

Nagy Tamás

A minőségi személyszállítás problémái a magyarországi vasutakon

Prospektusok tucatja előttem. Színesek, mégis egyhangúak. Három átlagarc kék-szürke vasúti kocsik előtt, lépcsőjén, benne. Utaznak mint sikeres bizniszmenek, utaznak mint boldog család a magyar vasúton. InterCityen. Elegánsak, mosolygósak, önteltek.

Sokan tapasztalhatták már, hogy a nyomorgó magyar vasút milyen sokat költ az InterCityk nevével fémjelzett minőségi belföldi személyszállítás propagálására. A fejlesztés szándéka valóban kimutatható InterCity-rendszerünkön, éppen ezért is indokolt, hogy – harag és elfogultság nélkül – bemutassuk ennek jelenlegi állapotát, és javaslatokat tegyünk a fejlesztés lehetőségeire.

Idestova három évvel ezelőtt, 1994 tavaszán foglalkoztunk először az InterCityk aktuális problémáival. Akkor inkább az újdonságnak számító budapest–pécsi és budapest–szegedi InterCity vonatokat értékeltük; és megállapítottuk, hogy nem is elsősorban a két település felé vezető vasútvonalak jelentős részének egyvágányú volta, inkább a szolgáltatás színvonala, a vonatok menetrendje, neve stb. miatt az új InterCityk nem veszik fel a versenyt az úttörőnek számító miskolci és debrecen–nyíregyházi InterCitykkel. Az azóta eltelt időben a minőségi személyszállítás terén további változások (egyértelmű fejlesztések és érthetetlen korlátozások) történtek, amelyek időszzerűvé teszik a téma újbóli vizsgálatát.

Újdonság: a nyugat-dunántúli InterCity

Az 1995/96-os menetrendi évben bevezették a Budapest-Keleti pályaudvarról Győrön és Csornán át Szombathelyre és Sopronba közlekedő InterCity vonatokat.^{**} A naponta négyszer, négyóránként közlekedő IC vonatok – a lehetőségekhez mérten – régi, súlyos problémát orvosoltak. Ez a probléma: a gazdasági és földrajzi szempontból Kelet-Magyarországnál kedvezőbb fekvésű Nyugat-Dunántúl vasúti hálózatának rendkívüli elhanyagoltsága. Ezért – természetesen – a térség fejlődését visszafogó szocialista szemléletet terheli a felelősség, amely a közlekedéspolitikát is messzemenőig meghatározta. Bármily megdöbbentő, de a szombathelyi vasútigazgatóság területén ma, 1997-ben, a Balatonszentgyörgy–Keszthely 10 km-es, nyúlfarknyi szakaszt leszámítva *egyetlen kilométer villamosított vasútvonal*; a Szombathely–Porpác 17 km-es vonalszakaszt figyelembe nem véve *egyetlen 120 km/h-ra alkalmas vasútvonal sincsen!!!* A vidéki vasútigazgatósági központok közül Szombathely kapta meg utoljára a szocialista érában a budapesti expresszvonatot, és most is utolsóként „érdemelte ki” az InterCityt.

* Technikai okok miatt a *Magánvasutak Magyarországon* című rovat kimaradt lapszámunkból. Folyt. köv. A szerk.

** Az egyszerűség kedvéért dolgozatunkban a vonatpárokat csak a budapesti indulással említjük.



Eső után köpönyeg
A szombathelyi InterCity útban Csorna felé.
bevezetése után néhány nappal a zsanati útátjáróban. A szerző felvétele

A '95-ös menetrendváltástól bevezetett InterCity vonatok kárpótlást jelenthettek a szombathelyi vasútlobby részére. A vonatok a MÁV Budapest–Hegyeshalom favorit vonalán futnak Győrig, onnan Csornáig a GySEV pályáját veszik igénybe. Ma ezek a legjobb állapotban lévő vasútvonalak Magyarországon. Gépcsere után Csornától 100 km-es alapsebességgel halad a vonat Szombathelyig (241 km). A hegyeshalmi és soproni fővonalak korszerűsítésével a sorrendben negyedik (a Bp. – Székesfehérvár–Veszprém–Szombathely az eredeti és legrövidebb [236 km] elérhetési lehetőség, futnak még vonatok a Bp.–Győr–Celldömölk–Szombathely [255 km] és a Bp. – Székesfehérvár–Tapolca–Szombathely [285 km] útvonalakon) főváros–szombathelyi vasútvonal-variáció megvalósította a régi reményeket: három órán belül lehet eljutni Budapestről a vasi megyeszékhelyre. Az új InterCity sikerének egyik titka a visszafogott, ízléses szombathelyi propaganda, a másik pedig majdnem egyórás előnye a veszprémi és győri gyorsvonatokhoz képest. A GySEV pályahasználatáért Sopron is kapott két IC-t reggel és délután, MÁV-kocsikkal. Az évtizedes hagyományokra visszatekintő *Wiener Walzer* nemzetközi gyorsvonat helyett egy új, *Zürichsee* nevű nemzetközi vonat jelent meg, amely Győrtől nem Bécs, hanem Sopron–Bécsújhelyen át halad Zürich felé, és InterCitynek minősülő közvetlen kocsijai vannak Sopronig.

A vonatok menet- és közlekedési rendjével, valamint összeállításával külön foglalkozunk.

1995 óta új belföldi IC járatot nem vezettek be. Az 1997/98-as menetrendi évre ígérik a Budapest–Békéscsaba és a Budapest–Kaposvár InterCityk bevezetését, a távolabbi tervekben pedig egri és zalaegerszegi IC-k is szerepelnek.

A magyarországi InterCityk menetrendjének értékelése

Viszonylat	InterCityk száma naponta	Távolság	Útközbeni megállások száma és ideje percben	Legrövidebb menttartam	A legrövidebb menettartam átlagssebessége (km/h)
Budapest–Miskolc	5	182	- / -	1.47	102,05
Budapest–Debrecen–Nyíregyháza	5	270	3 / 7	2.55	92,57
Budapest–Pécs	5	228	1 ill. 2 / 3 ill. 5	2.25	94,34
Budapest–Szeged	4	191	1 / 2	2.07	90,23
Budapest–Csorna–Szombathely	4	241	3 / 16 ill. 14	2.53	83,58
Budapest–Sopron	3	223	3 / 8–16 ill. 1 / 4–5	2.30	89,20

1. táblázat

Az 1991. májusi menetrendváltáskor megjelent miskolci és a másfél évvel később (1992. szept. 27-én) bevezetett debrecen–nyíregyházi IC vonatok naponta négyszer, háromóránként közlekedtek; az ötödik, esti vonat mindkét irányba csak vasárnap este közlekedett. A két viszonylat InterCity-forgalmának egyértelmű sikerét jelzi, hogy 1995 óta az esti vonatok is naponta járnak. A miskolci vonat bevezetése óta nem áll meg útközben; menetideje 1.47, 1.52, 1.50, 1.48 körül alakult. 1995-ben az 508 és az 509 sz. vonatok útvonalát kísérleti jelleggel, bizonyos napokon meghosszabbították Szerencsig, de ezt hamarosan megszüntették. A debreceni IC 2.55 perces menettartama bevezetése óta nem romlott, nem javult. Ebbe az is belefér, hogy 1995 óta a vonat Szolnokon is megáll.

Az 1994-ben újtárra indított pécsi IC naponta négyszer, négyóránként közlekedett, de – vonatnemét megalázó módon – a délelőtti vonatok vasárnap nem, az estiek viszont csak pénteken és vasárnap közlekedtek. '95 óta az esti is mindennap jár, '96-tól pedig a délelőtti a tavaszi (IV. 7–27.) és őszi (X. 7–27.) időszakból hagyják ki.

A '96-os menetrend bevezetése után egy hónappal a pécsi IC-k számát a napi négyről ötre növelték! Ha figyelembe vesszük azt, hogy a fejlesztés előtt is ez az IC járat szégyenkezhetett a legalacsonyabb kihasználtsággal, ezt a változtatást teljesen elhibáztottnak kell tartanunk. A négyes szisztémában a pécsi IC-nek keresztezési gondja nem volt, az egymással szemben haladó vonatok a Pusztaszabolcs előtti kétvágányú pályán találkoztak. Az ötös rendszerben ezt már nem lehetett megoldani. Így a keresztezés jó aprópót biztosított a pécsi vasútlobby részére, hogy az InterCityket megállítsák Szentlőrinc állomáson.

Emlékeztetni szeretnénk kedves olvasóinkat, hogy régen a reggeli Mecsek expressz is csak Szentlőrincen állt meg. Nem Dombóvárott, Sárbogárdon vagy Pusztaszabolcs. Szentlőrincen!

Felmerül a kérdés: mivel bír ez a mecseki község, ami még az InterCitynek is megálljt parancsol? Vasúti csomópont? Az. Vasútvonal ágazik ki Sellye és Szigetvár–Barcs irányába. Igen ám, de az InterCityket nem a jobb átszállási kapcsolatok érdekében találták ki, hanem azért, hogy a leggyorsabb és legkényelmesebb eljutási lehetőséget biztosítsa a nagyvárosok (hazai értelemben a főváros és a vidéki nagyváros[ok]) között. Hangsúlyozzuk: a napi öt pécsi IC-t teljesen feleslegesnek tartjuk! (Egyébként a bővítés a forgalmi szempontból holtpontnak nevezett délelőtti időszakra esik, a budai indulásokat tekintve: 7.35 és 11.35 helyett 7.35, 10.35 és 13.35 – a jelentős utasmozgás reggel és délután 3-tól 6-7 óráig tapasztalható). Ha már valahol meg kellene állnia az IC-nek, akkor az az állomás Dombóvár, hogy közvetlen kocsikat továbbítson reggel, délután és este Kaposvárra.

A pécsi IC-k menetideje a bevezetéskor 2.35 és 2.33 volt. Egyéves tapasztalat kellett ahhoz, hogy az érintettek rájöjjenek arra, hogy az ebbe a menetidőbe bújtatott 15-20 perces biztonsági tartalék rúlzott óvatosság. Azóta a menettartamot 2.33 – 2.30; 2.28 – 2.25-re csökkentették, amelyet sokkal kedvezőbbnek tartunk. A vonatok leggyakrabban még így is 3–5 perccel hamarabb érkeznek célállomásukra.

Az 1997 februárjától életbe léptetett módosítás eredményeként a 800, 809 és a 807, 803 sz. IC vonatok egy percre Dombóváron is megállnak. Minek? Csatlakozásuk Kaposvár felé *nincs!*

A napi négy szegedi IC menetrendjét 1994-ben a száralmas 3 és fél óránkénti ütembe sorolták, és a délelőtti járat itt sem közlekedett vasárnap. 1995-től a vonatok a szerencsés négyórás taktusban közlekednek, a délelőtti vonatok sorsa a pécsihez hasonlóan alakult. A vonatok 2,10-es menettartamát Szeged felé 3 perccel redukálták, ami a lehetőségek maximális kihasználását jelenti.

A szombathelyi IC-k négyórás rendszerét is a szükségleteknek megfelelőnek tartjuk. Példamutató módon itt minden vonat (az év végi korlátozást nem számítva) naponta közlekedik. A vonat a gépsere miatt jelentősebb időt tölt Csorna állomáson (10-12 perc), viszont modorosság és időpazarlás az 1. vágányon fogadás Győrött. Teljesen elhibázott, önző megoldás volt az, hogy az IC az első évben nem állt meg Tatabányán. Komárom-Esztergom megye székhelyéről jelentős a forgalom a térség gazdasági, kereskedelmi (Győr) és regionális központjába (Szombathely). A Budapestre IC-vel utazók száma valóban jelentéktelen, de ezen előrelátó és nagyvonalú üzletpolitikával lehetne segíteni.

Javaslatok

Menet- és közlekedési rend

Amint az eddiegikekből is kiderült, a miskolci, debrecen–nyíregyházi IC-k háromóránként naponta ötször, és a szegedi és szombathelyi IC-k naponta négyóránként négyszer közlekedő rendszerét helyesnek, közlekedési igények szempontjából indokoltnak tartjuk. Nyíregyháza és Szombathely közlekedési és forgalmi tekintetben egyértelmű célállomás. Előnyös lenne, ha a miskolci IC-k meghosszabbított útvonalon távolbbi célállomásokig közlekednének. Ebben az esetben Kassát (esetleg Krakkót), Sátoraljaújhelyt

és Nyíregyházát lehetne bekapcsolni az észak-magyarországi InterCity vérkeringésébe. Mondjuk, Pest felől nézve, ígyigen:

	IC 500/520 Tokaj	IC 502 Borsod	IC 312 Hernád	IC 506/526 Zemplén	IC 316 Rákóczi
Budapest-Keleti pu.	7.00	10.00	13.00	16.00	19.00
Miskolc-Tiszai pu.	8.47	11.47	14.47	17.47	20.47
Célállomás	Nyíregyháza és Sátoraljaújhely	Miskolc	Kassa	Nyíregyháza és Sátoraljaújhely	Kassa

2. táblázat

A „Tisza–Bodrog-vidéki” InterCity Szerencsig egyesítve közlekedne, onnan a részvonatok csak Sárospatakon ill. Tokajon állnának meg. A páros számú miskolci IC-k optimális menetideje – a jelenlegi állapotok figyelembevételével – 1.47 lenne. Visszafelé 1.48-et javasolunk, hogy a vonat budapesti érkezése – valamennyi magasabb rangú vonathoz hasonlóan – 3 vagy 8 percre essen.

A páros debrecen–nyíregyházi IC menettartama 2.50, a páratlanak 2.53 lehetne. Fontos szempontnak tartjuk, hogy a Budapestről azonos időpontban induló miskolc–nyíregyházi és debrecen–nyíregyházi IC vonatok menettartama megegyezzen. A szegedi vonalon a jelenlegi közlekedési rend megőrzésre méltó. Menettartamnak a páros viszonylatban 2.07-et, a páratlanban 2.08-at javasolunk.

A hegyeshalmi fővonal rekonstrukciójának befejeztével a soproni és szombathelyi IC-k menettartama kb. 10 perccel tovább csökkenhet. Ebben az esetben a soproni IC nagyjából 97, míg a szombathelyi 88 km/h-s átlagsebességgel közlekedhetne, ami tiszteletre méltó teljesítmény lenne. A soproni IC-k bolondítása a Zürichsee bekeverésével – teljesen felesleges. Ez a Bécszet elkerülő vonat egyike a legkihasználatlanabb nemzetközi járatoknak. Előnyösebb lenne a helyettesítése egy Budapestről délelőtt, Sopronból este induló – a hagyomány kedvéért – *Gondoliere* nevű vonattal, amelyik Bécsújhelyen bécsi kocsikkal egyesítve, Velence felé közlekedne; és mivel a leggyorsabb eljutást biztosítaná Magyarországról Dél-Ausztria és Velence felé, valószínűleg népszerűbb vonat lenne, mint a kertek alatti Zürichsee. A vonat a magyar vonalon a szombathelyi IC-vel és soproni közvetlen kocsikkal összekapcsolva haladna.

Hosszabb távú elképzeléseink első része a „kényszerpályán” futó pécsi InterCityhez kapcsolódna. A négyóránként négyes szisztémában a 802 és 801 sz. a zágrábi, míg a 806, 808 és a 809, 803 sz. IC-k kaposvári InterCityvel Dombóvárig együtt közlekedne. (Pécsre 2.23 ill. 2.28; Kaposvárra 2.15 lenne az optimális menettartam.) A délelőtti IC csak Pécsre menne, és schol sem állna meg, ezzel abszolút sebességrekorder lehetne (2.18 – 99 km/h)!

A *békéscsabai*, *egri* és *zalaegerszegi* InterCityk bevezetése nagy lépés lenne a magyar vasút személyszállítási reformjában. (Aminck, valljuk be, manapság még csak nyomai érzékelhetők.) A csabai IC – szolnoki megállással – négyórás rendszerben reggel és este egyesítve közlekedhetne egy-egy bukaresti IC ill. EuroNight vonattal. Délelőtt és délután szólóban futna Békéscsabáig. Három vonatot javasolnánk Egerbe: reggel, délelőtt és délután – természetesen a célállomásig schol sem állnának meg.

Viszonylat	InterCity száma naponta	Távolság (km)	Útközbeleni megállások száma és ideje percben	Legrövidebb menttartam	A legrövidebb menettartam átlagsebessége (km/h)
Bp.-Miskolc	5 (1)	182	-	1.47	102,05
Bp.-Miskolc-Sátoraljaújhely	2	268	3 / 16	3.02	88,35
Bp.-Miskolc-Nyíregyháza	2	270	3 / 7 ill. 15	2.50	95,29
Bp.-Eger	3	142	-	kb. 1.27	97,93
Bp.-Debrecen-Nyíregyháza	5	270	3 / 6	2.50	95,29
Bp.-Békéscsaba (-Bukarest)	4	196	1 / 2	kb. 2.15	87,11
Bp.-Szeged	4	191	1 / 2	2.07	90,23
Bp.-Pécs	4	228	- ill. 1 / - ill. 3-8	2.18	99,13
Bp.-Dombóvár-Kaposvár	3 (2 +	195	1 / 10	2.15	87,11
Bp.-Dombóvár-Gyékényes	1)	265	2 / 13	3.03	86,88
Bp.-Nagykanizsa- ...	4	221	4 / 11 - 16	2.43	81,34
Bp.-Keszthely	2 + 1	190	4 / 17 - 18	2.30	76,00
Bp.-Veszprém-Szombathely- ...	3	236	3 / 9 - 17	2.43	86,88
Bp.-Boba-Zalaegerszeg	3	239	3 / 17 - 16	2.58	80,56
Bp.-Győr-Csorna-Szombathely	4	241	3 / 16	2.43	88,71
Bp.-Győr-Sopron	4	223	3 / 7 - 12	2.18	96,95

3. táblázat

A legnagyobb problémát a zalaegerszegi InterCity jelenti. Ennek menetrendi felvételére a Székesfehérvár-Szombathely fővonal közeljövőben elkezdendő villamosítása után kerülhetne sor. Három (reggel, kora délután, este) InterCity Budapest-Déli pályaudvarról fehérvári és veszprémi megállással egyesítve közlekedne Bobáig, onnan a részszerelvények folytatnák útjukat Szombathelyre és Zalaegerszegre. A kétirányú szombathelyi InterCity megvalósítható, ha a menettartam megközelítőleg azonos lenne, és a szombathelyi és budai indulásoknál az IC vonatok a lehető legtávolabb kerülnének a menetrendi taktusban. Két bakonyaljai IC Szombathelyig futna, míg a harmadik (Budáról este, Szombathelyről dél körüli indulással) az 1980-ban megszüntetett, de az utóbbi időben – a szlovén közvetlen határ céljából – újratervezett Zalalövő-Bajánsenye vasúti részvonalon a legrövidebb eljutást biztosítaná Szlovénia fővárosába, Ljubljanába.

A magyar vasút egyik legszebb, de kétségkívül lehangulatossabb, patinás vonala a budai Déli pályaudvarról indul, és a Velencei-tó és a Balaton déli partján, Székesfehérvár és Siófok érintésével halad Nagykanizsára, és azon túl a trianoni határokon át Szlovéniába és Horvátországba. A *déli vasúti* vonal nem érint vidéki vasútigazgatósági központot, ezért aztán a MÁV meg sem említi a tervezett IC-hálózatban. *Méltánytalanság!* A déli vasút a legforgalmasabb belföldi vonal a nyári időszakban, és nemzetközi forgalma is jelentékeny. Véleményünk szerint feltétlenül indokolt lenne, ha naponta négy IC vonat (így a Budapestről hagyományosan reggel, Ljubljana-Trieszt-Velence felé induló *Drava*, egy kora délutáni zágrábi vonat [mondjuk, *Maestral* néven] és az esti [Zágráb-Fiume-Trieszt] *Adriatica* közvetlen kocsikkal) indulna Nagykanizsára; ill. kettő (nyáron három) Keszthelyre.

Az IC vonatok közlekedési rendjére csak annyi megjegyzést teszünk, hogy a kihasználtság szerinti közlekedési korlátozást nem tartjuk követendő megoldásnak. Ilyet a mintának tekintett Nyugat-Európában aligha találunk. Jó propagandával és kedvezmé-

nyekkel lehetne rászoktatni az utasokat a délelőtti vonatokra. Az utasok többsége nem bogarássza a menetrendkönyv lábjegyzeteit, és érthető felháborodással veszi tudomásul, hogy az utazásra kiválasztott vonat éppen nem közlekedik. Meglehet, hogy a kihasználatlan vonatok nem közlekedése nagyobb kárt okoz az InterCity-hálózatnak, mintha közlekednének.

Az általunk tervezett belföldi InterCity-hálózatot a 3. táblázatban foglaltuk össze.

A vasútvonalak állapota

A magyarországi vasútvonalak állapota meghatározza az azokon közlekedő vonatok legnagyobb sebességét. Az, hogy a magyar vasútvonalak többsége rendkívül elavult – nem újdonság. A MÁV jelenlegi helyzetében a vasútvonalak állapotának folyamatos szinten tartása lehet optimális célkitűzés. *Már az is nagy eredmény lenne, ha az InterCity forgalmú vasútvonalak nem romlanának, és a legjobb menettartamokat huzamosabb időn át meg lehetne őrizni.*

A jelenlegi IC vonatok a legjobb állapotú fővonalakon közlekednek. Ezen vonalak legnagyobb sebessége – a Cegléd–Szeged, Csorna–Szombathely és a budapesti szakaszokat leszámítva – óránkénti 120 km. A MÁV által tervezett és a javaslatunkban szereplő InterCityk viszont 100 és 80 km/h-s vonalakon is közlekednének. Az alacsonyabb sebesség és az ebből következő hosszabb menetidő kényszerű megalkuvás, ha az ország újabb és újabb régióit és városait kívánjuk az IC-hálózatba felvenni.

Az InterCity és a többi vonat

Az InterCityknek nemcsak kényelmesebbnek, de gyorsabbnak kell lenniük a hagyományos vonatoknál, ám az ehhez szükséges nagyobb sebesség alkalmazására nincs lehetőség. A rövidebb menettartamot kizárólag a ritkább megállásokkal lehet elérni.

Egy IC-forgalmú vasútvonal menetrendjét úgy kell megtervezni, hogy a pótjegyeköteles, csak a legnagyobb városokban megálló InterCity és a kommersz gyors- és személyvonatok arányos harmóniában legyenek. A miskolci, debreceni és szegedi vasútvonalon, valamint a hegyeshalmi fővonalon Győrig ezt sikerült is kidolgozni. A Nyugat-Európában már több évtizedes múltra visszatekintő ütemes menetrend azt jelenti, hogy az IC, gyors- és ha lehet, még a személyvonatok is, meghatározott rendszerben, ugyanabban az időpontban indulnak a célállomásukról, és az időpontok perc adatait menetközben is tartják vagy ettől szabályosan térnek el. Miskolc, Debrecen, Szeged és Győr felé a gyorsvonatoknak már szépen megvalósult a kétórás ütemes menetrendje. A délelőtti időszakot leszámítva a miskolci, debreceni és győri vonalon az utasforgalom a kétórás rendszert is feszíti, és az óránkénti indulások válnak szükségesszerűvé. Viszont az InterCity lehetőségén kívül nehézkes és lassú az eljutás Szombathelyre, és – a GySEV ritka személyforgalma miatt – Sopronba.

A pécsi útirány ebben a vonatkozásban is fekete példát szolgáltat! Hasonlítsuk össze a gyorsvonatok 3.20 – 3.35-es menettartamát az IC-k 2.25-ével! (Megállapíthatjuk, hogy a gyorsvonatok átlagos menettartama Miskolc felé 22, Nyíregyháza felé 40, Szeged felé kb. 15, míg Sopronig 20 perccel hosszabb az IC-k menettartamánál. Pécs felé ez a különbség 60 perc körül van!) Errefelé nincs semmi taktus: a napi 5 InterCityvel szemben

mindössze 4 teljes gyorsvonat közlekedik (!!!), az ötödik Dombóvár–Pécs között személyvonattá degradálódik. Az utazóközönség InterCityre kényszerítése schol másutt nem történik olyan minősíthetetlenül durva eszközökkel, mint Pécs–Budapest között.

A magunk részéről Pécs felé a 4 InterCity mellett 6 gyorsvonatot közlekedtetnénk, míg a gyékényesi gyorsvonat továbbítaná Budapest felé a Dombóvár–Pécs közötti személyvonatot. A déli vasúti vonalon a napi 4 IC mellett a nagyobb nyári forgalom, a keszthelyi és a távolsági összekötetés figyelembevételével kellene megszerkeszteni a 7–7 gyors- és 6–6 sebesvonatpár menetrendjét. A belföldi és nemzetközi vonatok kihasználásával kétórás lenne a gyorsvonati menetrend Békéscsaba felé. Háromóránként futna napi 5 gyorsvonati szerelvénycsoport Szombathely/Zalaegerszeg és Eger/Salgótarján–Szlovákia felé; úgy, hogy a délelőtti és délutáni egerszegi vonat Bobától személy-, az egri Hatvantól sebesvonatként közlekedne. Győrtől Sopron, Celldömölk–Szombathely és Hegyeshalom–Rajka felé a belforgalmú gyors- és részben sebes-személyvonatok számát indokolt lenne gyarapítani.

Az InterCity vontatott járművei

A magyar IC szerelvények – mivel a MÁV évekig nem rendelkezett korszerű személykocsikkal – sokáig egységes összeállításban közlekedtek Miskolc és Nyíregyháza felé: a lengyel gyártású Ao 19-37, Bo 20-37 („miskolci”) kocsiból a főjavítás során alakították ki az Ako, Bko sorozatú IC-kocsikat. Az IC-ben futó étkező-gyorsbüfékocsit (WRRo 88-67) a régi győri poggyászkocsiból építették. Az első IC személykocsik a fülkénkénti 6 üléssel, fejtámlahuzattal, függönnyel és szőnyeggel, a „kocsmakocsiban” megfizethető áru sörrel, rántottával, nem gyomorfácsaró utasellátós kávéval, hideg üdítővel és udvarias felszolgálással a magyar vasúti utazás minden szépségét magas fokon fejezték ki. Viszont a modern követelményeknek (légkondicionálás, hangostás, központi ajtóreteszelés) egyáltalán nem feleltek meg.

A rendszerváltást megelőző és követő években a MÁV beszerzési lehetőségei gyakorlatilag megszűntek. Aztán 1993-ban EUROFIMA hitelből kezdődött meg a minőségi személyszállítás korszerűsítése. A Dunakeszi Vagonyártó és Javító Kft. az új személykocsik árának harmadáért-negyedéért vállalta a szocialista személyvagonyártás klassziséjának számító „kúpos” győri kocsik átépítését InterCity-kocsivá. Így készült el a DVJ '93 fantázianevű személykocsi (Ap 10-67, Bp 20-67). Az új InterCityk már a kék-szürke dunakeszi kocsikkal közlekednek, és 1996-ban a miskolci és nyíregyházi régi IC-kocsik lecserélése is megtörtént. (A MÁV-nál alkalmazott tendencia szerint a régi kocsik gyors- és sebesvonati forgalomba a Nyugat-Dunántúlra kerültek.)

A dunakeszi kocsik eredetileg 160 km/h-s legnagyobb sebességgel készültek, ezt azonban a gyakorlatban – az üzemelési költségek csökkentése érdekében – 140 és a pécsiéknél 120 km/h-ra korlátozták. A MÁV tervei szerint ezek a kocsik legalább 10 évig IC-forgalomban, további 10-15 éven át egyéb személyszállító vonatokban fognak közlekedni. Szerencsére az első sorozatnál alkalmazott levegőkeringető rendszert az újabb szállításoknál valódi légkondicionálásra cserélték. A levegőkeringetés egy torzszülemény volt, a reggeli „szutflából” délután már csak „lihegett” a kocsi, az ablakok viszont nem

leházhatóak, így néhány élemedett korú utasnak valódi rosszullétet okozott a nyári forróság és fülledtség.

Előnye a kocsinak a kényelmes futás, az igényes székek, a rejtett világítás és az olvasólámpák. Legnagyobb hibája az, hogy takarékosági okokból kizárólag termes elrendezéssel készülnek. (A propaganda szerint a termes elrendezés *jobban megfelel az európai normáknak*. Maszlag!) A termék nagy felületein hiányoznak az igényes megoldások: a 2. osztályon nincs szőnyeg, nincsenek tükrök és fálképek és egyenesen igénytelen a dohányzó és nemdohányzó szakaszokat elválasztó üvegfal. Azt a félőrtültet, aki feltételezte, hogy a cigarettafüstöt lokalizálja az eltérő légnyomás, és ezért nem tervezett a két szakasz közé nyílászárót, azzal kellene büntetni, hogy élete hátralévő részében csak az üvegfal előtti nemdohányzó ülésen utazhasson. Az asztal körüli ülésekben valóban kényelmes az utazás, ilyen azonban csak 16 darab van egy kocsiban. A változó menetirány miatt a repülőülés nem való a vasúti kocsikba. Viszont jó sok belefér egy majdnem 25 méteres vagonba. Sok fülkepárti utas azért emel kifogást a dunakeszi kocsi ellen, mert nem sokkal korábban (1992-93) a MÁV szintén Dunakeszin alakíttatta át nemzetközi „kúpos” kocsijait (A 19-30, B 20-30, AB 39-30 sor.), és ezek a kényelmi igények terén feltétlenül felveszik a versenyt az IC-kocsikkal. A dunakeszi IC-k ázsióját az a tény is rontja, hogy a GySEV is készített Dunakeszin új, „behízélgő” fűzőld-sárga színterve alapján 10 db, a MÁV-nál még szerényebb komfort fokozatú kocsit (Ap 10-33, Bp 20-33). Paradox helyzet, hogy a soproni járművek egyik fele InterCityként a Zürichsee-ben, másik fele szimpla gyorsvonatban (930/931 sz.) közlekedik.

A dunakeszi IC-kocsicsaládnak már elkészült az étkező-bisztrókocsija is (WRR 88-67; csak a pécsi IC-ben közlekedik), amelynek külső kivitele nagyon előnyös, viszont belső kiképzése elmarad WRRo elődjének faborításai és különösen a MÁV legújabb nemzetközi – Bautzen–Ganz kooperációban készült – étkezőkocsijának (WRbumz 88-71) szemet gyönyörködtető eleganciája mögött.

A dunakeszi InterCity-kocsik a minőségi személyszállítás legalapvetőbb követelményét nem valósították meg: az üléselrendezés változatosságát. Ezt a csorbát igyekeztek kiköszörölni a Ganz-Hunslet által 1994-ben elkészített és a következő évben a Budapest–Szeged vasútvonalon forgalomba állított négyrészes InterCity villamos motorvonattal. Az agyonreklámozott szerelvény („Selyemhernyó”) a magyar vasút fejlesztésének szimbólumává vált, miközben a tényleges forgalomban csak csendes statisztaszerep jut részére. A motorvonat problematikája rendkívül összetett. Való igaz, hogy kiválóan alkalmas (lenne) a nemzetközi forgalomban Budapest és a szomszédos országok fővárosai között ill. belföldön InterCityként. Ám a minőségi nemzetközi vonatok – a Lehár EuroCity leszámítva – nem a szomszédos országok fővárosáig, hanem azon túl, német, svájci, olasz és lengyel célállomásokig közlekednek. Az pedig hiú ábránd lenne, ha Belgrád, Bukarest, Kijev vagy Pozsony felé InterCity-hálózatot terveznénk. Nemzetközi forgalomban a motorvonat kötött kocsioszeállítás miatt sem szerencsés. Belföldön pedig az a legnagyobb baj, hogy a négyrészes szerelvény kevés, két egyesített szerelvény pedig sok. A forgalmi igényeket figyelembe vevő optimális vonatösszeállításra (délelőtt kevesebb, reg-

gel–este több kocsij) nincs lehetőség. Az egyesített InterCityknél tulajdonképpen előnyös lenne, de azok nem villamosított vonalakon is közlekednek.

A motorvonatban a világszínvonalú technika és a magyar slamposság keveredik. Hiába a mindenre figyelő fedélzeti komputer, ha egyszer az egyik gomb elkezd villogni, és a „vezér” nem tudja, hogy mi az, a masina pedig lerohasztja a szerelvényt a nyílt vonalon. Felesleges az „anyagmésztős (vákuumos zárt rendszerű) budi”, ha azt nem használják. A külső és belső tér rendkívül esztétikus és az 1. osztály szállodai kényelmet nyújt; viszont nincs utasigényjelző, a 2. osztályon nincs szőnyeg, támlahuzat, olvasólámpa, a fejtámla magassága nem állítható és a Paulisch-ülés kimondottan fészes és kemény. A zajvédelem nem valósult meg a motorkocsi utasterében, ahol a gépekkel körülbástyázott utas úgy érzi magát, mint egy cröműben. Az örven évvel ezelőtti magyar motorvonatban (Hargita típus) volt étkező- és utastér, a Selyemhernyóból ezt egyszerűen kifelejtették. Marad a „ruszskij büfet” (gördülőbüfének eufemizálva), kihűlt italokkal, langyos, ihatatlan kávéval és a zsemléből kitüremkedő „agyonizzadt” paprikás szalámmal (benne semmi más) – embertelen áron. A gördülőbüfés gyakran illuminált. A „vezér” vezessen: feleslegesnek tartjuk, hogy a járművezető elmonologizálja az utasoknak ugyanazt, amit a háromnyelvű hangszalag már egyszer elmondott.



Korszakok

A szobi nosztalgia vonat, a szegedi InterCityként közlekedő „Selyemhernyó” és a nyíregyházi InterCity régi kocsijaival a Nyugati pályaudvaron 1995 nyarán. Fotó Máthé Zoltán

A vonat megvalósítja az ülésválasztás szabadságát: a motor- és vezérlőkocsi termes, a pótkocsik pedig fülkés-páholyos (a folyosó váltakozó elhelyezéséről kapta a „bohóc” becenevet) elrendezésű. A „bohóckocsi” messzemenőig megfelel a nyugat-európai színvonalnak. Nem kétséges, hogy nemzetközi és beföldi forgalomra egyaránt ez a kocsi típus (Z 2) jelentheti a minőségi személyszállítás jövőjét. Hiába a fejlődés útja a változatos ülőhely-elrendezés, ha a magyar vasút jegykibocsátó számítógépes rendszere nem alkalmas az utas ülőhelyre vonatkozó igényeinek kielégítésére!

Amint az előbbiekből kiderült, elkötelezettek vagyunk a változatos üléselrendezésű és a forgalmi igényeket figyelembe vevő minőségi vonatok mellett. Egy InterCity vonatban legyen 2. osztályú „bohóc”, termes- és fülkés-kocsi (fontossági sorrendben) és 1. osztályú komfort-, „bohóc”, esetleg fülkés- vagy termes-kocsi. Az alacsonyabb kihasználtságú nap(szak)ok és vasútvonalak részére 1-2. osztályú fülkés-kocsit is forgalomba kellene állítani. A szerelvényt a kihasználtságnak megfelelően állítsák össze, ha délelőtt csak három kocsira van szükség, akkor menjen csak három -, de az menjen, hatalmi döntéssel ne számúzzék a menetrendből! Az étkező-büfékocsi (*Coffee Bar-Restaurant*) pedig egy IC vonat alapvető követelménye. Ezen a színvonalon egyszerűen felháborító, hogy ilyen-olyan kifogással az étkezőkocsit napokra-hetekre kisorozzák a szerelvényből. Hiánya csak az összekapcsolás előtti részszerelvénynél engedhető meg.

Reformok a tarifarendszerben

A MÁV személyszállítási eredményei messze elmaradnak a fejlett nyugat-európai vasutak ill. a szomszédos országok vasútjainak mutatóitól. Ennek egyik oka a magyar vasút szándékos visszafejlesztése a pártállami rendszerben (egyértelmű fejlődésről azóta sem beszélhetünk), a másik pedig az, hogy a MÁV szolgáltatásai nem állnak összhangban a menetjegyek árával. Kelet-Közép-Európában a magyar messze a legdrágább vasút, viszont a közlekedés színvonalában inkább a balkáni kategóriába tartozik. Kevés a személykocsi, ezek is rendkívül mocskosak; a vandalizmus ellen és az utasok biztonságáért semmit sem tesznek. A vasúti személyzet alulfizetett, és az utasokkal szembeni kontaktusban kevés az elvárásoknak megfelelően viselkedő alkalmazott.

Pedig a MÁV folyamatosan dráguló díjtételei tulajdonképpen csak az inflációt követik. A legnagyobb probléma az, hogy Magyarországon az útiköltségek (minden közlekedési ágazatban) egyáltalán nincsenek összhangban a lakosság életszínvonalával. A vasúti közlekedésben pedig – a 70 éven felüliek díjmentességét leszámítva – csak *ülkedvezmények* vannak. Az állami kedvezmények mértéke nálunk folyamatosan csökken (pl. a diákok hazautazási kedvezménye), miközben Európa fejlettebb régióiban éppen hogy növekszik! (A közelmúltban egy hamburgi tanulmányi útra utazó magyar középiskolás csoport Németországból igényelte meg a retúr vasúti menetjegyet, mert feleannyiért kapta meg, mintha Magyarországon vásárolta volna.)

Az InterCity-pótjegy árai is egyre agresszívebben emelkednek. Az InterCity választásában a valóban igényes szolgáltatás hiánya miatt a közvetett kényszerítést alkalmazzák a gyorsvonatok degradálásával és a személyvonatok újabb és újabb ritkításával. A vasúti propaganda az InterCity növekvő népszerűségéről beszél, pedig ez utas- és önámítás! 1992-ben 523 200 utas váltott IC-pótjegyet, pedig az év jelentős részében még csak a Miskolc felé volt InterCity.

1996-ban kb. 3 millió személy pedig már 6 irányba utazhatott InterCityvel, és a miskolci, nyíregyházi és pécsi IC-k sűrűbben közlekednek. Az egy vonatra jutó utasok számában tehát legfeljebb stagnálásról beszélhetünk.

Az utasokat nagyobb komforttal és kedvezőbb tarifával lehetne az InterCityre szoktatni. A szigetországban a nagyon kevés pótvagyköteles vonaton indulás után teát szolgáltatnak fel, másutt ásványvizet. A tarifális reformban fontos lépés lenne, ha a vasút az IC-pótvagy árában a távolság elvét is érvényesítené. *Mert nem mindegy az, hogy valaki a Hajdúszoboszló–Debrecen (20 km), a Csorna–Győr (31 km), a Tatabánya–Budapest (71 km) vagy a Pécs–Budapest (228 km) ill. Nyíregyháza–Budapest (270 km) távolságon veszi igénybe az InterCityt!* Véleményünk szerint a legelőnyösebb megoldás az lenne, ha a pótvagy teljes árából 100 km alatti távolságnál 50 %-os, 50 km alatti távolságnál 66 %-os kedvezményt lehetne igénybe venni. Az IC-kedvezményekben a területi személyszállítási központok önállóan rendelkeznének. Így a kilométer-kedvezményből kimaradó Budapest–Szolnok (100 km), Budapest–Kecskemét (106 km) távolságoknál egyedi elbírálást lehetne alkalmazni. Egy másik kedvezményt az alacsony kihasználtságú délelőtti InterCitykre javasolnánk. Öt teljesárú IC-utazás után lehetne egy bónusz pótvagyot adni. (Természetesen egy utazásnál csak egyfajta kedvezményt lehetne igénybe venni.)

Az InterCity vonatok nevei

Egy szép utazás az InterCity vonaton valóban élményt jelenthet. Az utazási alternatívák közötti választásban – sok egyéb szempont mellett – a jó hangzású és adekvát vonatnév is előnyt biztosíthat az InterCity részére. A név választásban a kulturális, földrajzi és történelmi szempontok mellett a közlekedési hagyománynak és a névtipológiának is fontos szerepe van. (Nem szerencsés, ha egy IC-viszonylat minden vonata más-más típusból kapja a nevét!) A magyarországi *belföldi* expresszvonatok nevét évtizedes hagyomány alapján inkább földrajzi, kulturális fogalomkörből választották, semmint személyekről. A régi expresszvonatok neveinek megőrzése feltétlenül javasolt. Ez a minőségi személyszállítás számára olyan hagyományt és kontinuitást sugall – amelyről a valóságban, sajnálatos módon, nem beszélhetünk. Abban az esetben adnánk az InterCityk számára személynevet, ha ez a legjobb, legtalálhatóbb az adott kulturális régióban. A vonatnév reklámhordozóvá minősítése és ebből eredő önkényes változtatgatása feltétlenül kerülendő. A vasút „kívül-belül” remek és ízléses reklámfelületet biztosíthat, nem szükséges a vonatnevet is piacra dobni.

A 4. táblázatban a tervezett InterCity-hálózatot láttuk el vonatnevekkel (a szerelvénycsoportok budapesti indulása szerint).

* * *

Rövid dolgozatunkban igyekeztünk ismertetni a belföldi minőségi személyszállítás aktuális problémáit. (A nemzetközi személyszállítás értékelését nem tartjuk feladatunknak, hiszen annak szervezésében, lebonyolításában és módosításában a MÁV-nak is csak korlátozott szerepe van.) Az előnyök és hátrányok bemutatása mellett javaslatokat tettünk a fejlesztés módjára is. Remélni merjük, hogy az ebben felvázolt InterCity-hálózathoz egy sok vonásában hasonlószerű rendszer a nem is túl távoli jövőben valóban megvalósulhat hazánkban. Ez a minőségi személyszállítást valóban méltóvá tenné közép-európai földrajzi determináltságunkhoz.

Viszonylat	Vonatszám	Vonatnév
Budapest-Miskolc (-Kassa, -Sátoraljaújhely és Nyíregyháza)	500/509, 520/529 502/507 312/317 506/503, 526/521 316/313	Tokaj InterCity Borsod InterCity Hernád InterCity Zemplén InterCity Rákóczi Ferenc InterCity
Budapest-Eger	552/557 556/555 558/553	Agria InterCity Szalajka InterCity Gárdonyi Géza InterCity
Budapest-Debrecen-Nyíregyháza	600/609 602/607 604/605 606/603 608/601	Hajdú InterCity Délibáb InterCity Hortobágy InterCity Szabolcs InterCity Nyírség InterCity
Budapest-Szolnok-Békéscsaba Budapest-Bukarest	732/737, ? 734/735 736/733 738/731, ?	Szent Gellért - Transsylvania InterCity Körös InterCity Alföld InterCity Viharsarok InterCity - Ister EuroNight
Budapest-Szeged	702/707 704/705 706/703 708/701	Napfény InterCity Móra Ferenc InterCity Kiskun InterCity Maros InterCity
Budapest-Pécs Budapest-Kaposvár-Gyékényes	800/809, 200/201 804/805 806/803, 824/823 808/801, 828/829	Baranya - Agram InterCity Misina InterCity Mecsek - Zselic InterCity Zengő - Somogy InterCity
Budapest-Nagykanizsa - ... Budapest-Keszthely	240/241, 840/847 844/845 206/207, 846/843 248/249	Drava - Kanizsa InterCity Balaton InterCity Maestral - Helikon InterCity Adriatica InterCity
Budapest-Veszprém-Szombathely (Budapest-Ljubljana?) Budapest-Boba-Zalaegerszeg	900/901, 952/953 906/909, 956/959 244/245, 958/955	Bakony-Órség InterCity Göcsej InterCity Illyria - Kemenesalja InterCity
Budapest-Csorna-Szombathely Budapest-Sopron	912/ 917, 932/937 232/233, 914/915 916/913, 936/933 918/919, 938/935	Savaria - Ciklámen InterCity Gondoliere - Répce InterCity Isis - Lövér InterCity Claudius - Hanság InterCity

4. táblázat

Források

- ☐ *Falk Alfréd - Süveges László*: A Ganz-MÁVAG... és a Ganz-Hunslet Rt. működése. In: Ganz-Hunslet. [Bp., é. n.] 228-229.
- ☐ *Lovás József - Mezei István*: A MÁV kocsitípusok műszaki adatai, szerkezeti és üzemi jellemzői. MÁV Rt. Vezérigazgatósága, Bp., 1992.
- ☐ MÁV Almanach 1994. Szerk.: Mezei István. MÁV Rt Vezérigazgatósága, Bp., 1995].
- ☐ MÁV hivatalos és szolgálati menetrendkönyvek.
- ☐ *Nagy Tamás*: InterCity egy vágányon. In: Belvedere Meridionale 1994/3-4. 36-38.
- ☐ *Németh Andor*: Új hazai gyártású személykocik az IC forgalomban. In: Hobbym A VASÚT 1994/2. 5.
- ☐ *Villányi György*: A MÁV új BVmot sorozatú InterCity villamos vonatai. In: Hobbym A VASÚT 1994/4. 6-9.