



## Eger vasúti közlekedésének fejlesztése és a kapcsolódó menetrendi módosítások



**MAGYAR KÖZLEKEDÉSI KLUB**

2014.

## Összefoglalás

A Magyar Közlekedési Klub régóta értetlenül áll a magyar vasút Egerrel kapcsolatos ügyetlenkedése előtt; úgy tűnik, a személyszállítás felelősei azon aggódnak, hogy ha a város jól megközelíthető, akkor visszajönnek a törökök. A magyar vasútról számos esetben elmondható, hogy földrajzi, műszaki, vagy utasforgalmi okokból nem versenyképes egy-egy relációban, azonban Eger esetében egyik probléma sem áll fenn. A megyeszékhely kiváló vasúti infrastruktúrával, s minden irányban jelentős mobilitási igénnyel rendelkezik, azonban a vasút évtizedek óta képtelen olyan szolgáltatási szintet elérni, amely egyértelműen elsődlegessé tenné Eger kiszolgálásában.

Eger vasúti közlekedésének problémája összközlekedési probléma is. Egyrészt a hiányokat pótló, vonatokkal párhuzamos buszközlekedés fenntartása komoly, évente 3-400 millió Ft-os pluszkiadást jelent, miközben a buszos kapacitást a vasút jelenlegi költségszintjén pótolni tudná, másrészt Eger számos közlekedési lehetőségtől elesik.

A fentiek miatt a Magyar Közlekedési Klub úgy döntött, hogy összefoglalja Eger vasúti közlekedésével kapcsolatos javaslatait. Hangsúlyozzuk, hogy felvetéseink nagy része egyáltalán nem újdonság, jó részük már évtizedek óta ismert elképzelés. Megfelelő határozott döntés híján azonban – ahogy sok más fejlesztés a vasútnál – ezek nem valósultak meg.

Ugrásszerű javulást lehet elérni a vasúti szolgáltatásban az Egerbe közlekedő **vonatok Eger-Felnémet állomásig való meghosszabbításával**. Ez által a várost jóval kedvezőbben lehetne feltárni, s 1 km-es körön belül biztosítani lehetne az egri lakosság 70%-a számára vasúti megállóhely elérhetőségét. Ráadásul az átmenő rendszerű vonal technológiai és hálózatszerkezeti szempontból is jóval szerencsésebb a fejpályaudvari kialakításnál.

Másik fontos elem egy olyan menetrendi koncepció kidolgozása, mely által **Eger valamennyi irányból kellő járatsűrűségű, méltó közösségi közlekedési kapcsolatot kaphat**. Ezzel összefüggésben számos másik viszonylat közlekedése is jelentősen javulhat.

Az általunk javasolt menetrendi struktúra előnyei:

- ✓ félóránkénti (óránként közvetlen) eljutási lehetőség Eger belvárosa és Budapest között 1:50 perces menetidővel
- ✓ meglévő vonatok felhasználásával közvetlen kapcsolat biztosítása Egerből Miskolc irányába
- ✓ bővülő szolgáltatás Kassa és Budapest között
- ✓ gyorsabb eljutás a Szerencs-Sátoraljaújhely vonalról Miskolcra és Budapestre
- ✓ közvetlen budapesti eljutás a Miskolc-Hidasnémeti szakasz nagyobb települései számára
- ✓ javuló eljutási lehetőségek Szilvásváradra

A változtatások a vasút számára **szereplő és járműtöbbletet nem jelentenek**, sőt a hatékonyság növekedésének köszönhetően számos kocsi szabadul fel. Futásteljesítményben a közvetlenül Egerhez köthető fejlesztések nem jelentenek növekedést, sőt a párhuzamos buszjáratok leállítása összességében jelentős megtakarítást okozhat.

## **Helyzetelemzés**

### **Eger vasúti közlekedése ma**

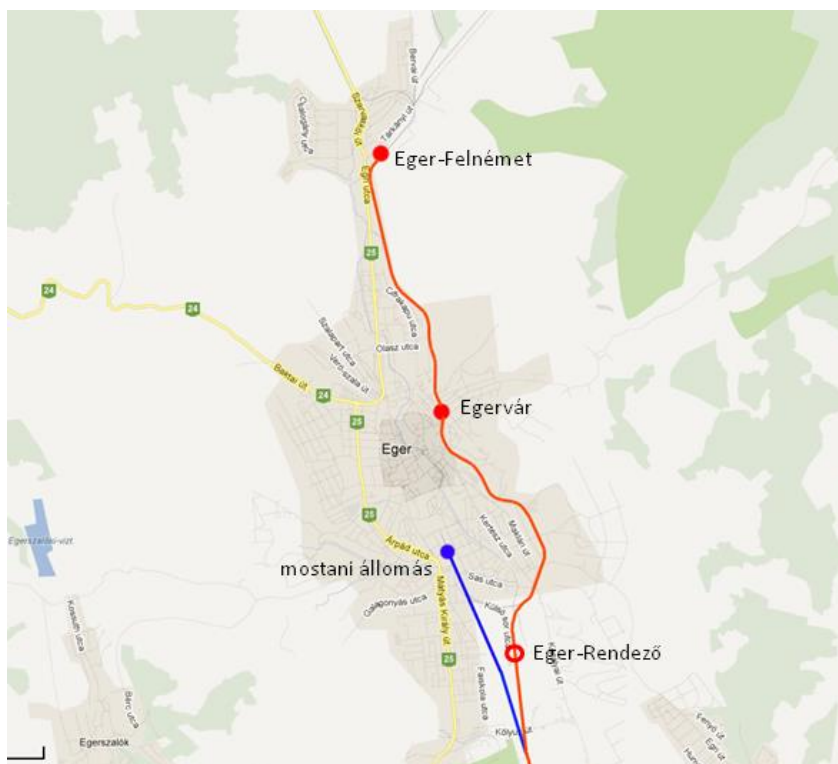
Eger vasúti kapcsolatát ma alapvetően a 87a-számú Füzesabony-Eger vasútvonal, a 80-as fővonal szárnyvonala biztosítja. Ezen keresztül, 120 percenként közlekedő gyorsvonatokkal lehet elérni Budapestet, valamint ezen felül 60/120 perces ütemben közlekednek még Füzesabony-Eger viszonylatú személyvonatok is, melyek alapvetően az óra egészes IC-pókhhoz adnak csatlakozást Füzesabonyban Budapest, Miskolc és Debrecen felé. Ezen kívül meg lehet közelíteni Egert a 87-es vasútvonalon északi irányból, Szilvásvárads felől is.

Forgalmi szempontból e irányok közül a legjelentősebb egyértelműen a Budapest-Eger viszonylat, melyen 2011-ben 123 000 utas utazott. Ugyanakkor ebben az irányban nem a vonat a legfontosabb szereplő, a forgalom nagy részét a Budapest-M3-Eger, illetve Budapest-Gyöngyös-Eger viszonylatban, külön-külön 60 percenként közlekedő buszjáratok szállítják el. Miskolc felé szintén van közvetlen buszos kapcsolat, de ennél a vonat (átszállással) jobb menetidőt tud biztosítani. Debrecen felé a közvetlen buszos kapcsolat a vonathoz képest kedvezőbb szolgáltatást nyújt. Szilvásvárads felé a 2012-es járatritkításnak köszönhetően a vasúti közlekedés szerepe minimális.

Fentiekből látható, hogy bár Eger esetében a vasúti közlekedés szerepe jelentős, ám alapvetően másodlagos, holott az infrastruktúra lehetővé tenné komfortban, menetidőben és járatsűrűségben egyaránt versenyképes eljutási lehetőségek biztosítását. A jelenlegi gyorsvonatok menetideje Budapest-Eger viszonylatban 1:50 perc, Eger-Debrecen viszonylatban 2:30, Eger-Miskolc között pedig 60 perc körüli menetidővel lehet utazni; mindegyik menetidő legalább megegyezik a hasonló viszonylatban közlekedő, általában lényegesen kevesebb helyen megálló, így kevesebb kapcsolatot biztosító buszok menetidejével. Az Egeren belüli infrastruktúra pedig szintén nagy tartalékokat rejtene magában.

### **Kiváló, de kihasználatlan infrastruktúra**

Az 1980-as években Eger vasúti hálózatán ugyanis egy alaposan kidolgozott koncepció alapján nagymértékű fejlesztéseket hajtottak végre. A legfontosabb előrelépés mind a teherforgalom és a személyforgalom szempontjából a szilvásváradi és a füzesabonyi vonal közötti átjárhatóság javítása, az egri pályaudvar elkerülhetőségének biztosítása és a vonal Füzesabony és Eger-Felnémet közötti villamosítása volt. A tehervonatok számára az elágazásnál egy új rendező-pályaudvart alakítottak ki. Mivel a tervekben már ekkoriban is szerepelt az egri pályaudvar megszüntetése, s a személyvonatoknak a szilvásváradi vonalra helyezése, a vár mellett, központi helyen található Egervár megállóhelyen és Eger-Felnémet állomáson is hosszú, 250 méteres peronokat alakítottak ki. Ezen kívül a felújított vonal állomásain korszerű, jelfogós biztosítóberendezést létesítettek, sőt a nyíltvonalon még a térközbiztosítást is kialakították.



*Eger mai vasúthálózata*

Ennek ellenére a megépített infrastruktúrát lényegében az óta sem használják. Valamennyi, Füzesabonyból induló vonat a technológiai szempontból elavult és rossz helyen lévő egri pályaudvarig közlekedik. A rendezőpályaudvar a teherforgalom csökkenése miatt lényegében elvesztette a funkcióját, s az Eger-Rendező – Eger-Felnémet szakaszon mindössze napi néhány alkalommal közlekedik a szilvásváradai vonat.

## **Kísérletek, félmegoldások**

Ettől függetlenül a vasút az elmúlt évtizedekben forgalmi oldalról számos alkalommal próbálta különböző módon fejleszteni Eger vasúti közlekedését, azonban mindig csak félmegoldásokig sikerült eljutni, melynek köszönhetően a kísérletek egy-két éven belül elvéreztek.

A 90-es években Budapest-Eger viszonylatban is indult InterCity-járat, azonban az elégtelen járatsűrűség (napi 1-2 pár vonat) miatt a népszerűsége mérsékelt volt, s a kelet-magyarországi ütemes menetrend 2006-os bevezetésekor meg is szűnt. Még korábban kísérleteztek a vasút különböző nemzetközi vonatok által továbbított közvetlen egri kocsikkal is (pl. Urpín), azonban a szétcsatlás technológiai nehézsége, a magas menetidő és az eljutási lehetőségek alacsony száma miatt ez sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. 2006 után sebesvonat közlekedett Egerbe, mely Hatvan után mindenhol megállt, s ráadásul Füzesabonyban bevárta a követő miskolci InterCity-vonatot is. A feláras, átszállásos eljutási lehetőségek azonban szintén nem voltak vonzóak az utasok számára, így 2010-től az IC bevétele megszűnt, s a menetidő 2:10 percre csökkent. Ezt a vonatot 2012. decemberétől újra önálló IC vonat váltotta fel, mely Budapest és Füzesabony között csak a gyorsvonati megállóban állt meg. Mivel azonban a MÁV-Start nem tud elég IC-kocsit biztosítani a vonat számára, így annak IC-jellege 2014. júniusától ismét megszűnik. Mindezeknél jóval életképesebb próbálkozása volt a vasútnak az egyes Füzesabony-Eger és Füzesabony-Debrecen vonatok összevonásával létrehozott közvetlen Eger-Debrecen vonatok közlekedtetése. Ez azonban technológiai szempontból kifogott a vasúton: a füzesabonyi irányváltás az ingavonati közlekedés bizonytalansága miatt állandóan problémás volt, továbbá elegendő működőképes dízelgép

sem állt rendelkezésre a vonat közlekedtetéséhez. Pár évvel a bevezetése után így ez próbálkozás is hamvába holt.

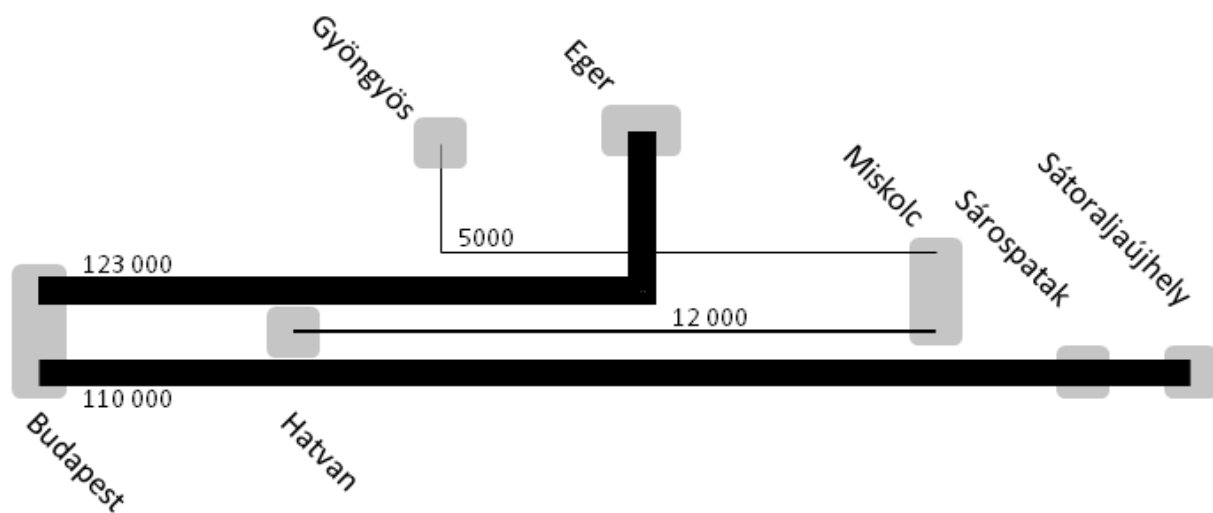


*Eger-Debrecen-Fehérgyarmat viszonylatban közlekedő vonat – ekkor éppen volt működőképes vezérlőkocsi  
Fotó: Barta Endre*

A felsorolt kísérletek általában az elégtelen járatsűrűség, vagy a versenyképtelen menetidő miatt véreztek el, de szerepet játszott bukásukban az elavult, feladata ellátására alkalmatlan és a városban periferiális, izolált helyen lévő egri pályaudvar használatához való ragaszkodás. Néhány esetben pedig a vasútüzem alkalmatlansága is okozója volt a kudarcoknak.

## **A 80-as vasútvonal közlekedése**

A 80-as számú, Sátoraljaújhely-Budapest vonal menetvonalainak felhasználása szintén nem hatékony. A vonalon megjelenő vonatok szerepe, feladatai között jelentős párhuzamosságok fedezhetők fel, miközben számos feladat, különösen a fogalmas mellékirányok színvonalas, átszállásmentes kiszolgálása, Eger esetéhez hasonlóan nincs megoldva. Például a Miskolc és Budapest között járó InterCity mellett a sebesvonat egyik fő feladata is a Miskolcra a fővárosba tartó utasok elszállítása: ennek oka elsősorban az IC-vonatokon kötelező helyjegy, mellyel szemben a sebesvonat olcsóbb, de lassabb alternatívát kínál. Ennek ára azonban a fogalmas mellékirányok kiszolgálásának alacsony minősége.



*Egyes, a 80-as vonalon megjelenő utazási viszonylatok 2011. évi forgalma*

**Gyöngyös** már jó ideje nem rendelkezik közvetlen budapesti kapcsolattal, a főváros irányába való közlekedést különböző megállási rendű és útvonalú, magas járatsűrűségű autóbuszjáratok bonyolítják. A Gyöngyös-Vámosgyörk vonalat egy 60/120 percenként közlekedő ingavonat szolgálja ki. Budapest irányába az átszállás tényén és a csatlakozási problémákon túl a magas menetidő miatt sem versenyképes a vasúti eljutás. Mindennek megfelelően az utasforgalom mellékvonali jellegű, napi néhány száz fő. A budapesti vasúti kapcsolat jelentéktelenségét mutatja, hogy 2011-ben Miskolc felé többen használták a vasutat Gyöngyösről, mint Budapest irányába.

A **Hatvan-Szolnok** vonal településeinek jelentős része Budapest elővárosába tartozik, így komoly forgalom bonyolódik a főváros irányába. Ennek ellenére közvetlen budapesti kapcsolat nincs, csupán hatvani átszállással lehet eljutni. A budapesti menetidő még így is aránylag jó, azonban az átszálláskényszer miatt a párhuzamos, közvetlen buszjáratok szerepe jelentős.

A **Szerencs-Sátoraljaújhely** vonalszakasz települései számára Miskolc és Budapest irányába 120 percenként járó sebesvonat biztosít átszállásmentes kapcsolatot. Miskolci eljutásra ez a vonat nagyjából megfelelő (bár a Szerencs-Miskolc közötti megállások jelentősen növelik a menetidőt), ám Budapest irányába menetidőben versenyképtelen. Az elfogadható menetidővel történő utazáshoz az utasoknak át kell szállni a Miskolcra induló InterCity-vonatokra. Mindezek ellenére a Budapest-irányú utazások száma aránylag magas, mivel a vonatok közösségi közlekedés tekintetében nincs alternatívája (Sárospatakról és Sátoraljaújhelyről Budapest irányába 2011-ben összesen 110 000 utazás bonyolódott).

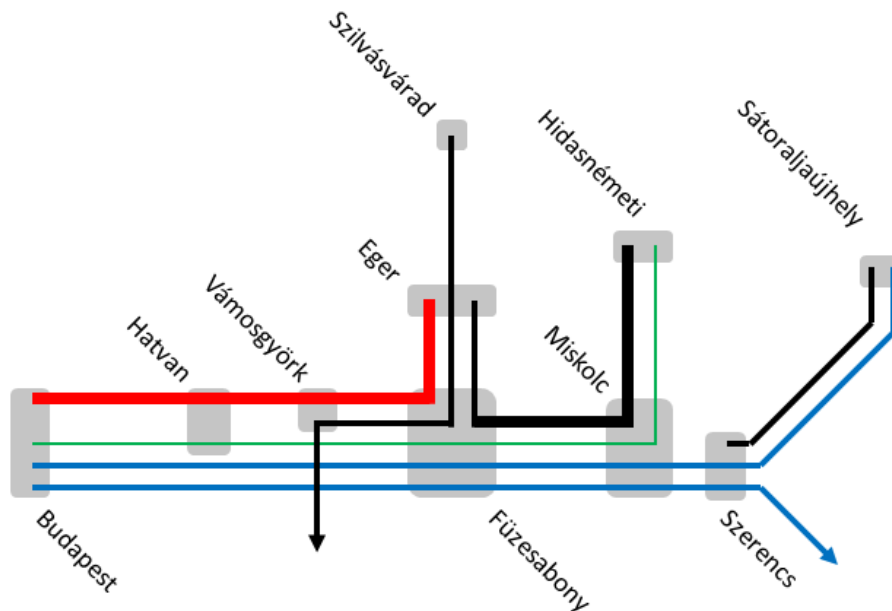
A 80-as vonal **további mellékirányai** (Aszód-Balassagyarmat, Hatvan-Somoskőújfalu, Miskolc-Hidasnémeti, Kál-Kápolna-Kisterenye) szintén nem rendelkeznek rendszeres közvetlen kapcsolattal a fővonal egyik irányába sem, sőt néhány esetben e vonalak menetrendje még az ottani utazási igényeket sem szolgálja ki megfelelően.

Összességében elmondható, hogy a 80-as vonal mai rendszere fontos közlekedési irányokat hagy figyelmen kívül, nagyságrendekkel kisebb forgalmú, vonalon belül jelentkező igények kielégítése érdekében. A vasútvonal mai menetrendjét sokkal inkább a megszokás, mint a valós igények tartják életben, ezért mielőbb szükséges a szerepének újragondolása.

## Jövőkép

### Javasolt menetrendi alapkoncepció

Az általunk javasolt struktúra alapja az InterCity mellett megjelenő menetvonalak felhasználása a forgalmas mellékirányok, különösen az Eger-Budapest viszonylat átszállásmentes kiszolgálására. A javasolt viszonylathálózatot az alábbi ábra és táblázat mutatja be:



Vonatnem	Viszonylat	Követési idő	Megállási rend
InterCity	<i>Budapest-Sátoraljaújhely</i>	120'	<i>Füzesabony, Mezőkövesd, Miskolc-Tiszai, Szerencs, Bodrogkeresztúr, Szegi, Erdőbénye, Olaszliszka-Tolcsva, Bodrogolaszi, Sárospatak</i>
InterCity	<i>Budapest-Debrecen-Budapest</i>	120'	<i>maival megegyező</i>
Gyors	<i>Budapest-Eger-Felnémet</i>	60'	<i>Gödöllő, Hatvan, Vámosgyörk, Kál-Kápolna, Füzesabony, Lajosváros, Egervár, Felsőváros</i>
Gyors	<i>Budapest-Hidasnémeti(-Kassa)</i>	240'	<i>Hatvan, Füzesabony, Mezőkövesd, Nyékládháza, Miskolc-Tiszai, Onga, Szikszó, Halmaj, Ináncs, Forró-Encs, Novajdrány</i>
Személy	<i>Szilvásvárad-Szolnok</i>	120'	<i>mindenhol</i>
Személy	<i>Eger-Miskolc-Hidasnémeti</i>	120'	<i>mindenhol</i>
Személy	<i>Szerencs-Sátoraljaújhely</i>	120'	<i>mindenhol</i>

*A 80-as vonal javasolt menetrendi struktúrája*

A legfontosabb intézkedés **valamennyi gyors- és sebesvonat Egerig történő közlekedtetése**. Ezáltal a megyeszékhely és Budapest között egész napos, 60 percenkénti közlekedés alakítható ki, melynek



következtében az M3-ason keresztül közlekedő közvetlen autóbusz-járatok feleslegessé válnak. A személyvonatok Eger és Füzesabony között 30 percesre sűrítik, s csatlakozást biztosítanak a főváros irányába az InterCity-hez. Ezáltal 30 percenkénti, minden járat esetében azonos menetidejű eljutási lehetőség alakul ki Eger és Budapest között.

Az Eger-Füzesabony viszonylatú ingavonatokat pedig két óránként célszerű **Miskolc** irányába közlekedtetni, mivel a vonatok menetrendje passzol egymáshoz (a füzesabonyi IC-pókba érkeznek), továbbá a járműigényük is hasonló. E fejlesztések által ma hiányzó átszállásmentes kapcsolatok biztosíthatók. Egerben javasoljuk, hogy a vonatok **a mai fejpályaudvar elkerülésével Eger-Felnémet állomásig** közlekedjenek. Ezáltal a városon belül sokkal jobb feltárás adható, s a vonatok a belvároshoz lényegesen közelebbi ponton állhatnának meg. Elsősorban szerelvénymegtakarítás érdekében érdemes összekötni egymással a Szilvásvárad-Eger, Füzesabony-Vámosgyörk és Vámosgyörk-Szolnok menetvonalakat.

Ezekkel az intézkedésekkel az Eger és Budapest közötti közlekedés **olcsóbbá és színvonalasabbá** tehető. Olcsóbbá, hiszen a vasút már ma is meglévő menetvonalak racionálisabb felhasználásával, új járatok indítása nélkül képes jelentős szolgáltatásjavulást elérni, míg Budapest-Eger expresszbusz teljesen megszüntethető. Színvonalasabbá, hiszen zsúfolt autóbuszjáratok helyett lényegesen komfortosabb, nagyobb kapacitású járművekkel rendelkező vonatok állnának az utasok rendelkezésére, ráadásul az autóbusszal szemben a vasút képes valódi, azonos menetidőt kínáló, 30 percenkénti eljutást biztosítani. A kiegészítő fejlesztések által Eger más irányokban is lényegesen jobb vasúti kapcsolatokat kaphat.

A Budapest és Miskolc közötti gyorsvonati eljutás megszűnése szükségessé teszi a Sátoraljaújhely-Szerencs szakasz átszállásmentes budapesti kapcsolatának, a Budapest-Miskolc közötti olcsóbb eljutásnak, illetve a Mezőkövesdről és Tiszaújvárosból Budapestre irányuló forgalom megfelelő minőségű elszállításának megoldását.

Ezeket a feladatokat a csonka, vagyis csak Miskolc és Budapest között közlekedő InterCity-k átalakításával lehet megoldani: ezekkel a vonatokkal kell továbbítani a Sátoraljaújhelyre közlekedő 3 kocsis stokit, amely – a szegedi IC-hez hasonló módon – olcsóbban igénybe vehető maradna. Mezőkövesd jelentős Budapest-irányú forgalma (évi 91 000 utazás) szükségessé teszi a 120 percenként járó „csonka” IC megállítást a városban. Tiszaújváros Budapest-irányú kapcsolatát Miskolcra közlekedő, az említett IC-vonatra átszállást biztosító személyvonattal kell megoldani: ezáltal az évi 23 000 utazás a nyékládházi gyorsvonati átszálláshoz képest idővesztés nélkül bonyolódhat le.

A csonka IC sátoraljaújhelyi részét Szerencsig megállások nélkül kell közlekedtetni. Ennek egyrészt technológiai oka van (az IC miskolci :29-es érkezése, s egy mindenhol megálló sátoraljaújhelyi vonat :37-es indulása között nem lenne idő a tolatásra), másrészt a Miskolcra Szerencs és Sátoraljaújhely közé irányuló utazások így módon gyorsabbá tehetőek. A kieső megállók kiszolgálása a Miskolc-Nyíregyháza személyvonatok sűrítésével eszközözlet nélkül pótolható.

Fontos kérdés a Budapest-Miskolc szakasz közlekedését csúcsnapokon sűrítő vonatok száma, szerepe. Elvileg fennáll a lehetősége annak is, hogy pusztán néhány sűrítővonattal egészítsék ki az InterCity-közlekedést, azonban célszerű az ehhez szükséges eszközökkel más feladatokat is megoldani. Egy potenciális gyorsított Budapest-Miskolc menetvonalat leginkább Hidasnémeti-Kassa irányába érdemes elvarni, hiszen ennek az iránynak a közvetlen Budapesti kapcsolata nem megoldott. A forgalmi viszonyok alapján érdemes 240 perces ütemet megvalósítani. Összességében még e vonat léte esetén is lenne némi csökkenés a Budapest-Miskolc közötti elvi kapacitásban, ám annak közel felét ma olyan utasok kötik le, akik a későbbiekben a zónázóval, vagy az egri gyorsvonattal utaznak majd (elővárosi utasok, ill. 81, 86, 102, 108 vonalakra átszállók). Tehát a ma jelentkező csúcsidei Miskolc-Budapest forgalom a javasolt rendszerben is elszállítható.



Fontos annak vizsgálata, hogy mindezen fejlesztések milyen módon befolyásolják a vasút szerelvény- és kocsigiényét. A lenti táblázatok a javasolt hálózat összesített csúcsidei szerelvényigényét hasonlítják össze a mai helyzettel:

	Mai szerelvéyszám	Tervezett szerelvéyszám
Budapest-Eger-Felnémet gyorsvonat	4	5
Budapest-Miskolc InterCity	3	
Budapest-Sátoraljaújhely sebes	6	
Budapest-Sátoraljaújhely IC		5
Budapest-Miskolc-Kassa EC	1	3
Füzesabony-Hidasnémeti személy	5	
Hatvan-Füzesabony személyvonat	1	
Eger-Füzesabony személyvonat	2	
Szerencs-Sátoraljaújhely személy	1	1
Eger-Szilvásvárad személyvonat	1	
Eger-Miskolc-Hidasnémeti személy		6
Vámosgyörk-Szolnok személyvonat		
	3	
Szilvásvárad-Szolnok személyvonat		6
csúcsidei sűrítő sebesvonat	1	1
csúcsidei sűrítő IC	1	
Összesen	29	27

A fenti táblázatból látható, hogy a fejlesztések a jelentős színvonal-emelkedés ellenére sem jelentenek a vasút számára érdemi többletköltséget. A szükséges szerelvények száma és a felhasznált kocsik száma pedig még csökken is. Futásteljesítményben a közvetlenül Egerhez köthető fejlesztések nem jelentenek növekedést, sőt a párhuzamos buszjáratok leállítása összességében jelentős megtakarítást okozhat.

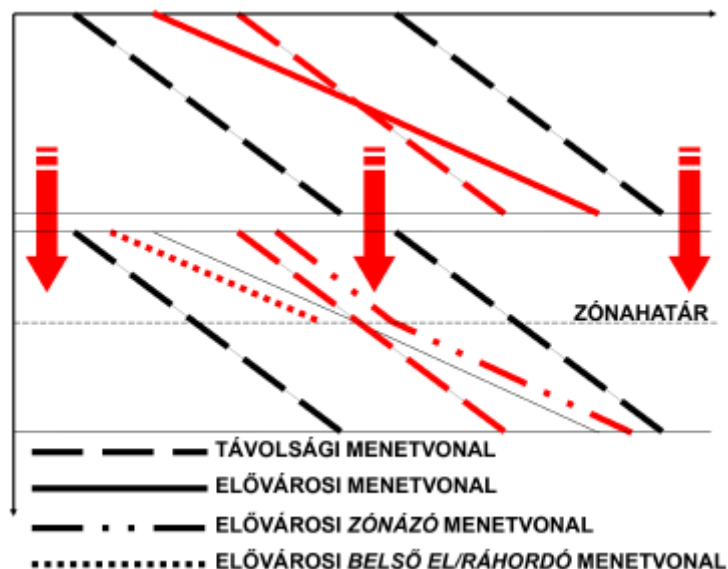
### További lehetséges menetrendi fejlesztések

Az Egerhez köthető fejlesztéseken túl a 80-as vasútvonalon számos további fejlesztés is megvalósítható még. Az egri fejlesztések ezektől függetlenül is megvalósíthatók.

A 80a vonal menetrendjének átalakításával további fontos mellékirányokat is színvonalasan ki lehetne szolgálni. A zónázás bevezetésével Hatvan és Budapest között óránként további egy gyorsított vonat lenne közlekedtethető, amely a Gödöllő és Hatvan közötti megállókat szolgálná ki, beljebb nem állna meg. Gödöllő és Budapest között személyvonatok közlekednének. E struktúrának számos előnye van:

- a mai Hatvan-Budapest személyvonatoknál gyorsabb vonatok meghosszabbítva színvonalas közvetlen kapcsolatot, s a buszokkal versenyképes menetidőt nyújthatnak Gyöngyös és Jászberény számára
- a Gödöllő és Hatvan között, aránylag alacsony forgalmú megállók Budapest irányába jelentősen gyorsabb eljutási lehetőséget kapnának

- pályakapacitás tekintetében a zónázós rendszer kedvezőbb, mert a lassú végigmenő személyvonat kiiktatásával további értékes gyors menetvonalak szabadulnak fel (gyorsvonat, IC, tehervonat számára)



*A zónázás bevezetése jobb menetidőket és bővülő pályakapacitást eredményez Forrás: itf.hu*

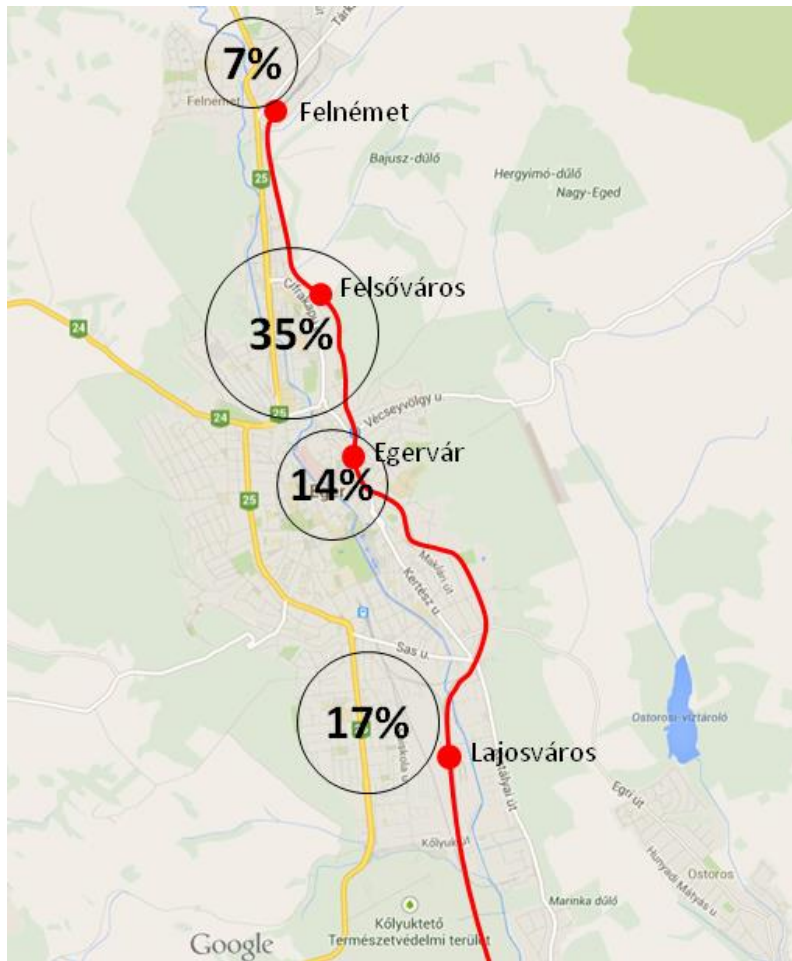
A Budapest-Gyöngyös/Szolnok zónázó hatvani szétcsatlása miatt ugyan szükséges 9 db FLIRT motorkocsi átcsoportosítása más vonalokról, azonban ez ott hasonló kapacitást biztosító Bhv-kocsi mennyiséggel kompenzálható. Ez a fejlesztés már jelentős futásteljesítmény-növekedéssel jár, azonban ezek hozadéka is jelentős, és általuk az autóbuzsos kibocsájtás szintén csökkenthető.

Fontos fejlesztési lehetőség lenne még az Eger-Debrecen vonatok újraindítása. Ennek ma, ahogy korábban is, megfelelő dízeljárművek hiánya állja útját, holott jelentős utasmennyiség számára kínálna kedvezőbb eljutást. Javasoljuk, hogy a MÁV-Start szerezzon be Nyugat-Európából használt dízelmotorkocsikat, mivel ezekkel a mozdonyos ingavonatok hatékonyan kiválthatók lennének az ország más pontjain is.

## Szükséges infrastrukturális fejlesztések Egerben

A 80-as évekbeli fejlesztéseknek köszönhetően az egeri vasúthálózat már ma is alkalmas a felvázolt menetrend bevezetésére. Megoldandó problémát csupán a Csebokszári-lakótelep jobb kiszolgálásának biztosítása, illetve a helyközi buszokkal való jobb kapcsolat biztosítása jelent.

A lenti ábrán látható, hogy Eger népességének több, mint egyharmada a 70-es években épített Csebokszári-lakótelepen és annak környékén, történeti nevén a Felsővárosban lakik. Tekintve, hogy a 87-es vasútvonal a városrész mellett, a házak tövében halad, **célszerű egy új megálló létesítésével feltárni a területet**. A megállót a Cifrakapu utca és a vasút találkozásánál kell kijelölni. A megálló megépítését követően Eger lakosságának ca. 70%-a számára lesz elérhető 1 km-es körzeten belül vasúti megállóhely; ez a megyeszékhelyek között egyedülállóan jó arány, hiszen a legtöbb városban ez az érték még a 40%-ot sem éri el.



*Az egri állomásokhoz és megállóhelyekhez közeli városrészek lakosságának aránya Eger népességén belül*

**Eger-Rendező** állomást szintén érdemes megnyitni a személyforgalom számára is. Ennek egyrészt a Lajosvároshoz való közelség az oka, másrészt a buszfordításra való lehetőség megléte. Amennyiben ugyanis a Budapest-Eger forgalmat a vonatok szállítják, meg kell teremteni a (jelenleg a buszpályaudvarra közlekedő) helyközi buszok és a vonatok kapcsolatát.



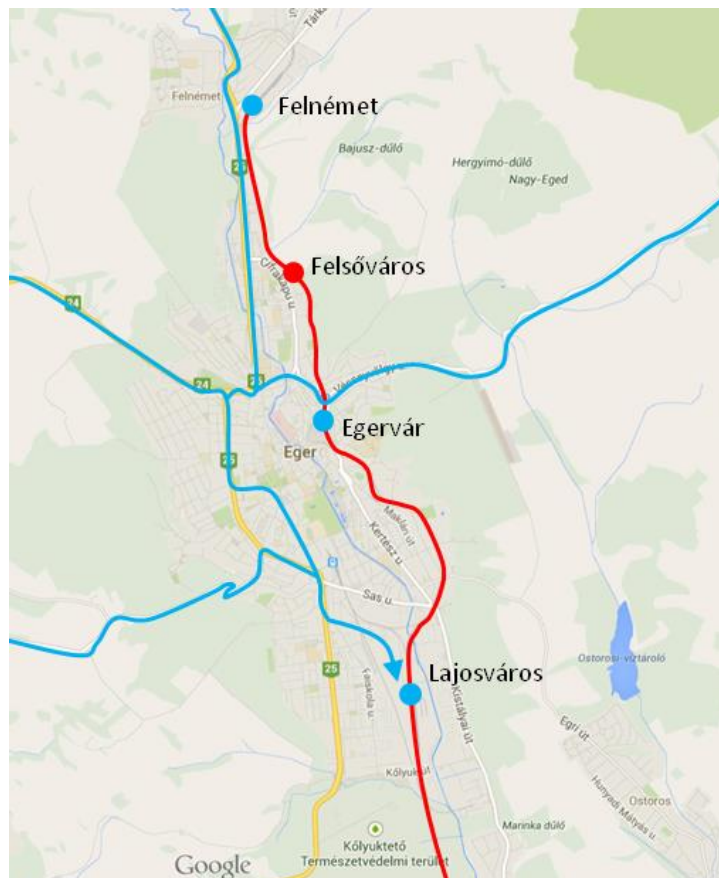
*Ráhorodó autóbusz és egy szilvásváradai személyvonat Eger-Rendező állomáson 2006-ban*

*Fotó: regionalbahn.hu, iho.hu*



*Eger-Rendező vasútállomás felvételi épülete Fotó: Bana Gyula*

A személyforgalmi funkciók ellátásának infrastrukturális akadálya nincs, hiszen az állomás kiépített peronokkal rendelkezik (Eger pu. lezárása idején már többször is működött pót-végállomásként). Mivel a korszerű, nagyméretű (kb. 1000 m<sup>2</sup> alapterület) épület kihasználatlan, a szükséges utasforgalmi és szolgálati helységek már ma is rendelkezésre állnak, illetve csekély ráfordítással kialakíthatók. Az állomás melletti területen van kiépített buszforduló, így csupán néhány indítóállás kialakítása szükséges a helyközi buszok fogadásához. A buszok számára szükséges utasforgalmi és szolgálati funkciók szintén elhelyezhetők a felvételi épületben.



*Az Eger-környéki helyközi autóbusz-hálózat és a vasút kapcsolatának lehetőségei*



**Egervár** megállóhelyen a peronok hossza, magassága és megvilágítása megfelelő, ugyanakkor a kulturált várakozás és jegyvásárlás lehetőségét biztosítani kell a megállóhelyen. A megálló északi irányú megközelítése és autóbuszos kapcsolata (helyi, illetve Noszvaj-felőli helyközi járatok) megfelelő, a Belváros irányából pedig a jelenleg kiépülő Várfalsétány a korábbihoz képest jelentős előrelépést fog jelenteni: a Dobó tér felől jóval rövidebb gyaloglást tesz lehetővé, továbbá a szintkülönbség leküzdését lift is segíti majd.



*Villamos vontatású vonat Egervár vasúti megállóhelyen Fotó: youtube.com*



*Az egri vár észak-nyugati bástyája körül létesített Várfalsétány látványrajza Fotó: megujul.egrivar.hu*

Opcionális lehetőségként felmerülhet egy további megállóhely létesítése Eger-Rendező és Egervár között, a korábbi Tihamér megállóhely környezetében. Mivel azonban lakosságában az érintett terület (Maklári hóstya) jelentősen elmarad Lajosvároshoz, illetve a Felsővároshoz képest, továbbá közfunkciók tekintetében sem jelentős, ezért ennek fontossága nem elsődleges. Menetrendi szempontból a plusz megállás kezelése gondot jelenthet; az általunk felvázolt menetrend esetén is csak a személyvonatok esetében javasolható a megállás.

## **Mellékletek**

1. A Budapest-Miskolc-Sátoraljaújhely vonal javasolt menetrendje
2. A Füzesabony-Szilvásvárad vonal javasolt menetrendje