscsabán át Romániába közlekedő vonatok menetrendjét az Ausztria felé közlekedő railjetekhez igazították. A Budapest-Békéscsaba közötti gyorsvonatok menetrendje a nemzetközi vonatokéval megegyező, csak más órákban indulnak, hasonlóan a Budapest-Győr(-Szombathely/Sopron) belföldi IC-k railjet járatokéhoz nagyon hasonló menetrendjeivel. Így Békéscsaba és Győr között átlagosan 20 perces átszállási idővel jónak mondható vasúti kapcsolat van. Korábban csaknem minden órában létezett ez a kedvező átszállási lehetőség, de a békéscsabai belföldi vonatok április 16.-ától való ritkítása óta ezek száma némileg csökkent. Az ütemes menetrend békéscsabai vonalra bevezetése során felmerült az itt közlekedő távolsági vonatok Budapest-Győr-Szombathely/Sopron IC-kel való összekapcsolásuk, amely végül nem valósult meg. Romániai kiindulási vagy célállomású vonatok esetében ezt nem tartom szerencsének, mivel a Sopron/Szombathely felől érkező teljes szerelvény továbbközlekedtetése nem indokolt. Ebben az irányban még könnyen megoldható a soproni kocsik lekapcsolása, de ellenkező irányban, egy Romániából érkező vonathoz kocsikat kapcsolni, ezzel a Keleti-pályaudvaron többlet tolatást kiváltva nem előnyös megoldás. Különösen, hogy az Arad felől érkező nemzetközi vonatok sokszor késnek kisebb-nagyobb mértékben, ami további problémákat okozna továbbindításuk esetén. Néhány belföldi vonat esetében az elképzelést megvalósíthatónak tartom, a vonatnemek keveredése ellenére is. Ezek a Békéscsabáról 7:18-kor és 13:18-kor induló gyorsvonatok (feltéve, hogy nem Székesfehérvár-Szombathely felé mennek tovább), melyek 10:10-kor illetve 16:10-kor indulhatnának Győr felé a Keletiből IC járatként. Győr (Sopron/Szombathely) felől egyetlen vonat továbbindítása képzelhető csak el, az onnan 14:23-kor induló IC járaté, amely a Keletibe 15:54-kor érkezik, ahonnan 16:10-kor indulhatna tovább Lőkösházára, immár gyorsvonatként (ha ez nincs összekapcsolva szombathelyi gyorsvonattal). A jó átszállási lehetőségek miatt azonban mindezen közvetlen vonatokat nem tartom fontosnak, a Szombathely-Békéscsaba közvetlen vonatokban több fantáziát látok.

Szegedről Győr (Sopron, Szombathely) felé közvetlen vonat csak alaposabb megfontolások után volna létrehozható, noha kétségtől indokolt lenne, de a kedvezőtlen

hálózati adottságok ezt rendkívül megnehezítik. Szeged, Győr és Sopron is egyetemi városok, nem megelégedve a szegedi vonalon elhelyezkedő Kecskemétről sem, ahol főiskola található, így egy a fenti városokat felfűző vonatnak, különösen pénteki és vasárnapi napokon lenne létjogosultsága. Szeged és Székesfehérvár közötti közvetlen vonatra találunk precedenst a menetrendben, mégpedig a nyári hétvégi napokon közlekedő Szeged-Fonyód viszonylatú Aranyhíd expresszt. Ennek mintájára létre lehetne hozni Szeged-Kecskemét-Ferencváros-Kelenföld-Székesfehérvár viszonylatú vonatot, amelyre –igaz csak közvetlen vonatrészként- találunk példát a 2000/2001-es menetrendben is, a fenti irányban pénteki, visszaútnban vasárnapi napon. Az Aranyhíd expressz óra 2 percre ér Székesfehérvárra, a szombathelyi vonatok pedig páratlan óra 15 perckor indulnak innen, így a precedens értékű vonat menetrendjéhez hasonlóan alkalmazva továbbutazás csatlakozása is megoldható lenne. Szombathely felől Székesfehérvárra pedig óra 38 perckor érkeznek a gyorsvonatok, míg nyáron az Aranyhíd expressz óra 52 perckor indul, így ebben az irányban is biztosítható a csatlakozás a bázis (Fonyód-Szeged) vonathoz hasonló menetrenddel. Éppen ezért a Szeged-Székesfehérvár közvetlen vonat újraélesztését mindenképpen megfontolandónak tartom, pénteki és vasárnapi napokon, de mindkét nap mindkét irányba, figyelembe véve, hogy Veszprém, mint további egyetemi város felé is csatlakozást biztosítható vele. Ráadásul Kelenföld állomáson győri irányú vonathoz is csatlakozást jelentene.

A Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa vasútvonal személyforgalmában az idegenforgalom a meghatározó, így nyáron átlós vonatok közlekednek a vonalon (keszthelyi végponttal) Sátoraljaújhely-Miskolc, Záhony-Nyíregyháza-Debrecen felől naponta, Szeged-Kecskemét felől pedig szabad és munkaszünetes napokon. Miskolcra elő-és utószezonban is napi szinten elérhető a Balaton közvetlen vonattal. A fenti relációkban ez megfelelőnek mondható. Érdekes lenne megvizsgálni, hogy a Szeged-Kecskemét-Fonyód vonat kihasználtsága várhatóan hogyan alakulna, ha a vonat naponta közlekedne, és nem csak főszezoni szabad-és munkaszünetes napokon. Békéscsaba felől nem találunk közvetlen vonatot a Balatonra, legalább nyári hétvégi napokon mindenképpen indokolt lenne egy ilyen vonatpár létrehozása. Hasonlóan igen fájó hiány, hogy Győr és a Balaton között jelenleg egyáltalán nem létezik közvetlen vonatpár, még nyári szabad-és munkaszünetes napokon sem. Korábban a Bakonyon keresztül, Veszprém érintésével, rendkívül alacsony utazási sebességgel, és Komárom-Székesfehérvár felőli jelentős kerülővel is közlekedett Győrből Balatonfűredre vagy éppen Siófokra

idényvonat, hétféi napokon. Már a hálózatról szóló fejezetben szándékosan utaltam rá, hogy Pápa-Celldömölk-Tapolca felől, Győrből a Balaton északi partjára dízelvonatatással közvetlen vonat létesíthető. A vonat balatoni végállomásának Keszthely, vagy Tapolcáról budapesti irányban Zánka-Köveskál ill. Balatonfüred képzelhető el. Keszthely idegenforgalom szempontjából fontos város, számos látnivalóval, így talán ez a végpont az előnyösebb. Zánka-Köveskál végállomás esetében a vonat érintené a szintén népszerű Badacsonyt, a balatonfüredi végállomás pedig több Balaton-parti településhez, nyaralóhelyhez létesítene közvetlen kapcsolatot. Győr mellett így Pápáról is el lehetne jutni közvetlen vonattal a Balatonra. Tekintve, hogy Celldömölkéről nyáron naponta 3 közvetlen vonat is jár a Balaton irányába, a győri vonatnak célszerű a deltavágányon kihagynia ezt az állomást, irányváltást és körüljárást megtakarítva mindezzel.

Természetesen további megszűnt átlós, transzverzális kapcsolatok létesítése is indokolt lenne. Pl. a 2010 decemberében teljesen megszűnt ún. délkör vonatké, melyek a 2008/2009-es menetrendben jellemzően Kecskemét és Kaposvár vagy Nagykanizsa között jártak, a következő évben viszont már Dombóvárig rövidült a dunántúli szakaszuk. Kecskemétről jelenleg mindössze Bajáig járnak, pedig a 2008/2009-es menetrendhez hasonlóan most is volna elméleti lehetőség ütemes, 2 óránként való közlekedtetésükre. Dunántúli végpontjának az egyetemmel is rendelkező Kaposvárt javaslom a vonatok túlnyomó többségének. A Dunántúlon hiányzó transzverzális összeköttetés a megszüntetett Pécs-Győr vonatpár, amely három megyeszékhelyet kapcsolt össze, a fenti két városon kívül Székesfehérvárt. A vonat újraindítását szükségesnek tartom, még akkor is, ha a leromlott pályaállapotú Sárbogárd-Börgönd szakasza miatt a korábbinál kissé hosszabb menettartammal lenne csak újraéleszthető. Jelenleg egyetlen közvetlen Szeged-Kecskemét-Debrecen-Nyíregyháza vonatot sem találunk a menetrendben, viszont olyan jók a ceglédi csatlakozások, hogy a Szeged és Debrecen ill. Nyíregyháza vasútállomások között magasabb a legkedvezőbb eljutási sebesség, mint a korábbi közvetlen vonat utazási sebessége. Így bár átszállással, de a jelenlegi ütemes menetrend kedvezőbbnek mondható, különösen, hogy ennek a kedvező kapcsolatnak a lehetősége minden órában megvalósul. Az idegenforgalomban fontos szerepet betöltő és főiskolával rendelkező Eger illetve az egyetemi város, Szeged között is érdemes mérlegelni hétféi napokon való közvetlen gyorsvonat indítását, különösen, hogy átszállásokkal nagyon körülményes a két város közötti vasúti közlekedés.

A fenti javaslatok bár nem teljes körűek, de magukban foglalják azokat, amelyeket a legfontosabbnak tartok, és amelyek a jelenlegi menetrend nagyobb változtatása nélkül megvalósíthatók. Remélhetőleg a MÁV-START illetékesei is felismerik a közeljövőben a kelet-nyugat országon belüli vasúti kapcsolatnak jelenlegi nem megfelelő helyzetét, és láthatunk majd módosításokat ennek javítására.

MELLÉKLET

A dolgozathoz táblázatos melléklet tartozik, amelyből kiolvashatóak, hogy mely nagyobb hazai városok között léteztek közvetlen összeköttetések, és milyen napi járatszám mellett 1982, 1991, 2000 és 2012 években. A járatszámokban a távolsági személyvonatokat nem vettem figyelembe. 2012-ben a vonatszám-csökkentés utáni állapotot tüntettem fel. A táblázatokban szerepel a relációnkénti legmagasabb utazási sebesség. Amennyiben a vonat nem a legrövidebb úton közlekedett, akkor is a lehetséges rövidebb utat vettem figyelembe az utazási sebesség kiszámításakor. Ez leginkább Miskolc-Szeged között eredményezett nagyobb különbséget. Siófok, Balatonfüred és Fonyód esetében akkor is a nyári menetrendet vettem alapul, ha ezt külön nem mindenhol jelöltem. A táblázatokban kizárólag a 100 km-nél hosszabb kapcsolatokat tüntettem fel.

A napi járatszám jelölése a következő: amennyiben naponta közlekedő játról van szó, egyetlen szám jelöli. Ha egy vagy több vonat csak pénteken vagy vasárnap járt, a naponta közlekedő vonattól + jel választja el. A főváros irányából vidéki városok felé ez alapértelmezésben pénteki nap, Budapest irányában pedig vasárnap. Előfordul, hogy Budapestről péntek délután és szombat délelőtt is indult mentesítő vonat. Ezeket az első + jel után / jellel választottam el egymástól. Amennyiben nem állapítható meg a mentesítő vonat közlekedésének napja az ismertett főszabályból, akkor a nap kezdőbetűjét jelöltem zárójelben (a „sz” a szombat és nem a szerda rövidítése). A második + jel után a balatoni nyári menetrend időtartamában közlekedő többlet vonatok száma szerepel. Amennyiben * is van e mellett a szám mellett, az azt jelenti, hogy az idényvonat csak szabad és munkaszünetes napokon közlekedett.

Szeged, Kecskemét illetve Debrecen és Nyíregyháza között jelenleg nincsen közvetlen vonat, de olyan kedvezőek az átszállási lehetőségek, hogy a legnagyobb eljutási sebességet feltüntettem, csillaggal jelezve, hogy nem egy járat utazási sebességéről van szó.

A nagyobb hazai városok közötti közvetlen vasúti összeköttetések

Budapest	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Debrecen	8+5+1	13+3/1+1	17+2+2	24+0+2	93	91	86	89
Szeged	4+1	7+1(v)	11+1	16+0+1*	85	80	78	81
Miskolc	12+0+1	13+2/1+1	17+1/1	23+2+1	90	102	98	92
Pécs	4	5	10	14	74	86	86	83
Győr	5	5	19	25+0+1	69	70	98	97
Nyíregyháza	9+2+1	11+1+1	17+0+2	28+0+2	93	90	87	90
Kecskemét	4+1	7+1(v)	11+1	16+0+1*	83	82	80	83
Szombathely	5+1(h)	6	13	19	67	66	84	82
Kaposvár	3	3	4	1+1	69	71	78	64
Veszprém	5	4	6	8	67	67	75	70
Békéscsaba	3+1/1	6+1	10	9+2	74	76	74	79
Sopron	4	5	8	10	63	74	89	86
Zalaegerszeg	3	3	5	9+0+1*	62	61	65	73
Eger	2	3	5	8	69	74	77	67
Nagykanizsa (nyár)	5	5+1	11	9	66	74	74	62
Nagykanizsa (tél)	4	5	10+1	8	71	74	74	62
Hódmezővásárhely	1	1	1	0	52	61	52	
Salgótarján	2	3	3	0+1	53	58	56	49
Szekszárd	3	3	3	1+1	50	62	52	74
Siófok	11+3/4	10+4/4	17+2(sz)	16+2	73	83	76	68
Balatonfüred	7+2/1	4+3/2	7+1/1	10	68	67	57	54

Debrecen	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	8+3+1	14+3/1+1	18+2+2	24+2+2	91	86	86	87
Szeged	1	0+1	0+1	-	69	67	68	84*
Miskolc	2	3	3	7	83	79	85	92
Győr	-	-	2	-			65	
Kecskemét	1	0+1	0+1	-	67	65	66	86*
Székesfehérvár	0+0+1	0+0+1	0+0+2	0+0+2	70	75	69	70
Szombathely	-	-	1	-			64	
Szolnok	7+4+1	14+3/1+1	18+3+2	24+1+2	85	90	99	96
Tatabánya	-	-	1	-			62	
Sopron	-	-	1	-			64	
Eger	0+1	-	1	-	48		46	45
Salgótarján	0+1	-	-	-	65			
Siófok	1	0+0+1	1	1	69	74	66	67
Balatonfüred	-	-	1	1			66	57

Szeged	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	4+1	8	11+1(p)	16+1+1*	85	81	76	80
Debrecen	1	0+1	0+1	-	68	75	67	85*
Miskolc	1	2	2	0+1	58	69	60	77
Pécs	1+1	0+1(p-h)	-	-	51	51		
Nyíregyháza	1	0+1	0+1	0	72	77	66	86*
Székesfehérvár	-	-	0+1+1	0+0+1*			66	70
Szolnok	1+1	2+1	1+1	-	64	72	64	
Kaposvár	0+0+1	0+0+1	-	-	61	63		
Eger	0+1	0+1(sz)	0+1	-	70	65	59	
Balatonfüred	-	-	0+1	-			57	
Fonyód	0+0+1	0+1	-	0+0+1*	59	63		65

Miskolc	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	11+3+1	13+3	16+3	23+1/1+1	89	102	98	90
Debrecen	2	3	3	7	89	84	86	92
Szeged	1	2	2+1	0+1	58	68	63	69
Pécs	-	-	1	-			67	
Győr	1	1	4	-	63	70	89	
Kecskemét	1	2	2+1	0+1	72	65	60	69
Székesfehérvár	0+0+1	0+0+1	1+0+1	0+0+1	67	74	66	61
Szombathely	1	1	1	-	62	64	67	
Szolnok	1	3	2+1	-	78	82	98	
Tatabánya	1	1	2	-	62	70	68	
Békéscsaba	-	1	1	-		69	68	
Sopron	1	1	1	-	61	66	68	
Nagykanizsa (tél)	-	-	1	-			61	
Siófok	1	0+0+1	2	1	66	74	64	61

Pécs	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	4	6	10	13	72	98	87	80
Szeged	1+1	0+1/1/2	-	-	50	50		
Miskolc	-	-	1	-			64	
Győr	1	1	1	-	65	68	51	
Székesfehérvár	1	1	1	-	65	69	63	
Szombathely	2	2	3	3+1	59	64	60	54
Veszprém	-	-	1	-			61	
Sopron	-	0+1	1	1		53	53	57
Zalaegerszeg	-	-	0+1	-			51	
Nagykanizsa	2	2	2+1	3+1	56	62	57	50
Fonyód (nyár)	1+1	3+1(p)	2+1	1+1	68	69	55	44

Győr	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	6+1	7	20	25+0+1	67	71	94	97
Debrecen	-	-	2	-			60	
Miskolc	1	1	4	-	75	68	87	
Pécs	1	1	1	-	62	65	49	
Nyíregyháza	-	-	2	-			99	
Székesfehérvár	1	1+0+1(sz)	1	-	61	64	36	
Szombathely	1	2	6	12	70	64	87	84
Szolnok	-	-	2	-			64	
Békéscsaba	-	-	1(2)	-			66	
Zalaegerszeg	-	-	-	2+0+1*				69
Siófok	-	0+0+1(sz)	-	-		65		
Balatonfüred	1	0+0+1	1	-	44	42	37	

Nyíregyháza	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	8+2+1	11+2/1+1	17+1+2	29+1+2	90	85	89	88
Szeged	1	0+1	0+1	-	70	55	66	85*
Győr	-	-	2	-			86	
Kecskemét	1	0+1	0+1	-	70	50	64	87*
Székesfehérvár	0+0+1	0+0+1	0+0+2	0+0+2	72	75	71	69
Szombathely	-	-	1	-			65	
Szolnok	7+2+1	11+2/1+1	15+2+2	30+0+2	85	89	95	94
Tatabánya	-	-	1	-			64	
Sopron	-	-	1	-			66	
Nagykanizsa	-	-	1	-			59	
Siófok	1	1	2	0+0+1	70	74	68	67
Balatonfüred	-	-	1	0+0+1			65	58

Kecskemét	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	4+1	8	10	16+1+1	85	74	77	66
Debrecen	1	0+1	0+1	-	68	74	71	87*
Miskolc	1	2	2	0+1	72	52	61	76
Eger	0+1	0+1(sz)	0+1	-		61	55	
Nyíregyháza	1	0+1	0+1	-	71	76	68	88*
Székesfehérvár	-	-	0+1+1	0+0+1*			63	60
Fonyód	-	-	-	0+0+1				58
Balatonfüred	-	-	0+0+1	-			54	

Székesfehérvár	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Debrecen	0+0+1	0+0+1	0+0+2	0+0+2	72	77	67	69
Szeged	-	-	0+1+1	0+0+1*			60	72
Miskolc	0+0+1	0+0+1	2	0+0+2	64	76	62	69
Pécs	1	1	1	-	67	68	67	
Győr	1	1+0+1(sz)	1	-	65	68	40	
Nyíregyháza	0+0+1	0+0+1	0+0+2	0+0+2	73	77	65	68
Kecskemét	-	-	0+1+1	0+0+1*			58	70
Szombathely	3+1	4	5	7	67	67	63	67
Szolnok	0+0+1	0+0+1	2+2	0+0+2	66	76	54	
Békéscsaba	-	-	2	-			60	
Zalaegerszeg	2	3	5	7	59	58	67	73
Nagykanizsa (nyár)	5	5+0+1*	11	9	64	76	74	62
Nagykanizsa (tél)	4	5+0+1*	10+1	8	69	76	75	62

Szolnok	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Debrecen	7+5/1+1	13+3/1+1	17+3+2	24+0+2	86	98	97	98
Szeged	1+1	2	2+1	-	64	68	64	77
Miskolc	1	3	2	-	78	75	66	60
Győr	-	-	1	-			61	
Nyíregyháza	7+2+1	11+1+1	14+1+2	22+0+2	86	94	94	96
Székesfehérvár	1	0+0+1	2+2	0+0+2	67	74	59	71
Szombathely	-	-	2	-			59	
Eger	0+1	0+1(sz)	0+1	-	75	65	58	
Zalaegerszeg	-	-	1	-			55	
Hódmezővásárhely	1	1	2	1	44	56	54	48
Sopron	-	-	1	-			61	
Salgótarján	0+1	-	-	-	104			
Balatonfüred	-	-	0+0+1	0+0+1			61	52
Siófok	0+0+1	0+0+1	0+0+1	0+0+1	66	72	63	66

Szombathely	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	5+2	7+1	13+1	19	73	69	86	81
Debrecen	-	-	1	-			59	
Miskolc	1	1	1	-	61	63	65	
Pécs	2	2	3	3+1	59	64	60	55
Győr	1+1	2	7+1	13	72	55	79	76
Nyíregyháza	-	-	1	-			60	
Székesfehérvár	3+1	5	6	7	55	70	66	66
Szolnok	-	-	3	-			59	
Tatabánya	1+1	2+1	7+1	12	64	57	86	84
Kaposvár	2	1	2	-	58	70	61	
Veszprém	4+1	5	6	7	74	72	68	67
Békéscsaba	-	-	2	-			62	
Nagykanizsa	2	2+0+1	2+1	3+1	64	68	68	65
Tapolca (nyár)	1+1	1+1/1	1+1	3	69	61	65	73

Tatabánya	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Debrecen	-	-	1	-			57	
Miskolc	1	1	2	-	59	66	65	
Nyíregyháza	-	-	1	-			58	
Szombathely	1	2	7	12	63	59	84	83
Szolnok	-	-	2	-			57	
Békéscsaba	-	-	1	-			62	
Sopron	5	5	8	10	61	74	92	89
Zalaegerszeg	-	-	-	2				57

Kaposvár	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	3	3	3	1+1	68	83	79	68
Szeged	0+0+1*	0+0+1*	-	-	57	60		
Kecskemét	-	-	5 (2008)	-			39	
Szombathely	2	1	2	-	58	67	67	

Veszprém	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	4+1	5	7	8	71	78	69	64
Pécs	-	-	1	-			61	
Szombathely	4+1(h)	4	5	7	74	69	68	71
Szolnok	-	-	1	-			54	
Békéscsaba	-	-	1	-			59	
Zalaegerszeg	-	-	5	7			64	76

Békéscsaba	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	3+1/1/1	5	10	10+1	81	73	75	77
Miskolc	-	1	1	-		74	67	
Győr	-	-	1	-			73	
Székesfehérvár	-	-	2	-			60	
Szombathely	-	-	1	-			59	
Tatabánya	-	-	1	-				
Veszprém	-	-	1	-			57	
Zalaegerszeg	-	-	1	-			57	
Balatonfüred	-	-	1	-			57	

Sopron	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	5	5	8	10	62	72	82	79
Debrecen	-	-	1	-			59	
Miskolc	1	1	1	-	58	69	59	
Nyíregyháza	-	-	1	-			61	
Szolnok	-	-	1	-			58	
Tatabánya	5	5	8	10	60	74	89	82
Nagykanizsa	-	0+1	1	1		51	50	68
Pécs	-	0+1	1	1		56	53	58

Zalaegerszeg	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	3	3	4	11	65	61	69	70
Győr	-	-	-	4				55
Pécs	-	-	0+1(v)	-			56	53
Veszprém	-	-	4	7			70	79
Székesfehérvár	3	3	4	7	58	60	71	74
Békéscsaba	-	-	1	-			59	
Szolnok	-	-	1	-			55	
Tatabánya	-	-	-	4				57
Balatonfüred	3	3	-	-		63		

Eger	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	2	3	4	7	63	75	90	66
Debrecen	0+1	-	1	7*	46		47	48
Szeged	0+1	0+1	0+1(v)	-	65	62	60	
Kecskemét	0+1	0+1	0+1	-	63	57	56	
Szolnok	0+1	0+1	0+1	-	72	65	59	

Nagykanizsa (nyár)	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	5	5	12+1	9	63	69	69	61
Miskolc	-	-	1	-			60	
Pécs	2	2	4+1	3+1	57	63	57	53
Győr	-	-	0+1	-			55	
Nyíregyháza	-	-	1	-			61	
Székesfehérvár	5	5	12+1	9	63	72	72	61
Szombathely	2	2+0+1	2+1	3+1	66	70	72	65
Sopron	-	0+1	1	1		48	51	66
Eger	-	-	1	-			51	
Siófok	5	5	12+1	9	64	67	71	59

Nagykanizsa (tél)	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	5	5	12+1	8	65	69	69	61
Miskolc	-	-	1	-			60	
Pécs	2	2	4+1	3+1	57	63	57	53
Győr	-	-	0+1	-			55	
Nyíregyháza	-	-	1	-			61	
Székesfehérvár	5	5	12+1	8	65	72	72	61
Szombathely	2	2+0+1	2+1	3+1	66	70	72	65
Sopron	-	0+1	1	1		48	51	66
Eger	-	-	1	-			52	
Siófok	5	5	12+1	8	64	67	71	59

Fonyód (nyár)	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Pécs	2+3	2+1	2+2	1+1	67	63	55	46
Szekszárd	0+1	-	-	-	41			
Szeged	0+1	0+1	-	0+1	58	60		67

Siófok (nyár)	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	10+3/1	9+4	18+4	16+3	78	73	68	68
Debrecen	1	1	1	1	68	77	65	67
Szeged	-	-	-	0+1				76
Miskolc	1	1	2	2	63	76	63	56
Győr	-	0+1(sz)	-	-		63		
Nyíregyháza	1	1	1	1	69	76	64	67
Kecskemét	-	-	-	0+1				71
Szolnok	1	1	1	1	62	77	64	65
Nagykanizsa	5	5+1	11	9	67	72	74	57
Eger	-	-	1	-			55	

Balatonfüred (nyár)	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	8+3	4+4	8+1	10+1	74	68	57	51
Debrecen	-	-	1	1			55	59
Nyíregyháza	-	-	1	1			57	60
Szolnok	-	-	2	1			54	55
Szeged	-	-	0+1	-			55	
Kecskemét	-	-	0+1	-			53	
Békéscsaba	-	-	1	-			59	
Zalaegerszeg	3	3	-	-	62	61		
Szombathely	0+1	0+1	0+1	1	52	52	46	52
Győr	0+1	0+1	0+1			42	37	

Szekszárd	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	3	3	3+1	1+1	55	62	49	67
Fonyód	0+0+1*	-	-	-	57			

Salgótarján	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	2	3	3	0+1	56	60	54	51
Debrecen	0+1	-	-	-	67			
Szolnok	0+1	-	-	-	55			

Hódmezővásárhely	Közvetlen járatok száma/nap				Legmagasabb utazási sebesség (km/h)			
	1982	1991	2000	2012	1982	1991	2000	2012
Budapest	1+1	1+1	1+1	-	46	47	53	
Szolnok	1+1	1+1	2	-	39	38	51	

Forrás: saját szerkesztés, a Hivatalos menetrendek alapján

IRODALOMJEGYZÉK:

Borza Viktor- István György- Kormányos László- Vincze Béla György: Az integrált ütemes menetrend I. – Az integrált ütemes menetrend alapjai, története és hazai előzményei, Közlekedéstudományi Szemle LVII. évfolyam 2007/11.

Borza Viktor- István György- Kormányos László- Vincze Béla György: Az integrált ütemes menetrend II. – Az integrált ütemes menetrend vasúti kiterjesztése a keleti országrészre, Közlekedéstudományi Szemle LVII. évfolyam 2007/12.

Borza Viktor- István György- Kormányos László- Vincze Béla György: Az integrált ütemes menetrend III. – Az integrált ütemes menetrend első eredményei a vasúton, javaslat a további kiterjesztésre, Közlekedéstudományi Szemle LVIII évfolyam 2008/1.

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000, Budapest, 2001

gyorplusz.hu internetes hírportál

Heinczinger István: *A MÁV Zrt. pályahálózat helyzete, fejlesztése* című, 2009. szeptember 9-én, Nyíregyházán tartott előadása

Hivatalos ill. közforgalmú menetrendek: 1982-2012

Kozák Tamás: *A vasúti személyszállítás aktuális kérdései, valamint a fejlesztési tervek* előadása, X. Vasútgépész napok, 2009. október 6.

Köller László: *A különböző vasúti hálózatok (törzsvonalak, elővárosi vonalak, mellékvonalak, nagysebességű vonalak) vonali és hálózati hatékonysága, illetve a versenyképesség értelmezése a vasútnál hazai tapasztalatok és nemzetközi példák alapján* tanulmánya, 2003

Szabó Lajos: A kötőtpályás hálózatosodás és személyszállítás kérdései az alföldi régiókban, Közlekedéstudományi Szemle LIX. évfolyam 2009/5

VPE Hálózati Üzletszabályzatának 3.3.1.1. számú melléklete