

# **VEKE vasúti menetrendi alapkoncepció**



**Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület  
Közlekedésfejlesztés munkacsoport**

## Tartalomjegyzék

Eredmények .....	4
Távolsági és Interregionális alapkoncepció .....	7
IC vonalak .....	7
Gyorsvonatok és Interregionális járatok .....	7
Elővárosi koncepció.....	8
A menetrend részletesen az egyes vasútvonalak szerint.....	9
Nyugati országrész .....	9
1 Budapest – Győr – Rajka .....	9
2 Budapest – Esztergom .....	9
3 Esztergom – Almásfüzitő .....	9
5 Székesfehérvár – Komárom .....	9
10 Győr – Celldömök .....	10
11 Győr – Veszprém.....	10
12 Tatabánya – Oroszlány.....	10
16 Szombathely – Hegyeshalom .....	10
17 Szombathely – Nagykanizsa .....	10
18 Szombathely – Kőszeg.....	10
20 Budapest – Veszprém – Szombathely .....	10
21 Szombathely – Szentgotthárd.....	11
22 Körmend – Zalalövő.....	11
23 Zalaegerszeg – Rédics.....	11
25 Celldömök – Boba – Hodos .....	11
Balatoni vasútvonalak .....	11
26 Celldömök – Tapolca – Keszthely .....	11
29 Tapolca – Székesfehérvár .....	11
30a Budapest – Székesfehérvár .....	12
30 Budapest – Nagykanizsa .....	12
35 Kaposvár – Siófok .....	12
36 Kaposvár – Fonyód .....	12
37 Balatonszentgyörgy – Somogyszob .....	12
40a-42 Budapest – Pusztaszabolcs.....	12
40 Budapest – Pécs .....	12
41 Nagykanizsa – Gyékényes – Dombóvár.....	13
42 Pusztaszabolcs – Paks .....	13
43 Rétszilas – Mezőfalva .....	13
44 Pusztaszabolcs – Székesfehérvár .....	13
45 Székesfehérvár – Sárbogárd, 46 Sárbogárd – Bátaszék .....	13
47 Komló – Dombóvár.....	13
50 Dombóvár – Bátaszék, 154 Bátaszék – Baja – Kiskunhalas, 155 Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza .....	13
61 Szentlőrinc – Selye, 64 Pécs – Pécsvárad, 65 Pécs – Mohács, 66 Villány – Magyarbóly.....	14
Keleti országrész.....	14
70 Budapest – Vác – Szob, 71 Budapest – Vácraát – Vác, 75 Vác – Balassagyarmat.....	14
77 Aszód – Galgamácsa – Vác, 78 Aszód – Balassagyarmat – Ipolytarnóc .....	14
80a Budapest – Gödöllő – Hatvan, 100a Budapest – Cegléd – Szolnok, 120a Budapest-Újszász-Szolnok .....	14
80 Budapest – Miskolc – Sátoraljaújhely, 100 Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony .....	15
81 Hatvan-Salgótarján, 82 Hatvan-Szolnok .....	15
85 Gyöngyös – Vámosgyörk – Újszász – Szolnok.....	15

87 Füzesabony – Eger – Putnok.....	15
89 Miskolc – Tiszaújváros – Tiszapalkonya-Erőmű, 92 Miskolc – Bánréve – Ózd, 94 Miskolc – Tornanádaska, 98 Szerencs – Hidasnémeti .....	15
101 Püspökladány – Biharkeresztes.....	16
102 Kál-Kápolna – Kisújszállás.....	16
Debrecen környéke .....	16
103 Karcag – Tiszafüred, 105 Debrecen – Nyírábrány, 106 Debrecen – Sáránd – Nagykreki, 107 Debrecen – Sáránd – Létavértes .....	16
108 Debrecen – Füzesabony, 109 Debrecen – Tiszalök .....	16
Mátészalka, a szabolcsi területközpont .....	16
110 Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka, 111 Mátészalka – Záhony, 113 Nyíregyháza – Mátészalka – Zajta, 114 Mátészalka – Csenger, 115 Mátészalka – Tíbornyalma, 116 Vásárosnamény – Nyíregyháza, 117 Ohat-Pusztakócs – Nyíregyháza.....	16
120 Budapest – Lőkösháza .....	17
121 Békéscsaba – Kétegyháza – Mezőhegyes – Újszeged, 125 Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes, 127 Körösnagybányás – Vésztő – Gyoma.....	17
126 Kiszénás-Kondoros .....	17
128 Békéscsaba – Kötegyán – Vésztő – Püspökladány.....	17
130 Szolnok – Hódmezővásárhely – Makó.....	17
135 Szeged – Békéscsaba .....	17
136 Szeged – Rösztke.....	17
140 Budapest – Szeged.....	17
142 Budapest – Lajosmizse – Kecskemét, 146 Kecskemét – Kunszentmárton, 147 Kiskunfélegyháza – Orosháza.....	17
145 Szolnok – Kecskemét.....	18
150 Budapest – Kunszentmiklós-Tass - Kelebia.....	18

## Eredmények

A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület által készített menetrendtervezet lényeges eredményei a következők:

- A Dunántúlon új, integrált ütemes menetrendi struktúra alakítható ki, melynek része egy interregionális hálózat, ahol a Dunántúl szinte minden nagyvárosa között ütemesen, legfeljebb egy átszállással kínálunk vasúti kapcsolatot.
- Kelet-Magyarországon az eddig is sikeres ütemes menetrend általunk indokolatlannak tartott riktításait megszüntetve, javasoljuk a 2008-as járatiriktítás előtti állapotot visszaállítani, illetve néhány vonalon jobb csatlakozás kialakítására teszünk javaslatot.
- Nagyon fontosnak tartjuk a vasút és az autóbusz közötti optimális munkamegosztás kialakítását. Az ország jelenlegi anyagi helyzetében nem engedhető meg állami támogatással párhuzamos, azonos feladatot ellátó közlekedési rendszerek fenntartása. Ezért a vasúttal párhuzamos expressz autóbuszjáratok szigorú felülvizsgálatát javasoljuk, illetve számos helyen a kistávolságú helyközi forgalom vonatról autóbuszra terelésére teszünk javaslatot.
- Lényegesnek tartjuk a vasúti és az autóbusz menetrendek tényleges összehangolását, tarifaközösség létrehozását, lehetőleg valódi közlekedési szövetségek keretében.

A vonatkilométerben mérhető teljesítménynövekedés többletköltségeinek legnagyobb részét a vontatójárművek által elfogyasztott többletenergia költsége jelenti. Más, látszólagos többletköltségek (pályahasználati, vontatási, járműkarbantartási költségek) ugyan valóban költségként jelentkeznek a MÁV-START Zrt. oldalán, ugyanakkor a MÁV Zrt. vagy valamelyik leányvállalata bevételét is jelentik egyben. Ezen költségelemek esetében tehát a MÁV-START Zrt. állami finanszírozási igénye növekszik, a MÁV Zrt-é viszont ugyanennyivel csökken.

A többletköltségek ellensúlyozására tervezetünk az alábbi megtakarítási lehetőségekkel, illetve menetrenden kívüli hatékonyságjavító lépésekkel számol:

- A járműpark hatékonyabb kihasználásával 400 darabnál is több öreg személykocsi (döntően a 20-07 Bhv és 20-17 By sorozatból) selejtezhető azonnal, e járművek karbantartására nem kell pénzt költeni, ami 3 éves távlatban csaknem 4 milliárd forint megtakarítást jelent. A V43 villanymozdony-sorozatból kb. 15-20 db válik feleslegessé, ezek V6 jelű javítása is megtakarítható, ami szintén milliárdos tétel.
- A személykocsik karbantartásának koncentrálásával 5 járműkarbantartási telephely zárható be: Budapest Déli, Hatvan, Vésztő, Zalaegerszeg és Győr állomásokon nem látjuk szükségesnek vasúti személykocsik karbantartását. A karbantartás koncentrálása nem jelenti a rezsimenetek növekedését, sőt, az ésszerű fordaszervezés miatt 100 ezer km-es rezsimenet-csökkentés hajtható végre.

- Számos helyen teszünk javaslatot a jelenlegi helyzetenél hatékonyabb munkamegosztásra az autóbuszos és vasúti közlekedés között. Itt is szeretnénk hangsúlyozni: elengedhetetlenek tartjuk az országos, autóbusz-vasút tarifaközösséget és a közlekedési szövetségek létrehozását.
- Számos helyen az alkalmazott technológia egyszerűsítésére teszünk javaslatot, így például, köszönhetően a teljes FLIRT villamos motorvonat flotta megérkezésének, jelentősen lecsökkennek a tolatási feladatok Budapest Déli pályaudvaron, illetve vezérlőkocsis szerelvényekből javasoljuk a 40, 80, 100-as vonalon közlekedő IC szerelvények kiadását.
- Menetrendi javaslatunk a jelenlegi eszközparkkal, a jelenlegi pályaállapotok megtartásával reálisan megvalósítható. A teljesítmény-növekedést a belső tartalékok mozgósításával értük el. Egyetlen helyszínen (Macs, Hajdú-Bihar megye) javasoljuk szünetelő szolgálati hely újraindítását, hogy a vonatok találkozásának lebonyolítása ezen az állomáson is lehetséges legyen. Macs megnyitásának többletköltsége akár ugyanazon térség más vasútállomásai üzemvitelének felülvizsgálatával kigazdálkodható: ha ugyanis az ütemes menetrend stabilizálódik, számos vasútállomásról kiderülhet, hogy ott soha többé nem lesz szükség a több vonat egyidejű fogadására alkalmas infrastruktúrára, személyzetre.
- Indokolatlannak tartjuk a MÁV leánycégekre darabolását követően a központi MÁV csoport „igazgatási” költségeit: semmi sem indokolja a jelenlegi 3-4000 fős adminisztratív apparátus – éves szinten 20-30 milliárd forintba kerülő fenntartását. A MÁV csoport stratégiai feladataihoz valójában sokkal kevesebb, körülbelül 100-200 fő is elegendő. Amennyiben a MÁV csoporton belül a hatékonyság növelése érdekében a „szolgáltató” jellegű tevékenységeket (például informatika, bérszámfejtés) összevonják, egy 1000-1500 fős csapat lenne indokolt, több semmiképpen sem.

#### Általános javaslataink a járművek felhasználását illetően:

- Budapest Déli, Hatvan, Vésztő, Zalaegerszeg és Győr fenntartási telephelyek szükségtelenek. A képzett szakemberek legnagyobb része más telephelyen továbbfoglalkoztatható, megtakarítás itt az infrastruktúra üzemeltetésének felhagyásával érhető el.
- Dunántúlon a szerelvényfordulók és a járműfelhasználás optimalizálásával használtan Németországból vett kocsik szabadulnak fel, melyek Miskolcra helyezését és a Budapest-Sátoraljaújhely vonalon való közlekedését javasoljuk.
- A Görögországból vásárolt, használt Desiro motorvonatok felhasználásával lehetővé válik az orosz motorvonatok kivonása a Budapest-Esztergom vasútvonalról, így ezen a vonalon kizárólag Desiro típusú motorvonatok teljesítenek majd szolgálatot. További Desiro járművekkel lehetővé válik a Balassagyarmat és Vác közötti 75-ös vasútvonalon a részleges Desiro üzem, valamint Desiro motorvonatból állna a Budapest-Hódmezővásárhely, és a tervezetünkben új járatként szereplő Budapest-Szekszárd-Baja gyorsvonatpár is.
- Az orosz motorvonatok megjelennek a Baja – Sárbogárd – Székesfehérvár – Komárom interregionális járaton.

- Bz motorvonatok felhasználásával kiválthatóak az MDmot sorozatú motorvonatok, ám a Bz motorvonatok helyzete országosan kritikus, ezért egy ezeket felváltó új típus beszerzése már rövid távon is feltétlenül szükséges. Az MD motorvonatok kiváltása akkor lehetséges, ha a Bz motorkocsik üzemkézsége a jelenlegihez képest nem romlik, és az idei évre tervezett „C”-jelű főműhelyi javításokon felül 16 további jármű főjavítása megtörténhet, ennek költsége 800 millió Ft. Felhívjuk azonban a figyelmet, hogy az Európában elérhető új, illetve használt könnyű-dízelmotorkocsik árait ismerve a Bz-k darabonkénti kb. 50 millió Ft-os főműhelyi javítási költsége nem a leggazdaságosabb megoldás, csak a MÁV-érdekeltségű járműjavítók életben tartását szolgálja. A Bz motorvonatok igen alacsony üzemkézségi állapota a szolgáltatás ellátását veszélyezteti.
- Tervezetünkben a német vezérlőkocsik és a kizárólag e kocsikhoz átalakított V43 3000-es sorozatú villamosmozdonyok rendeltetésszerű felhasználását javasoljuk a 40, 80, és 100-as vasútvonalak InterCity járatain.
- Az év végéig várhatóan teljes darabszámban rendelkezésre álló FLIRT motorvonatok felhasználását a Dunántúlon kívül Budapest elővárosában a hatvani (80a) és az újszászi (120a) vonalakon javasoljuk.
- A járműfelhasználás optimalizálásának köszönhetően körülbelül 440 régi személykocsi, valamint 15-20 V43-as villanymozdony selejtezhető lesz.
- Célzott járműbeszerzésekkel (pl. orosz motorvonatokba alacsonypadlós betétkocsi, ingavonatokba emeletes alacsonypadlós betétkocsi stb.) tovább optimalizálható a működés, azaz további járművek takaríthatók meg, nem utolsósorban pedig közelebb lehet jutni az esélyegyenlőségi követelmények teljesítéséhez.

## Távolsági és Interregionális alapkoncepció

A távolsági és interregionális forgalom fő elemei a következők:

1. Budapestről kiinduló IC és gyorsvonati járatok, ütemesen, legalább kétóránként:
2. Vidéki városokat összekötő Interregionális járatok, melyek egyes vonalakon a személyvonatokat kiváltva, más vonalakon pedig gyorsvonatként közlekednek.

### IC vonalak

- IC 1 Budapest-Miskolc-Debrecen-Szolnok-Budapest IC (Kör IC), Cegléden csatlakozással Szeged felé/felől. Órás követés Budapest és Nyíregyháza valamint Miskolc és Budapest között
- IC2 Budapest és Szeged hibrid IC
- IC3 Budapest és Békéscsaba hibrid IC, kétóránként tovább Románia felé
- IC4 Pécs-Miskolc IC (Budapest és Miskolc között a Kör IC sűrítője)
- IC5 Budapest-Szombathely és Sopron IC
- RJ1 Budapest-Bécs Railjet

### Gyorsvonatok és Interregionális járatok

- IR1 Budapest-Győr-Zalaegerszeg/Szombathely. Budapest-Győr óránként, Budapest-Győr-Cellödömök-Zalaegerszeg/Szombathely kétóránként. A GYSEV igényei szerint ezek a vonatok kiegészíthetők Budapest – Sopron – Budapest kocsicsoporttal, tervezetünkben – mivel a járműszükségletet biztosítottnak látjuk – kétóránként számoltunk soproni kocsicsoporttal.
- IR2 (Sopron)-Szombathely-Nagykanizsa-Barcs-Pécs kétóránként. (Technikai okokból tiszta kétórás ütem a pályaállapotok és a keresztezési helyek adottsága miatt nem lehetséges, két négyórás ütem adja a kétórás követést)
- IR3 Budapest-Veszprém-Szombathely/Zalaegerszeg
- IR4 Budapest-Nagykanizsa/Keszthely
- IR5 Budapest-Miskolc-Sátoraljaújhely
- IR51 Budapest-Füzesabony-Eger
- IR6 Budapest-Debrecen-Záhony
- IR11 Komárom-Székesfehérvár-Baja-(Kiskunfélegyháza-Szentés)
- IR12 Dombóvár-Baja-Kecskemét

- IRB Pécs-Baja-Szeged autóbusz, csatlakozással Baján (természetesen tarifaközösséggel; a vasúti menetjegykiadó-rendszerek programmódosításával lehetséges a menetjegyek kiadása autóbuszra, az autóbuszos jegykiadó-rendszer megfelelővé tétele még vizsgálatot igényel).

## Elővárosi koncepció

A jelenlegi menetrend értékeinek megtartása mellett az indokolatlan napközbeni és nyári korlátozások feloldását javasoljuk (ún. „60”-as korlátozás helyett „A”, azaz munkanapi korlátozás bevezetését az érintett vonatokra). Az iskolaszüneti forgalomcsökkenéseket a szükséges mértékű vonathossz-csökkentéssel lehet követni, nem a járatsűrűség ritkításával. Ugyanakkor az elsősorban hivatásforgalmi vonatokon, ahol jellemzően nem diákok utaznak, iskolaszünetben sem lehet a vonathosszat csökkenteni (a MÁV gyakorlata ellen külön közleményben tiltakoztunk). A nagy potenciált magában rejtő lajosmizsei 142-es vasútvonalon pályaoldali beavatkozás hiányában a jelenlegi menetrendből továbblépést nem tartunk lehetségesnek, ugyanakkor az órás ütem megvalósításához szükséges beruházások végrehajtását feltétlenül támogatjuk.

Az elővárosi forgalomban elsősorban a járműfelhasználás optimalizálását tekintettük feladatunknak, amellett, hogy az utasbarát, megbízható ütemes menetrendet mindenhol biztosítjuk. Ennek keretében:

- hagyományos Bhv kocsik csak a 142-es lajosmizsei és a 150-es kelebiai vonalon közlekednek,
- Flirt típusú járművek közlekednek a 80a hatvani vonalon és a 120a újszászi vonal belső szakaszán is Sülysápig,
- a 70-es vonal (Vác-Szob) zónázó vonatai elsősorban nagykapacitású ingaszerelvények,
- a távolsági vonatok szerelvényeit szükség szerint felhasználjuk elővárosban, a szerelvényhosszoknál figyelembe véve a megfelelő ajtószámot,
- következetesen alkalmazni kell az egyébként is kötelező „az a vonat van előnyben, amelyik a saját menetvonalán halad” elvet, azaz nem engedhető meg, hogy a MÁV forgalom presztízssokokból, egyes távolsági, vagy nemzetközi vonatok késése miatt félretehesse a feszítettebb fordulóban dolgozó elővárosi vonatokat, szétverve ezzel az ütemességet.

A menetrendi kínálat jelentősebb korrekcióját végeztük el a hegyeshalmi 1-es és a pusztaszabolcsi 40a vasútvonalakon, előbbin munkanapokon közvetlen oroszlányi kapcsolatot, utóbbin egész napos dunaújvárosi összeköttetést létrehozva.

## ***A menetrend részletesen az egyes vasútvonalak szerint***

### **Nyugati országrész**

Az ország Dunától nyugatra eső felének vasútvonalaira ütemes menetrendi rendszert eddig senki sem tett közzé. Előzmények hiányában az optimális viszonylat-hálózatot és kínálatot önállóan kellett meghatároznunk.

Ennek keretén belül négy tengelyt alakítottunk ki, amelyek két darab kétórás ütemmel üzemelnek, így adva órás követést a közös szakaszon. A csatlakozási rendszerek mindenütt működtethetőek, azonban megmaradtak a közvetlen vonatok is. A gerincvonatok egész nap, az év bármely napján adnak legfeljebb 120 perces követésű, pótgjegymentes eljutásra lehetőséget.

A négy Budapestről induló tengelyt két haránt irányú összekötő viszonylat teszi teljessé, az eljutást minden irányban optimálissá.

### **1 Budapest – Győr – Rajka**

Távolsági forgalomban kétóránként közlekedő Budapest-Bécs railjet és Budapest-Szombathely InterCity vonatok közös órás követést adnak. A szombathelyi InterCity járatok megállnak Tatabánya állomáson is. E vonatokat – a soproni részt is beleértve - kizárólag 160 km/h sebességű MÁV kocsikból tervezzük kiállítani. E megoldás szükségtelenné teszi a jelenlegi bonyolult tolatási mozgásokat a Keleti pályaudvaron, így lehetővé válik a mainál több vonat, kevesebb kocsiból való kiállítása. A reggeli és esti órákban egy, Budapesten lévő nemzetközi vonat szerelvényével tervezünk egy többlet InterCity vonatot Budapest és Szombathely között.

Az InterCity járatok mellett óránként javasolunk gyorsvonatot Budapest és Győr között, melyek közül minden második Győrön túl Celldömölk és Szombathely/Zalaegerszeg, valamint Sopron felé közlekedik tovább, fontos elemét alkotva a dunántúli interregionális rendszernek.

Elővárosi forgalomban (igazodva az óránként közlekedő győri gyorsvonathoz) az elővárosi személyvonatok (a kora reggeli és késő esti órák kivételével) csak Komáromig közlekednek. Az órás követést Budapest és Tatabánya között munkanapokon félórásra sűrítik a Budapest-Oroszlány személyvonatok.

### **2 Budapest – Esztergom**

Javasoljuk a jelenlegi menetrend megtartását, a vonal kiszolgálását kizárólag Desiro típusú szerelvényekkel képzeljük el.

### **3 Esztergom – Almásfüzitő**

Kétórás ütemes menetrendet javasolunk a hivatásforgalom igényeinek figyelembe vételével.

### **5 Székesfehérvár – Komárom**

Közvetlen Komárom-Baja Interrégió vonatok közlekednek, melyek 63-41 sorozatú orosz motorkocsikból állnak. E járművek 100 km/h sebességére a 46-os vonalon van szükség a menetrend tarthatósága miatt. Az 5-ös vonalon javasoljuk a megállási helyek felülvizsgálatát, tervezetünkben a vonatok csak Szárazrét, Bodajk, Mór, Bakonysárkány, Kisbér, Nagyigmánd-Bábolna, Szőny Déli

állomásokon állnak csak meg. Komáromban csatlakozást biztosítunk minden irányban, Székesfehérváron csatlakozás van Budapest felől az 5-ös vonal felé és viszont.

## **10 Győr – Celldömölk**

Győr és Pápa között ütemes menetrend, felváltva kétórás ütemben Budapest-Győr-Szombathely/Zalaegerszeg Interregio, illetve szintén kétórás ütemben. Pápa-Celldömölk közötti személyvonati közlekedés nem ütemes.

## **11 Győr – Veszprém**

A Győr – Bakonyszentlászló szakaszon csúcsirányban erősített kétórás ütemű menetrendet, a vonal délebbi részén igényalapú közlekedést javasolunk, különös tekintettel a kirándulóforgalomra.

## **12 Tatabánya – Oroszlány**

Munkanapokon közvetlen Budapestig közlekedő személyvonatok óránként Tatabányán csatlakozással Komárom felé. Hétvégén Tatabánya-Oroszlány vonatok, Tatabányán mindkét irányban jó csatlakozást nyújt a menetrend.

## **16 Szombathely – Hegyeshalom**

Helyi forgalomban igényalapú menetrendet javasolunk.

## **17 Szombathely – Nagykanizsa**

Kétóránként gyorsvonat Szombathely és Pécs között. Nagykanizsa-Zalaszentiván személyek igényalapon, Szombathely-Zalaszentiván ütemes személyvonatok, munkanapi sűrítéssel. Javasoljuk a Zalaszentiván-Nagykanizsa szakaszon a megállási helyek felülvizsgálatát, mert jelenleg nem dönthető el, hogy a helyi személyvonatok megszüntethetőek-e és a kétóránként közlekedő Pécs-Szombathely gyorsvonatokkal a megmaradó helyek kiszolgálhatóak-e. Felülvizsgálatra javasolt megállási helyek: Ujudvar, Magyarszerdahely, Kilimán, Pötréte, Felsőrajk. Nagykapornak Nagykanizsán javasoljuk a belváros szélén új megállóhely építését.

## **18 Szombathely – Kőszeg**

Javasoljuk a jelenlegi menetrend megtartását.

## **20 Budapest – Veszprém – Szombathely**

Kétóránként gyorsvonatok, Zalaegerszegre és Szombathelyre. A zalaegerszegi vonatrész csatlakozik Zalaszentivánban a Pécs-Szombathely vonatokhoz. A kétóránként közlekedő gyorsvonati rendszerbe integráltuk a Budapest-Ljubljana nemzetközi gyorsvonatot. Helyi forgalomban az ütemes távolsági rendszerhez csatlakozóan ütemesen közlekedő személyvonatokat javasolunk. Bár menetrendi javaslatunkban nem szerepel, már rövidtávon is javasoljuk a Veszprém-Székesfehérvár közötti személyvonati közlekedés felülvizsgálatát, különös tekintettel Sárszentmihály, Csór-Nádasladány, Sárpentele állomások kiszolgálására.

## 21 Szombathely – Szentgotthárd

Órás ütemet javasunk, csatlakozással Szombathelyen

## 22 Körmend – Zalalövő

Egy motorkocsival két órás ütemes menetrendet javasunk, csatlakozással mind Körmenden, mind Zalalövőn.

## 23 Zalaegerszeg – Rédics

Kétórás ütemes menetrend, csatlakozással Zalaegerszegen a távolsági vonatokhoz. Hivatásforgalmi időszakban munkanapokon a vonatok az ütemtől eltérően a hivatásforgalom igényeinek megfelelően közlekedhetnek.

## 25 Celldömölk – Boba – Hodos

Kétóránként közvetlen interrégió Veszprémen át Budapestről, melyek Zalaszentivánon csatlakoznak a Pécs-Szombathely IR vonatokhoz. Amennyiben a 25-ös vasútvonal átépítése után elérhető a 100 km/h sebesség, e vonatok Zalabér-Batyk és Zalaszentiván között minden állomáson és megállóhelyen megállhatnak, duplájára bővítve a ma is meglévő kínálatot Zalaegerszeg felé. A mai menetrenddel ellentétben a Zalaegerszeg-Boba vonatok nem továbbítanak közvetlen celldömölki kocsicsoportot.

Kétóránként Zalaegerszeg-Győr-Budapest interrégió járatok, melyek Zalaegerszeg-Ukk között a mai is közlekedő helyi személyvonatok szerepét is ellátják, továbbá fontos, máig nem létező elemét alkotják az új dunántúli Interregionális hálózatnak.

## Balatoni vasútvonalak

Mivel tervezetünket a későbbi évek bázismenetrendjének szántuk, ezért a balatoni vasútvonalak nyári menetrendjével külön nem foglalkoztunk, a kalkulációkhoz a téli menetrendet néhány elő- illetve utószezoni többletvonat felvételével korrigáltuk.

## 26 Celldömölk – Tapolca – Keszthely

Kétórás ütemes menetrend, csatlakozásokkal Keszthelyen a Budapest felé közlekedő IR vonatra, Tapolcán a 29-es vonal-Keszthely irányban, Bobán és Celldömölkön Szombathely és Budapest felé. Elő és utószezonban többlet jármű felhasználása nélkül megoldható Keszthely-Tapolca sűrítő járatok közlekedése.

## 29 Tapolca – Székesfehérvár

A vonal gyorsvonatainak közlekedésében nem javasunk változást. A személyvonatokat kettéválasztottunk Tapolca-Balatonfüred és Balatonfüred-Székesfehérvár személyvonatokra. A Tapolca-Balatonfüred személyvonatok Balatonfüreden csatlakozást adnak a gyorsvonatokra Budapest felé/felől. A téli menetrendben 3 pár Tapolca-Budapest gyorsvonat szerepel, de a menetrend szerkezete lehetővé teszi a kétóránkénti gyorsvonati közlekedést is. Elő és utószezonban egy Balatonfüred-Tapolca személyvonatpár meghosszabbítását javasoljuk hétvégeként Balatonfüredtől Budapestre, Balatonfüredtől zónázó vonatként.

### **30a Budapest – Székesfehérvár**

A menetrend alapkonceptiója változatlan. Kínálatbővítést javasolunk néhány csúcsidőben közlekedő Budapest-Martonvásár személyvonat Székesfehérvárig történő meghosszabbítása, illetve az ütemes távolsági rendszernek köszönhetően órás követéssel kínálunk gyorsvonatokat Budapest és Székesfehérvár között.

### **30 Budapest – Nagykanizsa**

A menetrend alapját az egész évben, ütemesen közlekedő gyorsvonatok adják majd, ezt egészítik ki helyi személyvonatok Székesfehérvár és Siófok, illetve Keszthely és Siófok között. Javasoljuk Szabadbattyán, Polgárdi-Tekerespuszta megállási helyek kiszolgálásának felülvizsgálatát. Balatonszentgyörgy és Nagykanizsa között javasoljuk Vörs, Sávoly, és Nagyrécse kiszolgálásának felülvizsgálatát. Amennyiben e három helyen nincs szükség vasúti kiszolgálásra, úgy a Budapest-Nagykanizsa Interrégiók zalaszentjakabi megállítással a Balatonszentgyörgy-Nagykanizsa vonalrészén nincs szükség mindenütt megálló személyvonatokra.

A Maestral és Venezia nemzetközi vonatokat az ütemes InterRegio rendszerbe integráltuk, bár a nyári menetrendben a Venezia nemzetközi gyors külön közlekedtetését javasoljuk. Ha a csak nyáron közlekedő, külföldi kocsikkal kiadott Helikon IC folyamatosan késik már induláskor, szerepét felül kell vizsgálni, mert a Balaton déli partján szétveri a vasúti közlekedést.

### **35 Kaposvár – Siófok**

Alapvetően a jelenlegi menetrendi struktúra megtartását javasoljuk. A Tab és Siófok közötti kétórás ütemhez az érintett szakaszon a pályaállapotok kismértékű javulása lenne szükséges.

### **36 Kaposvár – Fonyód**

A vonal két végpontján csatlakozó ütemes menetrend készült.

### **37 Balatonszentgyörgy – Somogyszob**

Lényegében a mai menetrend, ügyelve a csatlakozásokra. Balatonszentgyörgyön Marcali felől csatlakozást biztosítunk a budapesti InterRegio vonatokra.

### **40a-42 Budapest – Pusztaszabolcs**

Elővárosi forgalomban Pusztaszabolcsig a mostani rendszer marad, viszont az összes pusztaszabolcsi személyvonat továbbközlekedik Dunaújvárosig, órás követést biztosítva.

### **40 Budapest – Pécs**

A mostani Pécs-Pusztaszabolcs személyvonatok helyett Kaposvár és Budapest között közlekedő járatokat javasolunk, a vonatok Kaposvár és Dombóvár illetve Pusztaszabolcs és Budapest között nem állnak meg. E vonatok Dombóváron csatlakoznak a Pécs-Budapest InterCity járatokhoz, illetve a Pécsig közlekedő személyvonatokhoz, valamint az 50-es vonal felé.

Az InterCity forgalomban a Somogy IC motorvonati szerelvényének megduplázásával, és Dombóváron való szétcsatolásával egy ütemen felüli IC vonatot javasolunk Pécsre/Pécsről.

A Sárbogárd-Dombóvár szakaszon javasoljuk a megállási helyek, és a személyvonati közlekedés szükségességének felülvizsgálatát. Tervezetünkben nem számoltunk Rétszilas és Regöly megállásokkal. E felülvizsgálat elvégzése után a vonalra egy másik struktúrájú menetrendet is elképzelhetőnek tartunk, melyben a Budapestről induló FLIRT motorvonatok Pusztaszabolcsra osztódva személyvonatként Dunaújvárosig és Pincehelyig közlekednének. Pincehely alatt csak távolsági forgalommal számolnánk a megállási helyek akár teljes kihagyásával, órás vagy kétszer kétórás ütemben. Ennek feltétele a Tolna megyei szakaszon a vasútra hordó buszközlekedés fejlesztése.

#### **41 Nagykanizsa – Gyékényes – Dombóvár**

Sajnos a pálya állapota miatt nem megoldható az ütemes közlekedés nagykanizsai és dombóvári csatlakozásokkal, természetesen hosszú távon a vonalon egy ütemes menetrend kialakítása a cél. A Budapest – Kaposvár vonatok létrejötte miatt a mai Kecskemét – Kaposvár / Nagykanizsa viszonylatú ún. délkör-vonatok végállomása Dombóvár lesz.

#### **42 Pusztaszabolcs – Paks**

Óránként személyvonatok Budapest és Dunaújváros között. A külső szakasz kínálata nem változik.

#### **43 Rétszilas – Mezőfalva**

Dunaújváros – Cece/Simontornya vonatok változatlan menetrendi szerkezetben.

#### **44 Pusztaszabolcs – Székesfehérvár**

Kétórás ütemes menetrend.

#### **45 Székesfehérvár – Sárbogárd, 46 Sárbogárd – Bátaszék**

Közvetlen Komárom-Baja InterRegio vonatok, melyek 63-41 sorozatú orosz motorkocsikból állnak. E járművek 100 km/h sebességére a 46-os vonalon van szükség a menetrend tarthatósága miatt. A 46-os vonalon a kisforgalmú megállóhelyek feladását illetve autóbuszos kiszolgálását javasoljuk, a vonatok Sárbogárd és Szekszárd között csak Cece, Vajta, Nagydorog, Fácánkert, Tolna-Mözs, és Szekszárd-Palánkon állnának meg.

#### **47 Komló – Dombóvár**

Ütemes menetrend, csatlakozással Sásdon az IC vonatokhoz.

#### **50 Dombóvár – Bátaszék, 154 Bátaszék – Baja – Kiskunhalas, 155 Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza**

A jelenlegi kétórás ütem, a 40-es vonal menetrendi koncepciójának megfelelően a jelenlegi fekvésben, amelyet Bátaszék és Baja között órás személyvonati ütemre sűrít a Bajáról Komáromig közlekedő InterRegio vonat. Kiskunfélegyháza és Baja között a csúcsidőszakoknak megfelelően munkanapi órás sűrítés.

## **61 Szentlőrinc – Sellye, 64 Pécs – Pécsvárad, 65 Pécs – Mohács, 66 Villány – Magyarbóly**

A Pécs környéki vonalakon óvatos szolgáltatásfejlesztést (néhány többletvonatot), terveztünk az utasok megtartása érdekében.

### **Keleti országrész**

A keleten sikeresen bevezetett ütemes menetrend alapjaiban változtatta meg a vasúti személyszállítást. Az utasvesztés lelassult, egyes szegmensek (pl. ilyen a szegedi hibrid IC) markáns utasszám-növekedést hoztak. A kiszámíthatóbb vonatkövetés és optimalizált csatlakozások emelték a szolgáltatás színvonalát.

A tavalyi évben költséghatékonyságra hivatkozva kezdték el az előremutató lépéseket apránként visszabontani. Ennek jeleként kezdtek eltűnni a menetrendből egyes, csúcsidőn kívül közlekedő vonatok. Keleten tehát alapvetően ennek a „fűnyíró elv” szerint megnyírbált vonatoknak megmentése volt a feladatunk.. Ezen felül jó néhány helyen többletvonatokkal, ütemesebb menetrenddel, vagy több átszállásmentes eljutással gazdagítottuk az eredeti tervezetet.

## **70 Budapest – Vác – Szob, 71 Budapest – Vácrátót – Vác, 75 Vác – Balassagyarmat**

A jelenleg már jól működő, és az utasok elégedettségét élvező ütemes menetrendi rendszer megtartása mellett a nyári időszakban, hétvégén néhány sűrítő zónázó vonat került a rendszerbe. Ezek kifejezetten a kedvelt időpontokban, többlet kínálattal segítik a turisták eljutását.

Veresegyház felé a jelenlegi órás alapütem mellett, minden munkanap, a terheltebb irányban közlekedő gyorsított személyvonatok közlekednek.

A vonal Vác és Diósjenő közötti része a váci pókba csatlakozva munkanapokon órás, azon kívül kétórás alapütemű. A vonal alsó szakaszának attraktivitását fokozva, megjelennek a korszerű, Desiro típusú személyvonatok.

## **77 Aszód – Galgamácsa – Vác, 78 Aszód – Balassagyarmat – Ipolytarnóc**

Galgamácsa felé olyan kétórás ütemet alakítottunk ki, amely munkanapi és hétvégi részre tagolódik. Hétvégén tiszta, azonos menetvonalakból áll, azonban munkanapon a Veresegyház felé közlekedő gyorsított személyvonatok miatt volt szükséges a módosítás.

A balassagyarmati vonalon is kétórás ütemet javaslunk, amelyet Balassagyarmat és Ipolytarnóc között a szécsényi műszakos munkarend miatt 6, 14 és 22 óra körül kénytelenek vagyunk egy kicsit megbontani. A napi egyszeri közvetlen vonat helyett végig a kiszámítható, optimális csatlakozással rendelkező, de átszállásos eljutás mellett tesszük le a voksunk.

## **80a Budapest – Gödöllő – Hatvan, 100a Budapest – Cegléd – Szolnok, 120a Budapest-Újszász-Szolnok**

A budapesti előváros részét képező vasútvonalon a jelenlegi szolgáltatási struktúra megtartását javasoljuk, azonban a 30'-es követés teljes éven keresztül, minden munkanapon való megtartása

mellett. A reggeli, koncentráltabb csúcsidőben a szolnoki vonatok továbbra is húszpercenként indulnak.

## **80 Budapest – Miskolc – Sátoraljaújhely, 100 Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony**

A miskolci tengelyen a már bevezetett struktúra megtartását tartjuk indokoltnak. A minőségi szegmensben kétórás ütemben járnak IC vonatok Miskolcig, ill. Nyíregyházáig. Az órás ütemre való sűrítésként ún. kör IC-k közlekednek, elősegítve a Nyíregyháza – Miskolc közötti úticélokra az átszállásmentes eljutást.

Az InterRegio vonatok Miskolc felé kétóránként, valamint Eger felé is kétóránként adnak átszállásmentes kapcsolatot, órára sűrítve így Füzesabonyig a pójtjegymentes eljutást. A kiegészítő órában csatlakozó személyvonatokkal, egy átszállással közelíthető meg a két város környéke. Az egri vonatok Füzesabony és Hatvan között személyvonati szerepet is betöltenek.

A miskolci fővonal személyvonatai órás ütemben járnak a Füzesabony – Hidasnémeti szakaszt, amelyet a csúcsidőszakokhoz kapcsolódóan félórásra sűrítünk Miskolcig. A Miskolc – Szerencs szakaszon az ózdi vonatok adják a 30'-es követéshez szükséges többletet.

A záhonyi gyorsvonatok, a 100-as számú vasútvonalon történt megállóhelyi megszüntetések következtében személyvonatot pótolnak. Kétóránként közlekednek. Kiegészítésként a Nyíregyháza – Záhony vonatok órára sűrítik a követést, valamint szükség szerint további munkanapi többletvonatok is közlekednek.

## **81 Hatvan-Salgótarján, 82 Hatvan-Szolnok**

A salgótarjáni és a jászberényi vonalon is kétórás alapütem mellett munkanapi órás követés került betervezésre. A 82-es vonalon ezt néhány nemzetközi, ill. belföldi gyorsvonat sűríti, meghatározott napokon.

## **85 Gyöngyös – Vámosgyörk – Újszász – Szolnok**

A mai menetrend került átvezetésre, de Gyöngyös és Vámosgyörk között egész nap órás ütem, alatta kétórás ütem tervezett.

## **87 Füzesabony – Eger – Putnok**

Egerig órás ütem él ma is, amelyet mi is javasolunk. Ezt a budapesti gyorsvonatok és helyi személyvonatok adják. Eger fölött Szilvásváradig kétórás ütem, munkanap a csúcsigényekhez igazítva. Fölötte igény szerinti közlekedés.

## **89 Miskolc – Tiszaújváros – Tiszapalkonya-Erőmű, 92 Miskolc – Bánréve – Ózd, 94 Miskolc – Tornanádaska, 98 Szerencs – Hidasnémeti**

A miskolci elővárosban, jelentősebb változáson ment keresztül a kialakított viszonylatstruktúra. Az eredendően Ózd és Tornanádaska felé is kétórás alapütemmel közlekedő vonatok helyett Kazincbarcika kiszolgálása miatt órás ütemet terveztünk, amelyet ki tudtunk Ózdig terjeszteni.

Elmondható, hogy a fővonalak felől órás, munkanapokon félórás, a mellékvonalak felől kétórás, csúcsban órás eljutás mindig biztosított a régióközpont felé ill. onnan kiindulva is.

A Szerencs – Hidasnémeti vonalat Abaújszántó osztja két részre. Az alsóbb részen Miskolc felé csatlakozó, két órás ütemű vonatok közlekednek, míg a felső részen az igényekhez igazodó menetrend marad érvényben.

### **101 Püspökladány – Biharkeresztes**

A jelenlegi menetrendi struktúra megtartását javasoljuk, a közvetlen erdélyi és nagyvárad IC-k mindenhol megállnak, és e szakaszon pótjegy nélkül igénybevehetőek.

### **102 Kál-Kápolna – Kisújszállás**

Új menetrend készült, kétórás ütem került kialakításra.

### **Debrecen környéke**

A Debrecenbe befutó mellékvonalak két részre oszthatóak tervezetünkben. Egy részüket átvettük a MÁV-START tervezetéből, a többire saját, attraktívabb menetrend készült. Az érintett vonalak az alábbiak:

### **103 Karcag – Tiszafüred, 105 Debrecen – Nyírábrány, 106 Debrecen – Sáránd – Nagykreki, 107 Debrecen – Sáránd – Létavértes**

A jelenlegi menetrend megtartását javasoljuk.

### **108 Debrecen – Füzesabony, 109 Debrecen – Tiszalök**

A debreceni elővárosi forgalom kiszolgálására munkanapon órás, azon kívül kétórás ütem került kialakításra. Az elővárosi fordulóállomások Balmazújváros és Hajdúböszörmény. A vonalakon tovább mindennap két óránként közlekedik vonat. A 108-as vonal menetrendjének ilyen kialakításához feltétlenül szükséges a MÁV által indokolatlanul bezárt Macs állomás újbóli megnyitása, mellyel a vonal mindkét végén kedvezőbb csatlakozási idők érhetőek el.

### **Mátészalka, a szabolcsi területközpont**

Mátészalka a befutó öt vasútvonal miatt különleges helyzetben van. A vonalakon a keleti bevezetéssel alapvetően – ahol lehetőség volt rá – a kétórás ütem kialakításra került. Itt változtatást nem javaslunk.

### **110 Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka, 111 Mátészalka – Záhony, 113 Nyíregyháza – Mátészalka – Zajta, 114 Mátészalka – Csenger, 115 Mátészalka – Tiborszállás, 116 Vásárosnamény – Nyíregyháza, 117 Ohat-Pusztakócs – Nyíregyháza**

A jelenlegi menetrend megtartását javasoljuk.

### **120 Budapest – Lőkösháza**

A vonalon a Szegeden már bevált, Híbrid IC közlekedését terveztük, órás ütemben. Két óránként a vonat tovább közlekedik Erdély, Románia felé. A Szolnok és Békéscsaba közötti személyvonatok Mezőtúr fölötti megtartását nem tartjuk célszerűnek.

### **121 Békéscsaba – Kétegyháza – Mezőhegyes – Újszeged, 125 Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes, 127 Körösnagyharsány – Vésztő – Gyoma**

A jelenlegi menetrend megtartását javasoljuk.

### **126 Kiszénás-Kondoros**

Amennyiben a forgalom fenntartása indokolt, a jelenlegi menetrend megtartását javasoljuk.

### **128 Békéscsaba – Kötegyán – Vésztő – Püspökladány**

A jelenlegi menetrend megtartását javasoljuk.

### **130 Szolnok – Hódmezővásárhely – Makó**

Ezen a vonalon munkanapi órás ütem mellett a már meglévő kétórás rendszert javasoljuk.

### **135 Szeged – Békéscsaba**

A mai menetrend már tartalmazta azokat a vasúti menetvonalakat, amelyek felhasználásával úgy tudtuk teljessé tenni az órás ütemet, hogy egész nap egy gyorsabb és egy lassabb vonattípus váltogatja egymást, mindkettő személyvonatként.

### **136 Szeged – Röske**

Csak a Szabadka – Röske – Szeged és -vissza vonatok közlekedtetését javasoljuk.

### **140 Budapest – Szeged**

Budapest – Szeged között nincs változás, a korábban korlátozott IC vonatok naponta közlekedtetését javasoljuk.

### **142 Budapest – Lajosmizse – Kecskemét, 146 Kecskemét – Kunszentmárton, 147 Kiskunfélegyháza – Orosháza**

A jelenlegi menetrend megtartását javasoljuk.

## **145 Szolnok – Kecskemét**

A mai kétórás ütemű, de bizonyos időszakokban ritkított közlekedés helyett teljes kétórás ütemet javasolunk.

## **150 Budapest – Kunszentmiklós-Tass - Kelebia**

Alapja a mai menetrend, az órás elővárosi és a kétórás távolsági vonataival. A csak Budapest – Belgrád viszonylatban közlekedő vonatokat ütemesítettük, a továbbmenő nemzetköziek maradtak a mai fekvésükben. Reggel Budapest felé egy többlet vonatot terveztünk.

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület  
Közlekedésfejlesztés munkacsoport  
2009. június 26.