



## PERGER IMRE

közgazdász, idegenforgalmi szakközgazdász,  
a MÁV személyszállítási főosztály alapítója  
ny. MÁV vasútigazgató

## 30 év után – egy cikk utóértékelése

30 évvel ezelőtt, a Vasútgépészet 1994/3 számában jelent meg „Az IC vonatok közlekedtetésének kereskedelmi szempontjai” című írásom.

Egy emberöltő elmúltával érdekes áttekinteni az akkor leírtakat, az azóta történeteket és összevetni a jelenlegi helyzettel. Az 1994-es cikk 13 fontosabb megállapítását dőlt betűvel jeleztem, a kommentálást a normál betűtípus mutatja.

1) Az IC vonat szolgáltatásai: *”lényegében közbeeső megállás nélküli eljutás, a nagy megyeszékhelyek közvetlen összeköttetése, elkülönített, többletszolgáltatást tudó kocsi-park, külön kiképzett jegyvizsgáló személyzet, nagy utazási sebesség és lényegesen rövidebb eljutási idő.”*

Vizsgáljuk meg, hogy állunk jelenleg ezekkel az elvárásokkal.

- a) A megállás nélküli eljutásnak jelenleg kizárólag a bécsi rjx és EC vonatok felelnek meg Budapest és Győr között, annak ellenére, hogy a 30 évvel ezelőtti elképzelésekkel ellentétben megállnak Kelenföldön és Tatabányán is. A többi vonat a gyorsvonati, szerencsétlen esetben sebesvonati vagy a távolsági személyvonati megállási renddel közlekedik.
- b) Az elkülönített kocsi-park nem létezik. A bécsi vonatokban a railjet szerelvények mutatnak csak egységes képet, a MÁV által kiállított EC vonatokban az a nemzetközi kocsi közlekedik, ami éppen rendelkezésre áll. A többi IC közül a Győr átmenetben közlekedők mutatnak némileg egységes képet a GYSEV 200 km-s kocsi-jai és a MÁV 160 km-s kocsi-jaival, mert ha nem IC minőségű kocsi keveredik a vonatba, abból tetemes késés keletkezik a hegyeshalmi vonal emelt alapsebessége miatt. A többi IC-ben SZVÖR-ben meghirdetve közlekednek a halbersradti kocsi-k, a fecske és a posta bhv kocsi-k, hol mi akad a tarsolyban. Természetesen az egységes szolgáltatás sem biztosított, az 1. kocsi-osztály csak a kijelölt IC-vonatokhoz jár, van kerékpárszállítás, de (a nyári balatoni vonatok kivételével) nincs étkező- vagy bisztrókocsi, legfeljebb az IC+ kocsi-ban a büfé-rész.

- c) A külön az IC-re vezényelt, jól képzett, fess jegyvizsgálókat már régen elfelejtettük, ahogy az IC-fordát is.
- d) A nagy utazási sebességet és a rövidebb eljutási időt feláldoztuk a vonatgyakoriságért. Amíg a kezdetekben az IC-vonatok többletvonatként jelentek meg, jelenleg ezek jelentik a távolsági forgalmat.

Az ütem egyes vonatainak meggyorsítására való törekvések csúfosan megbuktak (IC-rapid, szegedi IC), mert az ütemesség az utasok számára fontosabb, mint a néhány perc menetidő-nyereség.

Az IC-vonatok egyetlen közös ismérve napjainkban a távolsági forgalomban a kötelező ülőhelybiztosítás. (Az alól – ép ésszel megmagyarázhatatlan okból – a Budapesten belüli utazások kivételt képeznek, és minden vonatnak van olyan szakasza, ahol helyjegy nélkül is igénybe vehető az IC vonat. Nesze neked minőségi személyszállítás és az egyéni közlekedéssel való verseny! Természetesen a nem IC minőségű kocsi-kban alacsonyabb a helybiztosítási díj. Az IC közlekedés állatorvosi lovának számító kör IC-n például Budapest-Keleti-Hatvan, Miskolc-Szerencs. Debrecen-Hajdúszoboszló és Férihegy-Budapest-Nyugati között helyjegy nélkül utazhatunk. Tehát kielégítjük a hivatásforgalmi igényeket. A rendszer különlegessége a sikeres megoldásnak minősíthető hibrid IC, amelyben kötelező helybiztosításos és helyjegy nélkül igénybe vehető kocsi-k is közlekednek. Természetesen a szabad felhasználású vonatrészben a legrosszabb minőségű 50 éves kocsi-k szolgálják az utasokat, de ez a rendszer megmutatja, mekkora igény van (akarom mondani nincs) hazánkban a kötelező helybiztosításra. A hibrid IC azonban nem magyar találmány. Csehszlovákiában vagy 55 éve találták ki, hogy a gyorsvonatokban néhány kocsi-t kötelező helybiztosítással közlekedtetnek, de eszük ágában sem volt ezt IC-vonatnak nevezni. Így kellene nálunk is tenni, de akkor a megyeszékhelyek többsége IC-vonat nélkül maradna.

A jelenlegi „minőségi vonat” kínálatunk és a nyújtott szolgáltatás:

Budapest–Győr	félóránként	kötelező helybiztosításos
Budapest–Győr–Sopron	kétóránként	kötelező helybiztosításos/hibrid
Budapest–Győr–Szombathely	kétóránként	kötelező helybiztosításos/hibrid
Budapest–Veszprém–Szombathely	kétóránként	hibrid
Budapest–Veszprém–Zalaegerszeg	kétóránként	hibrid
Budapest–Tapolca (nyár)	kétóránként	kötelező helybiztosításos/hibrid
Budapest–Keszthely (nyár)	kétóránként	kötelező helybiztosításos/hibrid,
Budapest–Nagykanizsa (nyár)	kétóránként	kötelező helybiztosításos/hibrid
Budapest–Keszthely (tél)	kétóránként	hibrid IC
Budapest–Nagykanizsa (tél)	kétóránként	hibrid IC
Budapest–Pécs	kétóránként	kötelező helybiztosításos
Budapest–Kaposvár	3 pár	hibrid IC
Budapest–Miskolc	óránként	kötelező helybiztosításos
Budapest–Sátoraljaújhely	kétóránként	kötelező helybiztosításos/hibrid,
Budapest–Miskolc–Nyíregyháza	kétóránként	kötelező helybiztosításos
Budapest–Szolnok–Nyíregyháza	óránként	kötelező helybiztosításos
Budapest–Szolnok–Záhony	6 pár részben	kötelező helybiztosításos
Budapest–Szolnok–Debrecen	óránként	kötelező helybiztosításos
Budapest–Szolnok–Békéscsaba	óránként	hibrid IC
Budapest–Kecskemét–Szeged	óránként	hibrid IC

Szép, változatos kínálat.

Az elővárosban lévő Tatabánya, Székesfehérvár és Szolnok kiemelt, félórás IC elérést kap. Ugyanakkor a megyeszékhelyek közül Szekszárd és Salgótarján, illetve a megyei jogú városok közül Baja és Hódmezővásárhely csak átszállással tudja a fővárost elérni.

Eger órás interregiós eljutással rendelkezik (108/117 perces eljutási idővel). Az elővárosi összeköttetést élvezi csak a megyei jogú városok közül Dunaújváros, Érd és Esztergom.

A nyári balatoni közvetlen vonatok expresszvonatként, kötelező ülőhely-biztosítással, a MÁV-START személykocsi-állományaának teljes körét bemutató összeállítással közlekednek Szombathely–Keszthely, Győr–Keszthely, Pécs–Keszthely, Záhony–Zánka, Békéscsaba–Tapolca, Szob–Fonyód, Nyíregyháza–Siófok, Miskolc–Fonyód, Szeged–Balatonszentgyörgy, Záhony–Fonyód között.

2) Az IC-vonatok versenyképességi elvárásai: *eljutási idő, pontosság, megbízhatóság, gyakoriság, kényelem, kiemelkedő szolgáltatási színvonal, kommunikációs lehetőség, rugalmas igénykielégítés, szolgáltatási értékarányos ár; továbbutazási lehetőség az induló- és célállomáson.*”

30 évvel ezelőtt versenyképesek voltunk az eljutási időben, a pontosságban és talán az árban is. Mindez már a múlté. A 30 év gyakorlatilag nyomtalanul suhant el a vasúti mellett.

Az IC szolgáltatás budapesti eljutási idejét az 1. táblázat mutatja be.

Ha a menetidő változásait részletesebben szemléljük, érdekes képet kaphatunk, Mivel 1994-ben csak néhány IC-viszonylat létezett, az összehasonlítást egyes vonalakra az expressz- és gyorsvonatokkal kellett elvégezni. Az összkép így is lehangoló, mert a menetidő csak Győr, Sopron, Veszprém, Zalaegerszeg, Szombathely, Székesfehérvár, Keszthely és Békéscsaba felé csökkent, köszönhetően a pályasebesség emelésének. Ugyanakkor a legfontosabb keleti (Miskolc, Debrecen) vasútvonalakon az eljutási idő a pályakorszerűsítések ellenére is emelkedett. Szintén nőtt az eljutási idő Pécs, Nagykanizsa, Kaposvár felé és a szegedi vonalon az egyvágányú pálya és a vonatgyakoriság növekedése, illetve a megállások számának növekedése kölcsönhatása miatt (2. táblázat).

Ha az összehasonlítást 2004 és 2024 között végezzük, akkor sem lesz rózsásabb a kép, annak ellenére, hogy itt már IC-vonatot IC-vonattal hasonlítunk össze, és megjelenik az uniós pályakorszerűsítések hatása is. Látható, hogy a menetidő csökkenésének két kedvező forrása van a pályakorszerűsítés (Székesfehérvár) és a stokkozás elhagyása (Sopron, Szombathely, Kaposvár, Keszthely, Zalaegerszeg). Növeli viszont az eljutás időszükségletét a vonategyesítés (Sátoraljaújhely), a trakcióváltás (Tapolca), a megállások számának növekedése (Kecskemét, Szeged, Nagykanizsa,) és a pályállapot romlása (Miskolc, Pécs, Kaposvár). (3. táblázat)

Az egyes IC vonataink utazási sebességének alakulását a 4. táblázat mutatja.

Az IC vonatok utazási sebességét 2024-ben az 5. táblázat szemlélteti

Látható, hogy a 90 km/óra átlagos utazási sebességet kizárólag a hegyeshalmi fővonal IC-vonatai érik el.

vasútvonal	célállomás	1994/95				2003/04		2023/24	
		km	odaút	visszaút		odaút	visszaút	odaút	visszaút
		óra:perc				óra:perc		óra:perc	
1	Tatabánya rjc, IC	73	x	x		x	x	0:45	0:49
1	Tatabánya IC	73	0:59	0:58	Ex	0:44	0:47	0:44	0:47
1	Győr rjc, EC	140	1:16	1:19		1:16	1:19	1:20	1:23
1	Győr IC	140	1:51	2:01	Ex	1:19	1:25	1:22	1:23
1-8	Sopron	225	3:04	3:15	Ex	2:20	2:41	2:20	2:23
1-8-16	Szombathely	243	x	x	-	2:42	2:48	2:34	2:34
30a-20	Veszprém	112	1:35	1:32		1:35	1:32	1:28	1:27
30a-20	Szombathely	236	3:35	3:33	Ex	3:37	3:28	3:17	3:17
30a-20-25	Zalaegerszeg	139	4:11	4:06	Ex	3:26	3:35	3:08	3:10
30a-29	Tapolca	184	2:56	2:50	Ex	3:03	3:08	3:19	3:16
30-26	Keszthely	190	2:47	2:51		2:47	2:51	2:36	2:36
30	Nagykanizsa	221	2:58	3:08		2:58	3:08	3:09	3:10
40	Pécs	237	2:35	2:33	IC	2:40	2:38	2:50	2:46
40-41	Kaposvár	204	2:49	2:27	Ex	2:21	2:28	2:52	2:59
30a	Székesfehérvár	67	1:00	1:01		1:00	1:01	0:45	0:47
80	Miskolc	182	1:52	1:52	IC	1:55	1:57	2:02	2:14
80	Sátoraljaújhely	266	3:20	3:18		3:20	3:18	3:25	3:44
100	Debrecen	221	2:21	2:22		2:40	2:37	2:33	2:39
80-100c	Miskolc-Nyíregyháza	270	3:04	3:07		3:04	3:07	3:03	3:19
100	Debrecen-Nyíregyháza	270	2:55	2:55	IC	3:12	3:08	3:07	3:13
100	Záhony	336				3:59	3:52	4:01	4:07
120	Békéscsaba	196	2:45	2:47	Ex	2:31	2:32	2:29	2:30
100a-140	Kecskemét	106	1:11	1:12	IC	1:10	1:10	1:20	1:26
120a-140	Szeged	191	2:10	2:10	IC	2:18	2:15	2:26	2:30

1. táblázat: A budapesti eljutási idő alakulása 1994/95, 2003/04 és 2023/24 évben  
 1994/95 Zalaegerszeg Tapolca át 252 km  
 2003/04 Debrecen-Nyíregyháza-Záhony Budapest-Keletiből  
 2023/24 Zalaegerszeg a bobai deltán át

A 80-90 km-s határok közötti sebességet Miskolc, Székesfehérvár, Debrecen, Nyíregyháza, Záhony és Pécs utasai élvezhetik. A többieknek be kell érniük az alacsonyabb átlagsebességgel.

3) „A magasabb szolgáltatási színvonal bevezetésével mindig fennáll az a veszély, hogy bizonyos erők újra nivellálásra törekcszenek, melyet az igénybevételi közbővítésének köntösége burkolnak.

Kezdetben az expresszvonalok a Budapesti fejállomáson és csak a megyeszékhelyeken álltak meg, sőt kihagyták a Budapest 100km-s körzetében található megyeszékhelyeket (Tatabánya, Székesfehérvár, Szolnok)

A helyi és a fővárosi hatalmasságok és a vasutasság nyomására nőtt a megállások száma, új, lényegében gyorsvonati menetrendű vonatok beállításával bővült az

expresszvonalati hálózat, megszűnt a külön expresszvonalati szerelvényforduló.

Jelenleg több expresszvonalunk a sebesvonati kritériumoknak sem felel meg, a kocsi park egy része pedig a legalacsonyabb elvárásokat sem tudja teljesíteni.

4) „Az IC vonatok a helyi utasok érdekeit szolgálják, ezért nem indokolt a továbbutazáshoz a csatlakozásokat biztosítani.”

A gyors- és sebesvonatok fokozatos megszüntetésével az IC-vonatok lettek a hálózat gerincét jelentő összeköttetések. Ezekhez igazították a csatlakozási rendszert, kezdetben a helyjegy kiadási lehetőségek nélkül. Jelenleg az internetes helyjegyváltás már enyhíti ezt a problémát. Ütemesen közlekedő IC-vonatok célállomás lett Záhony, Keszthely, Nagykanizsa, Tapolca és Sátoraljaújhely

1994-ben	vasútvonal	célállomás	2024-1994		1994-2024	
			menetidő növekedés		menetidő csökkenés	
			odaút	visszaút	odaút	visszaút
			óra:perc	óra:perc	óra:perc	óra:perc
Ex	1	Tatabánya IC			0:15	0:11
	1	Győr rjc, EC	0:04	0:04		
Ex	1	Győr IC			0:29	0:38
Ex	1-8	Sopron			0:44	0:52
	30a-20	Veszprém			0:07	0:05
Ex	30a-20	Szombathely			0:18	0:16
Ex	30a-20-25	Zalaegerszeg			1:03	0:56
Ex	30a-29	Tapolca	0:23	0:26		
	30-26	Keszthely			0:11	0:15
	30	Nagykanizsa	0:11	0:02		
IC	40	Pécs	0:15	0:13		
Ex	40-41	Kaposvár	0:03	0:32		
	30a	Székesfehérvár			0:15	0:14
IC	80	Miskolc	0:10	0:22		
	80	Sátoraljaújhely	0:05	0:26		
	100	Debrecen	0:12	0:17		
	80-100c	Miskolc-Nyíregyháza		0:12	0:01	
IC	100	Debrecen-Nyíregyháza	0:12	0:18		
Ex	120	Békéscsaba			0:16	0:17
IC	100a-140	Kecskemét	0:09	0:14		
IC	120a-140	Szeged	0:16	0:20		

2. táblázat: Az IC vonatok menetidejének 1994 és 2024 között

- 5) „Az új IC-vonatok üzembeállításával átdolgozásra került a gyorsvonalhálózat, és gyakorlatilag érdeksérem nélkül minden korábbi összeköttetést garantál a vasút.”

Azóta megszűnt a párhuzamos gyorsvonal és sebesvonal kiábrítás. Az IC vonatokkal próbálunk minden igényt kielégíteni. Általában nincs átszállás nélküli helyjegymentes összeköttetés.

- 6) „Döntés született a magasabb komfortfokozatú vonatok beszerzésére. GANZ-HUNSLET légkondicionált motorvonat, EUROFIMA hitelből felújított kocsik gyártása.”

Az IC forgalom igazolva a Dunakeszin felújított 2. generációs IC-kocsisalád volt. Az akkori technikai színvonalnak és elvárásoknak megfelelő kiváló eszköz felett eljárt az idő. A korlátozott kapacitású légtisztító és a nem zárt WC miatt a 30 éves konstrukció már nem felel meg a kor követelményeinek az elvárásokat annak ellenére, hogy a belső kialakítása és összképe még mindig a legstabilabb kocsinak minősíthető.

A későbbi 3. generációs kocsik és az IC+ kocsik összképe – véleményem szerint – meg sem közelíti a Dunakeszin a 90-es években felújított kocsikét.

- 7) „Annak ellenére, hogy minden műszaki, kereskedelmi és forgalmi szempont szerint Szegedre kívánkozik a GANZ-HUNSLET motorvonat, én már most félek tőle, hogy a kiszámíthatatlan szegedi forgalom megbuktatja a motorvonatot, amely viszont alkalmas lehet egy sűrűbb miskolci vagy dunántúli forgalom lebonyolítására.”

A szépreményű GANZ-HUNSLET motorvonat sajnos csak csetlett-botlott. Ülőhelykapacitása egyes szegedi vonatokon elégtelennek bizonyult, a hozzá akasztott kocsik kérdésével a szakemberek nem foglalkoztak, ezért évről-évre más feladatot kapott, majd a jelentkező műszaki hibák miatt fokozatosan kiesett a szolgálatból. Jelenleg a 3 szerelvényből egy üzemel, A MÁV-START szégyene, hogy a legkorszerűbb, 160 km/órás sebességre alkalmas szerelvénye a budapesti elővárosban tengődik.

vasútvonal	célállomás	km	2024-2004		2004-2024	
			menetidő növekedés		menetidő csökkenés	
			odaút	visszaút	odaút	visszaút
			óra:perc	óra:perc	óra:perc	óra:perc
1	Tatabánya IC	73	0:00	0:00	0:00	0:00
1	Győr rjc, EC	140	0:04	0:04		
1	Győr IC	140	0:03			0:02
1-8	Sopron	225	0:00		0:00	0:18
1-8-16	Szombathely	243			0:08	0:14
30a-20	Veszprém	112			0:07	0:05
30a-20	Szombathely	236			0:20	0:11
30a-20-25	Zalaegerszeg	239			0:18	0:25
30a-29	Tapolca	184	0:16	0:08		
30-26	Keszthely	190			0:11	0:15
30	Nagykanizsa	221	0:11	0:02		
40	Pécs	237	0:10	0:08		
40-41	Kaposvár	204	0:31	0:31		
30a	Székesfehérvár	67			0:15	0:14
80	Miskolc	182	0:07	0:17		
80	Sátoraljaújhely	266	0:05	0:26		
100	Debrecen	221		0:02	0:07	
80-100c	Miskolc-Nyíregyháza	270		0:12	0:01	
100	Debrecen-Nyíregyháza	270		0:05	0:05	
100	Záhony	336	0:02	0:15		
120	Békéscsaba	196			0:02	0:02
100a-140	Kecskemét	106	0:10	0:16		
120a-140	Szeged	191	0:08	0:15		

3. táblázat: Az IC vonatok menetidejének változása 2004 és 2024 között

- 8) „Indokolt a győri és a szombathelyi IC-összeköttetés-bevezetése és elő kell készíteni a békéscsabai, esetleg az egri közlekedést.”

Az IC rendszer kialakulása [1]

Miskolc . . . . . 1991. június 2.  
 Debrecen–Nyíregyháza. . . . . 1992. szeptember 27.  
 Szeged. . . . . 1994. május 29.  
 Pécs . . . . . 1994. május 29.  
 Győr–Szombathely/Sopron. . . . . 1995. május 28.  
 Békéscsaba . . . . . 1997. június 1.  
 Kaposvár . . . . . 1997. május 29.  
 Keszthely. . . . . 1994. július 13..  
 Nagykanizsa . . . . . 1998. május 24.  
 Eger. . . . . 1998. május 24.  
 Zalaegerszeg . . . . . 2000. május 28.  
 Veszprém–Szombathely . . . . . 2019. december

Budapest és Győr között az ütemes menetrend szerint óránként közlekedő 16 pár bécsi nemzetközi vonat és a kétóránként váltakozva közlekedő 15 pár soproni és szombathelyi vonat Győrbe félórás, versenyképes menetidejű IC eljutást biztosít. A megszüntetett autóbuszjáratok vonatok kihasználtságára is kedvezően hatottak. A nemzetközi vonatokban az ÖBB railjet szerelvényei középkategóriás, a magyar nemzetközi szerelvények és a belföldi IC vonatok még elfogadható színvonalat biztosítanak. Álláspontom szerint ez az egyetlen viszonylat, ahol a vasút IC szolgáltatása kielégíti a 30 évvel ezelőtt megfogalmazott minimális elvárásokat.

A Budapest és Békéscsaba között az IC forgalmat a kétóránként közlekedő nemzetközi vonatok és a kétóránkénti IC vonatok nyújtják. A hibrid IC szolgáltatás minősége a menetidő, a megállások gyakorisága, a vonatkésések és a járművek minősége miatt a sebesvonalati paramétereket is nehezen teljesíti. A Budapest és Eger kö-



vasútvonal	célállomás	km	1994/95	1994/95		2003/04	2003/04	2023/24	2023/24
			odaút	visszaút		odaút	visszaút	odaút	visszaút
			sebesség			sebesség		sebesség	
1	Tatabánya rjc, IC	73	x	x		97,3	89,4	97,3	89,4
1	Tatabánya IC	73	74,2	75,5	Ex	99,5	93,2	99,5	93,2
1	Győr rjc, EC	140	110,5	106,3		110,5	106,3	105,0	101,2
1	Győr IC	140	75,7	69,4	Ex	106,3	98,8	102,4	101,2
1-8	Sopron	225	73,4	69,2	Ex	96,4	83,9	96,4	94,4
1-8-16	Szombathely	243	x	x	-	90,0	86,8	94,7	94,7
30a-20	Veszprém	112	70,7	73,0		70,7	73,0	76,4	77,2
30a-20	Szombathely	239	65,9	66,5	Ex	65,3	68,1	71,9	71,9
30a-20-25	Zalaegerszeg	236	60,2	61,5	Ex	69,6	66,7	76,3	75,5
30a-29	Tapolca	184	62,7	64,9	Ex	60,3	58,7	55,5	56,3
30-26	Keszthely	190	68,3	66,7		68,3	66,7	73,1	73,1
30	Nagykanizsa	221	74,5	70,5		74,5	70,5	70,2	69,8
40	Pécs	237	91,7	92,9	IC	88,9	90,0	83,6	85,7
40-41	Kaposvár	204	72,4	83,3	Ex	86,8	82,7	71,2	68,4
30a	Székesfehérvár	67	67,0	65,9		67,0	65,9	89,3	85,5
80	Miskolc	182	97,5	93,3	IC	95,0	93,3	89,5	81,5
80	Sátoraljaújhely	266	79,8	80,6		79,8	80,6	77,9	71,3
100	Debrecen	221	94,0	93,4		82,9	84,5	86,7	83,4
80-100c	Miskolc-Nyíregyháza	270	88,0	86,6		88,5	81,4	88,5	81,4
100	Debrecen-Nyíregyháza	270	92,6	92,6	IC	84,4	86,2	86,6	83,9
100	Záhony	336	84,4	86,9		84,4	86,9	83,7	81,6
120	Békéscsaba	196	71,3	70,4	Ex	77,9	77,4	78,9	78,4
100a-140	Kecskemét	106	89,6	88,3	IC	90,9	90,9	79,5	74,0
120a-140	Szeged	191	88,2	88,2	IC	83,0	84,9	78,5	76,4

4. táblázat: A budapesti utazási sebesség alakulása 1994/95, 2003/04 és 2023/24 évben  
 1994/95 Zalaegerszeg Tapolca át 252 km  
 2003/04 Debrecen-Nyíregyháza-Záhony Budapest-Keletiből  
 2023/24 Zalaegerszeg a bobai deltán át

zötti IC forgalom néhány év vegetálás után megszűnt, és átvette a szerepét a villamos motorvonatokkal lebonyolódó óránkénti IR forgalom, amely a budapesti elővárosi forgalom kiszolgálásába történt bevonása miatt hosszabb menetidőt eredményez.

9) „Éles viták folynak a szombathelyi kiszolgálásról, hogy az új vonatok Veszprém, Győr–Celldömölk vagy Győr–Csorna–Porpác átmenetben közlekedjenek. Én határozottan a Győr–Csorna–Porpác viszonylatot támogatom, mert a Pápa, Celldömölk, Sárvár megállás kivédése – a vasutas és egyéb lobbizók ellen – szinte lehetetlen.”

A csornai átmenet kiváló, időtálló döntésnek bizonyult. A porpáci vonal villamosításáig a trakcióváltás nagyobb gondok nélkül bonyolódott, a villamosítás után a villa-

mos üzem is szervezeten működött. Nem csoda, hiszen Csornának az IC vonatok zavartalan közlekedtetése volt a legfontosabb feladata, amelyet meg is oldottak. Gondoljunk bele, ugyanez Győrben milyen gondokat, felfordulást okozott volna.

10) „A csornai átmenetet erősíti az az igény is, amely Sopron IC-összeköttetését szorgalmazza.”

A soproni IC közlekedés megvalósult. A fokozatos szolgáltatásbővítést először a Csornán megosztott és egyesített Sopron/Szombathely vonatokat jelentették, majd megtörtént az önállósítás. Jelenleg Sopronba 7, Szombathelyre 8 pár (ebből kettő nemzetközi összeköttetés Grazba, illetve Ljubljánába) IC vonat közlekedik. Az évek során folyamatosan bővült a megállások száma, mára ráálltunk a hajdani gyorsvonatok megállási rendjére. (Csorna és

Szombathely között új megállásként belépett Répcelak, és előbb-utóbb a várossá avanszált Beled is jelentkezni fog az IC megállásért.) A GYSEV szakaszán a vonatok helyjegy nélkül is használhatóak. Ebben a relációban még az IC elvárásoknak megfelelő kocsik járnak, mivel a hegyeshalmi fővonal nem tűri meg az alacsonyabb sebességre alkalmas kocsik vonatba sorozását.

11) „A békéscsabai vonat szolnoki megállításával a tiszaparti város kiszolgálása is biztosított lehet.”

A záhonyi és a debreceni vasutasok – évek kitartó munkájára – elérték a szolnoki, sőt a püspökladányi és a ceglédi vonatmegállítást is.

12) „Az átlós IC-vonatok kérdésével nem kívánok foglalkozni, mert az a szolgáltatási színvonal romlását hozná magával, ahhoz előbb átlós gyorsvonatokkal vasútra kell szoktatni az utazóközönséget.”

Az elmúlt évek során voltak átlós IC vonatok, elsősorban egyes nemzetközi vonatok Budapesten átemelésével (Krakkó–Pécs, Bécs–Miskolc–Debrecen, Bécs–Sátoraljaújhely vagy Eger–Keszthely). Jelenleg a nyári balatoni átlós vonatok expressz vagy IC-jelleggel, kötelező ülőhelybiztosítással közlekednek Miskolcra, Záhonyból, Nyíregyházáról, Szegedről, Szobráról, Szombathelyről, Győrből, Pécsről Siófokra, Tapolcára, Fonyódra, Balatonszentgyörgyre, Keszthelyre.. Valamennyi vonat jellemzője a megbízhatatlan menetrend, a 20-30 perces, esetenként órás késés, amellyel az érintett mindkét balatoni vonal, illetve a fél ország menetrendjét is szétzilálják.

Külön kategória a kör IC-vonatok kérdése. Ezek a vonatok –a jelenlegi pályaállapotok között nem tudnak menetrend szerint közlekedni, kihasználtságuk az egyes vonalszakaszokon rendkívül eltérő, ezen felül a kiállításuk megnöveli a szerelvényigényt. A Keletiből a Nyugatiba járatás többszöri személyzetcserevel

vasútvonal	célállomás	km	odaút	visszaút
			sebesség	
1	Győr rjc, EC	140	105,0	101,2
1	Győr IC	140	102,4	101,2
1	Tatabánya IC	73	99,5	93,2
1	Tatabánya rjc, IC	73	97,3	89,4
1-8	Sopron	225	96,4	94,4
1-8-16	Szombathely	243	94,7	94,7
80	Miskolc	182	89,5	81,5
30a	Székesfehérvár	67	89,3	85,5
80-100c	Miskolc-Nyíregyháza	270	88,5	81,4
100	Debrecen	221	86,7	83,4
100	Debrecen-Nyíregyháza	270	86,6	83,9
100	Záhony	336	83,7	81,6
40	Pécs	237	83,6	85,7
100a-140	Kecskemét	106	79,5	74,0
120	Békéscsaba	196	78,9	78,4
120a-140	Szeged	191	78,5	76,4
80	Sátoraljaújhely	266	77,9	71,3
30a-20	Veszprém	112	76,4	77,2
30a-20-25	Zalaegerszeg	239	76,3	75,5
30-26	Keszthely	190	73,1	73,1
30a-20	Szombathely	236	71,9	71,9
40-41	Kaposvár	204	71,2	68,4
30	Nagykanizsa	221	70,2	69,8
30a-29	Tapolca	184	55,5	56,3

5. táblázat: Az IC-vonatok utazási sebessége 2023/24. évben

jár, így nincs igazi gazdája a vonatnak. A pályaépítések, vágányzárak miatt a kör IC vonatai megosztva, önálló, egymáshoz nem kapcsolódó vonatként közlekedtek. A rendszeres késések mindkét keleti vonalunk menetrendszerűségét tönkreteszik.

13) „A magyar IC egyelőre pótcselekvés, de a jobb, korszerűbb szolgáltatás ígéretét előrevetíti.”

Sajnos a pótcselekvés megmaradt, a jobb szolgáltatás előrevetítése is hiú ábrándnak tűnik. A minőségi közlekedés biztosításához hiányzik a megfelelő sebességre alkalmas pálya, a korszerű biztosítóberendezés, a vontatójármű, a személykocsi, az egységes vonatkép, a képzett, idegen nyelven beszélő személyzet, a

korszerű forgalomirányítás és információs rendszer. Magyarul minden szükséges dolog. Az elmúlt 30 évben nem sok előrelépés történt.

Amíg a kezdetekben a Dunakeszin gyártott IC kocsik egységes vonatképet biztosítottak, a hálózat bővülésével egyre többféle kocsi jelent meg a minőségi vonatainkban. Így van ez napjainkban is. 20-30 féle hazai kocsi, szlovák, horvát, szlovén, román vendégmunkások színesítik a vonatképet. Még az egyazon vonalon közlekedő vonatok egységes kinézete sem biztosított. Különösen elszomorító a halberstadti és a Bhv kocsik jelenléte a minőséginek nevezett vonatainkban.

A vonatok igénybevételi feltételei a normál utas számára szinte követ-

hetetlen, amit bonyolít az újonnan alkalmazott háromféle kocsiosztály.

Sajnos sem a közlekedés irányítóinak, sem a MÁV és a MÁV-START vezetőinek nem volt határozott elképzelése arról, milyen vasúti szolgáltatást szeretnének. Koncepciók sora született és halt el, ennek ellenére a MÁV minőségi személykocsi-parkjának gerincét a 90-es években beszerzett és felújított kocsik jelentik. Az IC+ látványberuházás miatt elmaradtak a fővizsgák, főjavítások, emiatt korszerű kocsik kerültek a dögsorra. Az utasellátás és az 1. kocsiosztály kérdésköre is kocsik tucatját tette tönkre.

A MÁV és a MÁV-START az elmúlt 30 évben a belföldi távolsági forgalomhoz újonnan csak a 3 db GANZ-Hunslet villamos motorvonatot és 92 db szolnoki IC+ kocsit szerezte be. A kínálatot Dunakeszin felújított II. generációs 28 db 1. osztályú, 96 db 2. osztályú és 23 db bisztró, illetve a 10 db III. generációs IC kocsit adta. Mivel távolsági kocsi-beszerzés sem történt, csak 2006-2008-ban a használt, felújított 300 db halberstadti, illetve 2015-ben az 56 db hosszú Schlieren kocsié, ezért a 40-50 éves kocsikból álló teljes távolsági kocsi-park utasforgalomra alkalmatlanná vált. Mindeközben a GYSEV a teljes kocsi-parkját lecserélte, FLIRT motorvonatokat vásárolt és 90-es években felújított 4 db 1. osztályú és 13 db 2. osztályú Dunakeszin gyártott kocsi-ja mellé 2016-ban beszerzett és felújított 18 db Bmz és 8 db ABmz, 200 km/óra sebességre alkalmas fülkés IC-kocsit, amellyel az egységes IC vonatképet biztosítani tudja.

Hogy mekkora a z elmaradás, azt szemléltesse az 1970. és 1980. közötti MÁV kocsit és mozdonybeszerzés. (6. táblázat)

A számok döbbenetesek. Különösen akkor, ha azt nézzük, hogy ezeknek az eszközöknek a

többsége napjainkban is közlekedik. Elrettentésként Tegyük mellé az elmúlt 30 év számait (7. táblázat)

	villamos mozdony	dízel mozdony	motorvonat és motorkocsi	személykocsi
1970	24	44	8	233
1971	27	0	11	223
1972	22	96	11	139
1973	22	59	0	53
1974	19	99	0	105
1975	23	90	10	117
1976	31	30	0	109
1977	10	15	0	64
1978	15	24	2	84
1979	0	154	38	254
1980	20	10	100	388
a 11 év alatt	<b>213</b>	<b>621</b>	<b>180</b>	<b>1769</b>

6. táblázat: mozdony, motorvonat és személykocsi beszerzés 1970–1980 [2]

### Merre tovább?

Végre döntsön már valaki, hogy milyen vasúti személyszállítást szeretne, és teremtsen meg ennek a pálya, a vontató és vontatott eszköz feltételeit. Ötletelés és handabandázás helyett végre a tettek mezejére kellene lépni.

A győri fővonal példája megmutatta, hogy megél egymás mellett az óras ütemű belföldi és nemzetközi vonat és a megálló személyvonat. Persze ehhez 160 km-s pálya kell. A székesfehérvári félórás gyorsvonati ütem is versenyképes ajánlatnak bizonyult, főleg, ha a 160 km-s pályasebességet is elérhetnénk. Egyértelmű, hogy a kétvágányú vonalakon óránként egy IC-jellegű és egy gyorsvonat közlekedésére kellene törekedni, és az egyvágányú fővonalak részbeni kétvágányúsításával és a pályasebesség emelésével el kell érni az óras minőségi vonatközlekedést.

Tudomásul kellene venni, hogy az ütemes közlekedés, a vonatgyakoriság és a menetrendszerűség a legfontosabb ismérvek. Az utas a kicsit lassabb, de megbízható, gyakori eljutást jobban preferálja, mint gyorsabbnak ígért, de megbízhatatlant.

Korszerű jármű nélkül nincs korszerű közlekedés. A légkondicionálás, a zárt WC, a belső utastájé-

koztatás, a WiFi és a telefon töltési lehetőség ma már alapkövetelmény.

(A DWA kocsik beszerzésekor Csárádi János vezérigazgató magához hívott és érdeklődött, mire szeretném felhasználni az új, nemzetközi forgalmú német gyártású kocsikat. A válaszom az volt, hogy sajnos ezek a nemzetközi forgalomra alkalmatlanok lesznek, mert 160 km/óra a sebességük, nincs zárt WC, és nincs bennük légkondi.. A német vasút lesz az, amelyik először kitiltja majd ezeket. De jók lesznek a belföldi IC-vonatokba meg Romániába és a Balkánra. Igazam lett.)

A nemzetközi gyakorlat a villamos motorvonatok közlekedését helyezi előtérbe. A belengetett, majd visszavont railjet elképzelés ehhez képest tévútnak minősíthető. Nemzetközi forgalomban a 200 km/órás sebességre alkalmas kocsik már a kategória alját jelentik, belföldön viszont megbízható szolgáltatást nyújthatnak.

A hasonló nagyságú országok vasúti kínálata alapján dönteni kell a belföldi utasellátás jövőjéről. A kötelező helybiztosítás helyett a fakultatív és a hibrid vonat közlekedtetését szükséges megszervezni, kiismerhető felár rendszerrel és megkülönböztető elnevezéssel. Ne szégyelljük



	villamos mozdony	dízel mozdony	dízel motorvonat motor-kocsi	villamos motorvonat	belföldi személykocsi	minőségi személykocsi
1994-2004	10	1		5	10	196
2005-2014	25		63	94		2
2015-2024				79		90
összesen	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>63</b>	<b>178</b>	<b>10</b>	<b>288</b>

7. táblázat: Új mozdony, motorvonat és személykocsi beszerzés 1994–2004 [3]  
(A táblázatban nem szerepel a 12 db vasútvillamos és a használtan vett 8 görög Desiro, az iker Bz és a 22 IntePici Bz motorvonat)

visszaállítani a hajdani gyors- és sebesvonatokat, természetesen valamennyiben helybiztosítási lehetőséggel, de felejtjük el a teljes vonatra kötelező helybiztosítást.

A járművek karbantartása nélkül elképzelhetetlen a megfelelő szolgáltatás.

Elfogadhatatlan, hogy a meglévő eszközeinket nem arra a célra használjuk, amelyre valók. Rémálom, amikor az IC vonat helyett FLIRT vagy KISS netán Desiro közlekedik, ahogyan a halberstadti és a Bhv kocsiknak sincs semmi keresnivalójuk az IC-vonatokban. Az elkészült IC+ kocsik egy része olyan alacsony sebességű pályán közlekedik, ahova más is megfelelő lenne. Elszomorító, amikor a 4-5 kocsis IC vonatban 120, 140, 160 és 200 km-s kocsik is vannak

Az is döbbenetes, hogy az új szolnoki 200 km-s kocsi java része csak belföldön közlekedhet.

A 160 km/órás sebességre engedélyezett 30 éves bautzeni 20-70 066-4 Bp mee kocsi egész Európában közlekedhet. A 200 km/óra engedélyezett sebességű ifjú szolnoki 85-91 429-9 kocsi közlekedési listájában minden vasút át van húzva, (8. táblázat) tehát. 82 db 200-as kocsit gyártottunk, kizárólag belföldi forgalomra. Ez már rémálom.

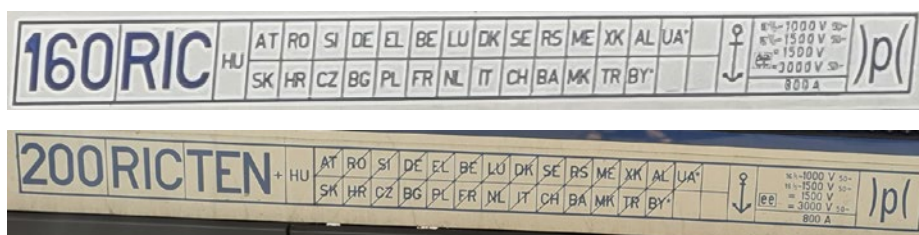
Az uniós támogatások legrugalmasabb területe a járműbeszerzés, amellyel a maradék források gyorsan kihasználhatóak, ha nincs szükség új tenderezési eljárásra. Ezt a módszert sikerrel alkalmazták már a balti államok és a BKK is a járműbeszerzéseik során. Mi mindig csak kis tételű beszerzésekben gondolkodtunk. A minőségi távolsági szegmens egységes eszközparkját meg kell teremteni és gondoskodni kell a szükséges nemzetközi forgalmú kocsik beszerzéséről is. A személykocsik tervezhető élettartama 40 év, ha 20 év után megkapja a megfelelő

korszerűsítést. Vissza kell helyezni a fővizsgát az eredeti funkciójába: a fizikai elhasználódás helyrehozására. Célnél kell kitűzni, hogy ne legyenek túlszolgáló eszközök. Nagyjavítás kell a jármű 20 éves korában: Az erkölcsi avulás felszámolása, a gyártás óta bekövetkezett technikai, technológiai fejlődés beépítése a járműbe. Nem lehet normális szolgáltatást biztosítani takarékosan, a folyamatos napi karbantartás elhagyásával. Persze a kocsik külső/belsőmosását és takarítását is olyan technológiával és rendszerességgel kellene elégezni, hogy az ne a színt halványítsa. Tudomásul kell venni, hogy az infrastruktúra költségeit mindenképpen meg kell fizetni: akár ráfordítjuk azt a termékre, akár nem. Az elmaradt karbantartást a rövidebb élettartam, a műszaki hibák és a balesetek boszorzulják meg.

A MÁV, a MÁV-START vezetői és a közlekedési tárca irányítása egységes koncepciója nélkül nem lesz előrelépés. A magyar vasút a balkáni országok közé süllyed. Hogy van kiút, azt a GYSEV példája mutatja: központi forgalomirányítással, villamosítással, állomás- és vonalkorszerűsítéssel, az eszközpark megújításával léptek előre. Nekik több pénzük lenne? Vagy csak hatékonyabban költik el? Nem lenne szegény tanulni tőlük.

Felhasznált források:

- [1] Vasúti nagylexikon főszerkesztő Urbán Lajos 2005. 465. oldal
- [2] Magyar Államvasutak statisztikai zsebkönyve 1974 MÁV Budapest, 1975.  
Magyar Államvasutak statisztikai zsebkönyve 1980 MÁV Budapest, 1981
- [3] Dr. Lovász György kigyűjtésének felhasználásával.



8. táblázat: Milyen vasutakon engedélyezett a bautzeni (160) és a szolnoki (200) kocsik közlekedése?

### Perger Imre szakmai életútja

Perger Imre közgazdász, idegenforgalmi szakközgazdász, a MÁV személyszállítási főosztály alapítója. 1953-ban született Csornán, 1976-ban végzett a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem Ipar szakán. 1976 szeptember 1-én kezdett dolgozni a MÁV Vezérigazgatóság kereskedelmi szakosztály B. személy- és árudíjszabási osztályán belföldi személydíjszabási ügyintézőként. Később csoportvezető, majd – a vasúti menedzserképző elvégzése után – 1989-től osztályvezető helyettesi, 1990-ben személyfuvarozási osztályvezetői megbízást kapott. 1992-95 között a személyfuvarozási főosztályt megszervező főosztályvezető, majd 1995-től személyszállítási igazgatóhelyettes, 1998-tól szabályozási iroda-vezető volt. 2000-ben Sárdi Gyula vezérigazgató-helyettes eltávolította a személyszállítástól. A reform főosztály vezetője Dr. Bakó János tanácsadónak hívta azzal az utasítással, hogy „az élő fába is bele kell kötnie”. A reform főosztályt váltó stratégiai főosztályon 1995-től vasúti szolgáltatásfejlesztési osztályvezető. A MÁV-START megalakulásakor tanácsadóként dolgozott 2016-évi nyugdíjazásáig.

Egész pályafutása alatt a személyszállítás elvi és gyakorlati kérdéseivel foglalkozott. Kezdetben a személydíjszabások, személydíjszabási kilométermutató szerkesztőjeként a szabályozás és tarifális kérdéseken túl a menetrendi, utaskiszolgálási, menetjegy-gyártás engedélyezési, pénztárgepesítési, statisztikai feladatokat is ellátta. Meghatározó szerepet játszott a MÁV nosztalgia és idegenforgalmi tevékenységének kialakításában, a jegykiadás gépesítésében és a Budapesti Közlekedési Szövetség előkészítésében és megalakításában. Elképzelései alapján készült az első elektronikus jegykiadó gép és a későbbi fejlesztésekben is kiemelkedő szakmai munkát végzett.

A személyszállítási díjak 1980-évi forintosításának és az üzletpolitikai kedvezményrendszer fő kidolgozója volt. 1998-ban vezette az új személydíjszabási üzletszabályzat és díjszabási rendszer kidolgozását.

Kezdő szakemberként a kereskedelmi részek kidolgozója volt a Kisteleki Mihály által szerkesztett motorvonati koncepciónak. Bebizonyította, hogy a rendelkezésre álló szerelvény és személyzet többletfoglalkoztatásával a többletvonatok közlekedtetésének gazdaságosságához minimális utasszám is elegendő. Főosztályvezetőként a kisebb vonategységgel gyakrabban elv alkalmazásával előfutára volt a későbbi ütemes menetrendek kialakításának. (A vonatgyakoriság növelésével a gyakorlatban is bebizonyította Kisteleki Mihály alapmondását „Lényegesen több vendég van a kocsmában, ha nyitva van az ajtaja!”) Főosztályvezetőként élhette meg a MÁV legnagyobb nemzetközi személykocsi beszerzését és a magyar járművek legnagyobb hatótávolságú közlekedését, amikor a MÁV kocsijai Isztambultól Párizsig, Velencétől Malmöig, Burgasztól Koppenhágáig, Szalonikitől Baselig jártak. Teke Bertalannal és Zákonyi Gyulával hosszú távú személykocsi koncepciót készített. A motorvonati, ingavonati közlekedés híve volt, és szakmai meggyőződéséül ellenezte az emeletes vonatok beszerzését.

A MÁV-START megalakulásakor a különféle szerződések összefogójaként tevékenykedett. Az EU-s fejlesztéseknél a MÁV-START álláspontjának kialakításával, a szakmai vélemények összefogásával biztosította a pénztárosok munkájának megfelelő pénztárblokk, az utasigényeknek megfelelő állomási terek és a forgalom lebonyolításához szükséges vágánykép kialakítását. Harcolt azért, hogy a fejlesztések igazodjanak a menetrendi elvárásokhoz, a technológiai igényekhez és biztosítsák az üzemeltetés zavartalanságát.

A MÁV Tisztképző tanfolyamain a forgalmi és forgalmi-kereskedelmi tagozaton személyszállítási és díjszabási ismereteket tanított, nyugdíjazása előtt pedig – egyfajta jutalomjátékként vasútföldrajzot. Oktatott a kereskedelmi oktatótisztai, az állomásfőnöki és a balesetvizsgálói tanfolyamokon is. Tanított a Mechwart szakközépiskolában, rendszeresen adott elő a győri Széchenyi Egyetemen és közlekedési konferenciákon. A Tisztképző tanfolyamainak elvégzése után szakmai

anyaggal bővített középfokú orosz, majd német nyelvvizsgát tett. Hosszú ideig képviselte a MÁV-ot az OSZS-ZSD személyszállítási, tarifa és stratégiai bizottságában, valamint az UIC személyszállítási és ár bizottságában.

Csaknem 25 éven keresztül tagja volt a Földrajzinév-bizottságnak, jelenleg állandó meghívott szakértő. Tevékenységével hozzájárult az állomásnevek helyesírásának egységesítéséhez és az elnevezések gyakorlatának szabályozásához.

Több tanulmánya jelent meg nyelvészeti szaklapokban (Névtani Értesítő, Magyar Nyelvőr) és szakmai cikke a Közlekedési Szemlében és az Indóházban.

1980-ban megnyerte a nyelvvizsgálóval nem rendelkező vasutas dolgozók orosz nyelvi versenyét, és barátságvonattal a Szovjetunióba utazhatott. 1982-ben kiváló dolgozó, 1986-ban kiváló munkáért kitüntető jelvény elismerést kapott a közlekedési minisztertől. 1990-ben vezérigazgatói dicséretben, 1995-ben BM miniszteri elismerésben részesült, 1993-ban vasútigazgatói rangba léptették elő. 1999-ben megkapta a Vám és pénzügyőrség érdemérem ezüst fokozatát. 2012-ben miniszteri elismerésben részesült, 2016-ban közlekedésért érdemérem kitüntetést kapott. A vasúti szolgálatért elismerések elkerülték. A legbüszkébb azonban a 2012-ben megkapott „125 éves a vasúti tisztképzés” emlékérmé, amelyet 10 oktató kapott meg. Annak ellenére, hogy nem volt tagja a Közlekedéstudományi Egyesületnek, 2018-ban megkapta a Czére Béla díjat, 2024-ben pedig KTE emléklapokban részesült.

40 évet töltött el a MÁV és a MÁV-START vezérigazgatóságán. Munkája során mindig az utasok és a vasutas dolgozók érdekeit próbálta előtérbe helyezni. Szakmai elképzelései mellett mindig kitarított, de ha megfelelő érveket kapott, hajlandó volt módosítani az elképzeléseit. (Oktatói munkája során a hivatalostól eltérő véleményét mindig megfogalmazta, a vizgán az övétől eltérő álláspontot is elfogadta, ha a tanuló megfelelő érveléssel tudta megvédeni igazát.) A szakmai mottója: a tudásom kellett, a pofám nem.