Harminc éves a folyamatosan fejlődő hazai InterCity-közlekedés

2021. június 5. szombat, 15.01 / Utolsó módosítás: 2021. június 5. szombat, 15.02

Harminc évvel ezelőtt, 1991. június 2-án indult Magyarországon az első InterCity-vonat Miskolcra. Azóta a hazai távolsági szolgáltatás alapját jelentő járatokat évente közel 10 millióan választják, és a szolgáltatás színvonala rendületlenül emelkedik.



[1]

Az InterCity vonatok megjelenéséig, a MÁV-hálózatának nagy részén, a távolsági szolgáltatás alapját a sebes- és gyorsvonatok jelentették, a fontosabb úticélok pedig expresszvonatokkal voltak elérhetők. A 30 évvel ezelőtti első IC-szerelvényt az akkori színvonalon igen korszerű, nagy teljesítményű mozdony húzta. A vonat része volt egy első osztályú és négy másodosztályú, valamint egy étkező-bisztró kocsi.



Az eltelt évtizedek során újabb és újabb vonalakon indultak el ezek a járatok, napjainkban ezek a távolsági szolgáltatás gerincét jelentik. Naponta közel 250 IC vonat közlekedik és évente 10 millió utas használja a hálózatot. A vasúttársaság járműállományában több mint 350 IC forgalomra alkalmas kocsi van, és ez a szám az IC+ gyártásnak köszönhetően folyamatosan nő. Az InterCity kocsik több generációs fejlődésen mentek keresztül az elmúlt 30 évben, a család legújabb tagja az IC+ kocsi. A magas minőségű utastérrel rendelkező, saját tervezésű és gyártású kocsitípus lehetővé tette a kerékpárszállítás, valamint babakocsival illetve kerekesszékkel történő utazás lehetőségének megteremtését olyan vonalakon is, ahol erre korábban nem, vagy erősen korlátozottan volt mód.



[2]

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója kiemelte: „Az IC+ járműgyártásra nagyon büszkék vagyunk, szorgalmasan és kitartóan dolgoznak a kollégák a sikerért a szolnoki üzemben, a hazai vasúti gépgyártás központjában. Eddig 90 ilyen kocsit rendelt meg a vasúttársaság, amiből jelenleg 54 másodosztályú kocsi van forgalomban az országban, és június eleje óta a nemzetközi járatokon is újra találkozhatunk ezekkel. Az idei nyár újdonsága az új első osztályú IC+ kocsi lesz, ami terveink szerint a nyár második felében, a Budapest és Tapolca között közlekedő Kék Hullám InterCity vonatok jelenik meg először. Összesen 35 ilyen kocsit gyártunk most a Szolnoki Járműjavítóban, amik az országban több vonalon is közlekednek majd. A folyamatosan érkező új gyártású kocsik forgalomba állásával célunk, hogy a teljes InterCity hálózaton egységes, kiszámítható, jó minőségű szolgáltatást tudjunk kínálni. ”



[3]

Csöbör Katalin, országgyűlési képviselő elmondta: Megfelelő infrastruktúra és úthálózat nélkül esélye sem lett volna képviselőként olyan nagy cégeket a térségbe hozni, mint amelyek az elmúlt 10 évben a régióba települtek. Ezért is fontos a közlekedési úthálózat fejlesztése, legyen az akár vasúti vagy közúti. Az elmúlt évtized fejlesztéseinek köszönhetően számos beruházást és céget tudott képviselőként Borsod megyébe csábítani, ezzel több ezer helybélinek tudtak új munkahelyet biztosítani. “Ezért tovább folytattuk és folytatjuk a fejlesztéseket. Hamarosan átadjuk a Miskolc-Kassa gyorsforgalmi utat, épül a megyeszékhely legnagyobb csomópontja, az Y-híd, Szirmabesenyőnél egy körforgalmat építünk kiszolgálva ezzel a lakosság és az ipari parkba települő cégek igényeit. Ezek mind-mind olyan előremutató fejlesztések, amik hosszútávon szolgálják majd a térség, a valamint a térségben élők érdekeit. Az új IC kocsik forgalomba állítása is egy előremutató fejlesztés. Egy fejlesztés, aminek köszönhetően remélhetőleg a MÁV olyan közlekedési alternatívát tud majd kínálni az itt élőknek, ami miatt sokan a környezet- és utasbarát közlekedési lehetőséget részesítik majd előnyben az autóval szemben.



[4]

Dr. Kormányos László, a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese hangsúlyozta: Az új, saját gyártású IC+ kocsik a nyári szezont követően várhatóan ősztől a Keleti és Nyugati pályaudvar között, a teljes keleti országrészen át közlekedő kör-ic járatokban közlekednek. Miskolc környékén az InterCity hálózatot érintő változás, hogy a kör InterCity-ket április 11-től a Miskolc és Szerencs közötti szakaszon pót- és helyjegy nélkül, azaz kedvezőbb áron is igénybe lehet venni. Szintén a tavaszi menetrendmódosítás hozott előnyös változást a Miskolc és Hidasnémeti között utazóknak. Az autóbuszos és vasúti menetrendek finomhangolása keretében egyes vonatok menetrendje módosult, ezáltal több eljutási lehetőség és kedvezőbb csatlakozások állnak az utasok rendelkezésére. Miskolc—Bánréve—Ózd vonalon az utasok igényeit, kéréseit figyelembe véve szintén módosította a vasúttársaság a menetrendet, hogy a környező településeket több vonat álljon meg.



[5]

HÁTTÉR:

A második InterCity-szolgáltatást nyújtó vonat a következő évben, **1992-ben** indult meg az emelt színvonalú távolsági közlekedés Budapest és Nyíregyháza között. Mára országszerte szállítanak az InterCity vonatok utasokat, és a határokon túlra is lehet utazni a nemzetközi EuroCity és InterCity járatokon. A vonatoknak nevei is vannak, amiket általában városok római kori neveiről, tájegységekről és híres személyekről kaptak. **1994-ben** tovább nőtt az IC-kkel elérhető nagyvárosok száma, innentől Budapestről Szegedre és Pécsre is gyorsan és kényelmesebb lett az utazás ezekkel a vonatokkal. Majd, **1995-től** Győr, Szombathely, Sopron és Tatabánya; **1997-től** Kaposvár, Békéscsaba és Zalaegerszeg is a hálózat része lett. Sőt, Balatonszentgyörgyön IC-autóbusz is csatlakozott Keszthely felé átszállást biztosítva. Fontos, hogy ekkor elindult az első InterPici vonat is Miskolc és Tiszaújváros között, amik a fővonali InterCity vonatokhoz csatlakozva nyújtottak jó minőségű, gyors kapcsolatot a regionális vonalak nagyobb településeire. Az IP-k néhány évvel később már Miskolc, Békéscsaba, Zalaegerszeg, Debrecen, Nyíregyháza, Püspökladány, Dombóvár és Szekszárd, Baja térségében, de egy ideig Budapest és Esztergom között is közlekedtek. Az **ezredforduló** újdonsága volt a teljes második generációs InterCity-flotta elkészülte, ezáltal a hálózat mérete is tudott nőni, szinte minden fontosabb vonalon közlekedett már InterCity vonat, egyfajta prémium termékként, hiszen a leggyorsabb és legkényelmesebb eljutási lehetőséget jelentette az érintett célállomások felé. Ezeknek az új kocsiknak a klíma vagy légjavító berendezései az IC-vonatok egyik legfontosabb tulajdonságává váltak. **2006-ban** jelentős mérföldkőhöz érkezett az InterCity-hálózat fejlődése, ekkor vezették be Kelet-Magyarországon az **ütemes menetrendet**. Ez könnyen megjegyezhető, mindig azonos percben történő indulásokat, egyenletes követést, kiszámíthatóbb, tervezhetőbb csatlakozásokat, egységes kínálatot jelent, számottevően könnyítve ezzel az utazást. Ugyanebben az évben jelentek meg a budapesti Keleti, illetve Nyugati pályaudvarról induló, majd Szolnok, Debrecen, Nyíregyháza és Miskolc érintésével a fővárosba visszatérő, egységes összeállítású, madarakról és virágokról elnevezett **kör-IC vonatok,** amiken a klimatizált utastér volt, és fedélzeti tájékoztatás segítette az utasokat. Ekkor mutatkoztak be a **hibrid InterCity** vonatok is, amik Budapest és Szeged között közlekedő olyan járatok, amiken az InterCity és a gyorsvonat egyesítve közlekedik azért, hogy két nagyváros között egész nap óránként lehessen IC minőségben utazni. A könnyebb megjegyezhetőség és a brand kialakítása érdekében egyes vonalakon az ott közlekedő járatok egységes nevet kaptak (pl.: Bakony, Göcsej, Balaton, Tópart, Békés IC), a jövőben cél ennek kiterjesztése más vonalakra is.

A legelső szerelvények még átalakított belföldi gyorsvonati kocsikból álltak, de a vasúttársaság által üzemeltetett járműpark színvonala folyamatosan nő. **2017-ben**, több év tervezés és előkészítés után indult el a sorozatgyártás az új IC+ személykocsiból, amely teljesen új fejezetet nyitott a hazai InterCity-közlekedés történetében. Az új, magas minőségű utastérrel rendelkező, saját tervezésű és gyártású kocsitípus lehetővé tette a kerékpárszállítás, valamint babakocsival illetve kerekesszékkel történő utazás lehetőségének megteremtését olyan vonalakon is, ahol erre korábban nem, vagy erősen korlátozottan volt mód. A folyamatosan érkező új gyártású kocsik forgalomba állásával a vasúttársaság célja, hogy a teljes InterCity hálózaton egységes, kiszámítható és jó minőségű szolgáltatást kínáljon, versenyképes alternatívát nyújtva az egyéni közlekedéssel szemben, ennek érdekében újra elérhetővé válik az Utasellátó bisztrószolgáltatás, megerősítjük az 1. osztály szerepét, illetve bevezetjük a minden eddiginél jobb minőséget nyújtó prémium osztályt. A távolsági szolgáltatás fejlesztésére **2030-ig** szóló stratégiát hoztak létre, amely lépésről lépésre tartalmazza a szükséges teendőket. **2019-ben** elkészültek az első belföldi forgalomra szánt IC+ személykocsik, amelyekkel lehetőség nyílt a hálózat fejlesztésére és kiterjesztésére a Közép- és Nyugat-dunántúli vonalakon. Ekkor indult el a Bakony InterCity vonat Budapestről Veszprémen át Szombathelyre, valamint a Göcsej InterCity vonat Zalaegerszegre. **2020–ban** a Balaton déli partján is elindult az egész éves óránkénti InterCity közlekedés Keszthelyre és Nagykanizsára.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgaztóság

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/harminc-eves-folyamatosan-fejlodo-hazai-intercity-kozlekedes

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/retroic_1.oszt_.jpg?itok=SqbXtCZN
[2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/indulas_a_keleti_palyaudvarrol.jpg?itok=viNKhgNW [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/miskolc_homolya.jpg?itok=dsSqRJPm
[4] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/csobor_katalin.jpg?itok=QXfzdvhR
[5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/utazas_retroic.jpg?itok=GLiaKF91