

## TÉNYKÉP / REPORTS

### A vidéki térségek közforgalmú közlekedési hálózatának fejlődése Magyarországon a kezdetektől a XXI. század elejéig

#### *Development of the public transport network of rural areas in Hungary from the roots until the beginning of the 21st century*

LIESZKOVSZKY JÓZSEF PÁL, HARDI TAMÁS, ÁCS BALÁZS

**LIESZKOVSZKY József Pál:** szenior kutató, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.; 1119 Budapest, Than Károly utca 3-5.; [lieszkovszky.jozsef@kti.hu](mailto:lieszkovszky.jozsef@kti.hu); tudományos segédmunkatárs, Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdaságföldrajzi, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Tanszék; 1093 Budapest, Közraktár utca 4-6.; [jozsefpal.lieszkovszky@uni-corvinus.hu](mailto:jozsefpal.lieszkovszky@uni-corvinus.hu); <https://orcid.org/0000-0001-8646-5762>

**HARDI Tamás:** tudományos főmunkatárs, osztályvezető, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Nyugat-magyarországi Tudományos Osztály; 9022 Győr, Liszt Ferenc utca 10.; egyetemi tanár, Széchenyi István Egyetem, Regionális-Tudományi és Közpolitikai Tanszék; 9026 Győr, Egyetem tér 1.; [hardi.tamas@krtk.hu](mailto:hardi.tamas@krtk.hu); <https://orcid.org/0000-0002-9778-2840>

**ÁCS Balázs:** doktorjelölt, Szegei Tudományegyetem, Gazdaságtudományi Kar, Közgazdasági Doktori Iskola; 6722 Szeged, Kálvária sugárút 1.; [acsbalazs@yahoo.com](mailto:acsbalazs@yahoo.com); integrált közlekedési vezető, KTI Közlekedéstudományi Intézet, Közszolgáltatási Központ; 1119 Budapest, Than Károly utca 3-5.; [acs@kti.hu](mailto:acs@kti.hu); <https://orcid.org/0000-0002-3573-2186>

**KULCSSZAVAK:** közforgalmú közlekedés; vidéki térségek; Magyarország

**ABSZTRAKT:** A tanulmány célja a hazai vidéki térségek közforgalmú közlekedéssel való ellátottságának áttekintő bemutatása, a közúti és a vasúti személyszállításra fókuszálva. Ez a felosztás gyakorlatilag a Volántársaságok és a MÁV szolgáltatásait jelenti, a többi szereplő jelenléte a piacon jelképesnek tekinthető. A tanulmány a vasúti és a közúti személyszállítást együttesen kezeli, bemutatva a két alágazat piaci szerepét és annak változásait az elmúlt száz év öt különböző időszakában. A két alágazat versenye és együttműködése, kiegészítő és/vagy helyettesítő szerepe létezésükkel egyidős. A vasúti technológia korábban jelent meg, és forradalmi változásokat okozott a helyváltoztatásokban, a közúti közlekedés térnyerésével, először az autóbusz, majd a személygépkocsi elterjedésével azonban a vasút szerepe – a vidéki területeken – jelentősen lecsökkent, néhol meg is szűnt.

A regionális vasúti hálózat fejlődése, elsősorban gazdasági okokból, már XX. század első harmadában megállt. A század második fele a világon szinte mindenütt a regionális személyszállítás visszaszorulását hozta el, mely a személyszállításra használt vasúti pályahálózat hosszának csökkenésében is tükröződött. A folyamat Magyarországon elsősorban a hetvenes években, valamint 2006-2009 között ment végbe. A vonatokat jellemzően autóbuszok pótolták, és ennek – a költségmegtakarítás mellett – jelentős szociológiai hatásai voltak.

2010 óta a vasúti közlekedés hazánkban újra a közlekedéspolitika fókuszába került, jelentős fejlesztések zajlanak, a mellékvonalak sorsa azonban hosszú távon rendezetlen.



A vasúti és autóbusz-közlekedés fokozottabb összehangolására, az egységes kínálat kialakítása érdekében számos intézkedés történik, a két ágazat egyre kevésbé versenytársa egymásnak, kiegészítő szerepük erősödik.

**József Pál LIESZKOVSZKY:** senior research fellow, Institute for Transport Sciences Non-profit Ltd., KTI; Than Károly utca 4-6., H-1119 Budapest, Hungary; lieszkovszky.jozsef@kti.hu; assistant research fellow, Department of Geography, Geoeconomy and Sustainable Development, Corvinus University of Budapest; Közraktár utca 4-6., H-1093 Budapest, Hungary; jozsefpal.lieszkovszky@uni-corvinus.hu; <https://orcid.org/0000-0001-8646-5762>

**Tamás HARDI:** senior research fellow, head of department, West-Hungarian Research Department, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies; Liszt Ferenc utca 10., H-9022 Győr, Hungary; university professor, Department for Regional Sciences and Public Policy, Széchenyi István University; Egyetem tér 1., H-9026 Győr, Hungary; hardi.tamas@krtk.hu; <https://orcid.org/0000-0002-9778-2840>

**Balázs ÁCS:** PhD student, Doctoral School in Economics, Faculty of Economics and Business, University of Szeged; Kálvária sugárút 1., H-6722 Szeged, Hungary; acsbalazs@yahoo.com; head of integrated transport services, Centre for Public Services, KTI Institute for Transport Sciences Non-profit Ltd.; Than Károly utca 3-5., H-1119 Budapest, Hungary; acs@kti.hu; <https://orcid.org/0000-0002-3573-2186>

**KEYWORDS:** public transport; rural areas; Hungary

**ABSTRACT:** The study aims to present the provision of public transport in Hungarian rural areas in terms of road and rail passenger transport. This division practically means the services of Volán companies [National bus and coach operator] and MÁV [Hungarian State Railways], since the presence of other market participants is symbolic. What makes this study peculiar is that it does not focus exclusively on rail or road passenger transport, but deals with them together, showing the market role of the two sub-sectors and the changes that have taken place in this field. The complementary and/or substitute role of the two sub-sectors as well as their competition and cooperation are as old as their existence.

The idea that unprofitable extension lines would be used only for freight transport emerged at the beginning of the 19th century, while the road passenger transport service only began in an organized form in the late 1920s. Before World War II, bus transport developed step by step, but by this time railway developments had stagnated. After World War II, the development trajectories of the two passenger transport sectors diverged sharply: the volume of bus transport was growing, while the volume and scope of rail passenger transport declined more slowly for the first time. In the 1970s, the network was drastically curtailed within the framework of the Transport Policy Concept, but this did not yet have a significant impact on rail passenger traffic. The content of this concept resonated greatly in both public life and the literature, as the retention or termination of a given line was not necessarily decided by the size of the line's passenger traffic, but by local power relations.

By the 1980s, the network structure of the two forms of passenger transport had stabilized, but in the case of rail, a steady decline was observed in the number of passengers, which took a drastic form after the change of regime. The volume of bus traffic only recorded a more significant decline in the years before and after the regime change, and in the last few years. In contrast, the development of the regional railway network dates back to the 20th century. The second half of the century brought about a decline in regional passenger transport in almost every part of the world, which also manifested itself in a reduction in the length of the railway network used for passenger transport. This process took place in Hungary mainly in the 1970s and between 2006 and 2009. Trains were typically replaced by buses, which had significant social effects in addition to cost savings (e.g. there are no seats face to face in buses therefore the passengers are not able to chat easily).

*Nowadays, the operating costs of buses can no longer be covered by revenues, which can be explained by the growth of private transport, and the decrease in the number of passengers and revenues. Since 2010, railway transport in Hungary has returned to the focus of transport policy and significant developments are taking place. However, the fate of sidelines are unsettled in the long run. Several measures are being taken to increase the coordination of rail and bus transport services to create a single supply. The two sub-sectors compete less with each other and their complementary role is being strengthened.*

## Bevezetés

A hazai vidéki térségek közlekedésének, főképp a hazánkban két hangsúlyos személyszállítási mód, azaz a közúti és a vasúti személyszállítás fejlődését több tanulmány is tárgyalta már (lásd Erdősi 2002; Szabó 2005). Tanulmányunkban arra törekszünk, hogy a kétfajta közlekedési módot együttesen mutassuk be, a közforgalmú és nem egyéni közlekedési eszközök összessége képezi vizsgálatunk tárgyát. A kezdetektől egészen a napjainkig terjedően, öt szakaszra bontva mutatjuk be a két személyszállítási forma alakulásának dinamikáját a vidéki térségekben, különös tekintettel a vasúti mellékvonalakat érintő változásokra, az alágazatok piaci részesedésére és a köztük fennálló versenyre. A XX. század elejéig a vasút jelentette a fejlődést, de a közúti közlekedés elterjedése nyomán a kötöttpályás közlekedés fokozatosan veszített jelentőségéből, és ez a folyamat már a harmincas években a vasút finanszírozási nehézségeihez (a helyi érdekű vonalak államosításához), az ötvenes évektől pedig vasútvonalak megszüntetéséhez vezetett. Kezdetben az egyre inkább teret nyerő autóbuszok csökkentették a vasút utasszámát, több mellékvonalon ki is váltották a vasúti közlekedést, a rendszerváltozás után viszont a megerősödő egyéni közlekedés (személygépkocsi-használat) térnyerése gyengíti mind a vasút, mind az autóbuszos alágazat piaci pozícióit, és rontja gazdaságos üzemeltetésüket.

A kilencvenes években a MÁV és a Volán még egymással is versenyezve igyekezett fejleszteni szolgáltatásait, különösen a perspektivikusabb, távolsági vonalakon, ennek eredményeként indokolatlan párhuzamosságok alakultak ki. 2007 óta egyre erőteljesebben zajlik a párhuzamos kapacitások leépítése, illetve összehangolása. Az intézkedések fókuszában 2009-ig a vasúti hálózat méretének csökkentése állt, a folyamat során több vasúti mellékvonal forgalmát közútra terelték, a fővonalakon pedig az ütemes menetrendre való áttéréssel a kínálat sűrítése zajlott. 2010-től, akár az autóbusz-közlekedés visszaszorításával is, a vasút fejlesztése került előtérbe. A folyamat célja egy olyan összehangolt, hatékony helyközi menetrendi kínálat kialakítása, amely környezeti és finanszírozási szempontból egyaránt fenntartható, amelyben mind a vasútnak, mind az autóbuszoknak van szerepe, és a vidéki térségekben élők számára a két alágazat együttesen biztosítja az eljutási lehetőségeket, akár a személygépkocsi-használattal is versenyképes kínálatot nyújtva.

## Történeti szakaszok

### *A kezdetektől a II. világháborúig*

A hazai vidéki térségekben a vasút mint személyszállítási forma jóval korábban megjelent, mint a közúti személyszállítás. A vidéket feltáró, a vidéki városokat a főváros vérkeringésébe bekötő legfontosabb vasúti fővonalak már az 1870-es évek közepére megépültek. A fővonalakkal párhuzamosan a mellékvonal-hálózat – főleg a vidéki térségekben – is bővülésnek indult, olyannyira, hogy már 1902-ben felmerült a gondolat, hogy a nem rentábilis mellékvonalakat csak alkalmi teherszállításra használnák, a személyszállítást pedig az akkor megjelenő automobillal oldanák meg (ez idő tájt a vidéki térségekben még kiemelkedő fontosságú volt a vasúti teherszállítás, így teljes megszüntetésük nem merült fel).

A közúti személyszállítás a folyamatosan kiépülő, szilárd burkolattal ellátott úthálózatnak köszönhetően jelent meg, először távolsági járatok formájában, amelyeket az akkori posta üzemeltetett. Az első járatokat már az I. világháborút megelőzően elindították, s ezek főként nagyobb városok és üdülőhelyek között közlekedtek (például Károlyváros – Plitvicei tavak), vagy olyan városkörnyéki térségekben, ahova nem jutott el a vasút, ugyanakkor rentábilis kereslet mutatkozott valamilyen közforgalmú közlekedési eszköz iránt (például Soroksár – Alsónémedi) (Frisnyák 2001).

A szervezett, menetrend szerinti helyközi autóbusz-közlekedés megindulására viszont 1927-ig várni kellett (Pásti 2011), ekkor indult el az autóbusz-forgalom a Magyar Királyi Államvasutak Autóközlekedési Rt. (MAVART) szervezésében, 20 vonalon, összesen 1 138 km hosszúságban. A busz-közlekedésnek elsősorban azokban a térségekben volt jelentősége, ahol egyáltalán nem volt vasúti szolgáltatás, vagy a meglévő vasútvonal nem elégítette ki a folyamatosan növekvő keresletet (Lengyel, Szabó 2005). A MAVART, illetve az 1934 végétől MÁVAUT néven ismert jogutódja gyorsan fejlesztette az autóbusz-hálózatot. A járatok többsége a főváros és a vasúttal nem, vagy csak átszállással elérhető idegenforgalmi térségek (például Balaton) között teremtett összeköttetést, és főképp nyáron, a fürdőidényben közlekedtek (Pásti 2011). A MAVART mellett magánvállalkozók is indítottak járatokat, így elmondható, hogy ezen kezdeti időszakban az autóbuszvonalak létrehozásában az általános gazdasági fejlettségnél nagyobb szerepe volt a vállalkozói szellemnek, valamint az útviszonyoknak (Erdősi 2002).

A vidéki térségekben a megyeszékhelyek és az adott térség települései közötti autóbuszvonalakat főképp azokon a helyeken bővítették, amelyek a trianoni határmegvonás következtében periférikus helyzetbe kerültek, illetve a megyék hagyományos peremvidékein (Ormánság, Abaúj, Szatmár, Bereg stb.). Kisebb, térségen belüli autóbuszhálózat-bővítésre szinte csak a jómódú, főleg németek által lakott tájakon (a Völgyességben, Észak-Bácskában, a Pilisben, a Mosoni-síkságon, Kelet-Baranyában stb.) került sor. Új viszonylatokat hoztak létre továbbá a

Dunántúli- és az Északi-középhegységben megnyitott új bányák megközelítése érdekében.

Fontos megjegyezni, hogy az 1920-as és 1930-as évek autóbushálózat-fejlesztését a vasútfejlesztés nem befolyásolta, mivel új vasútvonal a mai Magyarország területén egyáltalán nem épült, olyannyira, hogy még a nehezen nélkülözhető (mint a Baja – Dunapataj, Bátaszék – Mohács) vonalakat sem építették meg, mivel az már akkoriban meghaladta az ország anyagi erejét (Erdősi 1985). A távolsági autóbusz-közlekedés néhány viszonylaton (főleg a főváros felé) ugyan már alternatívát nyújtott a vasúti közlekedéssel szemben, az ország nagyobb részén azonban még nem tudott versenyezni a vasúttal (Erdősi 1991).

## ***A II. világháború és az 1968-as Közlekedéspolitikai Koncepció között***

A II. világháborút követően a vidéki térségekben a közúti személyszállítás gyökeres változáson esett át. A városok (első körben a megyeszékhelyek) extenzív iparosítása elszívta a munkaerőt a falvakból, illetve a foglalkoztatási átrétegződés következtében a falvakból megindult az ingázás a járási központokba, megyeszékhelyekre, ami újabb és újabb keresletet generált, ennek eredményeként pedig folyamatosan bővült a hálózat, s az adott vonalakon gyakrabban közlekedtek az autóbuszok (Beluszky 2003).

Az autóbusz-hálózat fejlődése az 1950-es években leképezte az extenzív iparosítás által indukált gazdasági változások területi sajátosságait: a leggyorsabban a középhegységeink vonulataival egyező energiatengelyek (Veszprém, Fejér, Komárom-Esztergom, Nógrád, Borsod-Abaúj-Zemplén megye) és a Mecsek mentén, főként a rövid és középtávolságú vonzáskörzeti vonalakon bővültek, a kitermelő és nehéziparban munkát vállaló ingázó tömegek keresletének kielégítése érdekében (Erdősi 2002). A megyeszékhelyek és a nehézipari településegységek mellett fontos közúti személyközlekedési csomópontokká váltak a középfokú központok szerepét betöltő középvárosok, illetve egyes kisvárosok vonzáskörzeti közlekedésének továbbfejlesztésére is sor került. Az autóbusz-hálózat folyamatos bővülésének eredményeképp 1956-ra már a falvak mintegy 85%-a elérhető volt autóbusszal, tíz évvel később, 1966-ra pedig már az ország településállományának 95%-a be volt kötve az autóbusz-hálózatba (Erdősi 2002).

Az autóbusz-hálózat azonban nemcsak a munkaerőpiaci átalakulásoknak köszönhetően bővült, az oktatás és az egészségügy területén is történtek változások (Pásti 2011); általánosan elérhetővé vált a középiskolai oktatás, és az intézmények a városokban kaptak helyet. A nagymérvű ingázás az 1960-as években vált általánossá, ekkor kezdődtek meg a körzetesítési folyamatok (általános iskolák, termelőszövetkezetek körzetesítése) (Beluszky 2003). Erdősi megállapította, hogy az autóbusz-hálózat fejlődési ütemének területi különbségei csak bizonyos időszakokban (1945-1956 között) mutattak összefüggést az általános gazdasági-társadalmi fejlődéssel, illetve annak akkori megjelenési formájával, az iparosodással.

1960-tól kezdve viszont az autóbusz-hálózat sűrűsége folyamatosan kiegyenlítő-dött (Erdősi 1987).

A közúti személyszállítással szemben a vasúti személyszállítás a II. világháborút követően, egészen az 1960-as évekig nem sokat változott. Az 1960-as évek második felétől kezdődően a vasúti fővonallá átépített mellékvonalszakaszokon közvetlen gyorsvonatokat indítottak a fővárosból a vidéki Magyarország közepes méretű iparvárosaiba (mint Zalaegerszeg, Kazincbarcika, Ózd), valamint további más vidéki városokba (például Makó, Mátészalka, Nyírbátor) (Erdősi 1991).

A vasúti mellékvonalak megszüntetésének szele azonban már ebben az időszakban is érezhető volt (1. táblázat): 1959–60-ban a párizsi békeszerződésben megállapított államhatár által levágott öt szárnyvonal forgalmát szüntették meg 59 km hosszúságban, ez azonban akkor még kevés feladatot rótt a buszközlekedésre (Szabó 2005).

1. táblázat: 1959–60-ban megszüntetett vasúti mellékvonalak

Vasútvonal	Branch-line closures around 1959–60		A megszüntetés időpontja
	Megye	Vonalhossz (km)	
Körment – Pinkamindszent	Vas	10	1959. szeptember 30.
Szöreg – Vedresháza	Csongrád	6	1959. szeptember 30.
Szombathely – Búcsú	Vas	11	1959. december 31.
Bácsalmás – Ólegyen	Bács-Kiskun	20	1960. szeptember 30.
Bácsalmás – Csikéria	Bács-Kiskun	12	1960. október 31.

*Forrás: Erdősi 1985 alapján saját szerkesztés*

Nem szabad azonban megfeledkeznünk arról, hogy a mai viszonyokhoz hasonlóan, az 1960-as években is meglehetősen szélsőséges volt a vasúti közlekedés infrastrukturális állapota. Míg a fővonalakon megkezdték a villamosítást, illetve a gőzvontatású szerelvényeket dízelvontatásúakra cserélték le, addig a vidéki mellékvonalak többségén még gőzmozdonyok, illetve elöregedett motorkocsik közlekedtek, amelyek a vasúti pályaállapotok következtében lassúak, a vasúti kocsik pedig kényelmetlenek voltak. Ilyen viszonyok között szinte egyértelmű volt – főleg a vidéki térségekben – az autóbusz-közlekedés gyors térnyerése (Pásti 2011).

### ***Az 1968-as Közlekedéspolitikai Koncepció és utóélete***

Az 1968-as év fordulópont volt a hazai közlekedés történelmében, mivel ekkor került elfogadásra az egész szocialista időszak legfontosabb közlekedési változásait tartalmazó 1968. évi IV. Tc (Vasúti Törvény és Közlekedéspolitikai Koncepció), az az rövidebb nevén az 1968-as Közlekedéspolitikai Koncepció.

A koncepció az aktuális helyzet mellett ismertette a vasúti és közúti közlekedésre jellemző tendenciákat is: a vasúti forgalom 70 százaléka a hálózat 30 százalékan bonyolódott le, míg a 2 000 km hosszúságú kis forgalmú vonalhálózatra a személyszállításnak csupán 3 százaléka jutott (Szalkai 2008). A koncepció legfon-

tosabb tartalmi eleme – s egyben legnagyobb visszhangot kiváltó intézkedése – a kis forgalmú mellék- és szárnyvonalak forgalmának közútra terelése volt: a dokumentum 2 000 km hosszúságon javasolta a vasúti közlekedés teljes felszámolását (Lieszkovszky 2007). A törvényhozók a koncepciótól távlati célként azt várták, hogy a fővonalakon sikerül korszerűbb vasúti közlekedést biztosítani, míg a mellékvonalak vasúti forgalmát a sűrűbb és kényelmesebb buszokkal helyettesítik (Szalkai 2008).

Az Országgyűlés a koncepciót elfogadta, s ennek hatásaként 1969–1976 között 536 km-en szűnt meg a normál nyomtávú, személyszállítást is végző vasúti közlekedés. Az 1978-tól 1982-ig tartó mellékvonal-felszámolás második hullámaként újabb 150 km-en szűnt meg a vasúti személyszállítás (Szalkai 2008). Összeségében 1968 és 1982 között 576 km normál, 360 km keskeny nyomtávú és 677 km gazdasági vasútvonalat számoltak fel Magyarországon (Erdősi 1991).

Egy adott vonal megmaradását vagy megszüntetését nem feltétlenül az utasforgalom nagysága, mint inkább a helyi politikai erőviszonyok döntötték el. Ekkor alakult ki az a – valójában sohasem bizonyított – vélekedés, hogy a menetrendet szándékosan úgy állították össze, hogy az sem iskolába, sem munkába, sem piacra járásra nem volt megfelelő, így könnyűszerrel mondhatták rá, hogy nem vonzó az utazóközönség számára. A vonalbezárások során jellemzően a vasútmegszüntetések tovagyűrűző területfejlesztési hatásait (települések visszafejlődése, munkaerőmozgás stb.) sem vették figyelembe (Komlós 2003). A megszüntetett vonalak jelentős része az ország gazdaságilag legfejletlenebb régióiban helyezkedett el, ahol a lakosság igényelte az olcsó utazási lehetőséget (ami valamilyen szociálpolitikai, pl. diák kedvezmény), vagy az autóbuzsnál alacsonyabb tarifa formájában ölt testet. Akkoriban számos hátrányos helyzetű vidéki térségben szinte a vasút volt az egyetlen köldökzsinór a települések és a munkahelyeket biztosító központok, az iskolavárosok, valamint a kulturális, egészségügyi, közhivatali intézményekkel rendelkező városok között (Rixer 1994), ezt a szerepet azonban fokozatosan átvette az autóbusz, és így települések nem maradtak ellátatlanul.

A megszüntetett vasútvonalak területi elhelyezkedését (2. táblázat) vizsgálva megállapíthatjuk, hogy azok nagyobb része a Dunántúlon helyezkedett el, a mellékvonalak jobbára a nyugati és déli határok mentén található periférikus helyzetű településeket kötötték össze. Ezzel szemben a keleti országgrészben a közlekedési koncepció részeként mindössze kilenc vonalat számoltak fel (Lengyel, Szabó 2005).

Látható, hogy a felszámolandó vonalak hossza az idővel növekedett. 1969–75 között főképp az országhatárhoz közeli vonalcsomókat (mint Baja – Gara, Baja – Hercegszántó, Sellye – Drávasztára-Zaláta), valamint az ország belső területein a rövid mellékvonalakat (Fábiánsebestyén – Árpádhalom, Kecskemét – Kerekegyháza, Szombathely – Rum) számolták fel. 1974-től kezdve a periférikus területek gazdaságtalannak ítélt, az előbbieknél jóval hosszabb vonalait zárták be, amely leginkább Győr–Moson–Sopron, Somogy és Vas megyét érintette (Erdősi 1985). A



2. táblázat: Az 1968-as Közlekedési Koncepció részeként megszüntetett normál nyomtávú vasútvonalak

*Normal-gauge railway line closures as part of the Transport Policy Concept*

Vasútvonal	Megeye	Vonalhossz (km)	A megszüntetés időpontja
Meggyespuszta – Alsóórs	Veszprém	11	1969. december 31.
Veresegyház – Gödöllő	Pest	11	1970. július 1.
Sellye – Drávasztára-Zaláta	Baranya	9	1970. december 31.
Kétegyháza – Elek	Békés	7	1970. december 31.
Harkányfürdő – Drávaszabolcs	Baranya	8	1971. június 30.
Baja – Gara	Bács-Kiskun	19	1971. november 30.
Kisújszállás – Dévaványa	Szolnok – Békés	30	1971. december 31.
Kaba – Nádudvar	Hajdú-Bihar	10	1971. december 31.
Veszprém külső – Meggyespuszta	Veszprém	11	1972. március 31.
Fábiánsebestyén – Árpádhalom	Csongrád	9	1972. szeptember 30.
Baja – Hercegszántó	Bács-Kiskun	31	1972. december 31.
Kisvárdá – Baktalórántháza	Szabolcs-Szatmár	27	1972. december 31.
Moha-rakodó – Kincsesbánya	Fejér	4	1973. március 31.
Sármellék – Zalaszentgrót	Zala	33	1974. május 25.
Sárvár – Répcevis	Vas	41	1974. május 25.
Szombathely – Rum	Vas	22	1974. május 25.
Hetényegyháza – Kerekegyháza	Bács-Kiskun	9	1974. december 31.
Zalabér-Batyk – Bajti elágazás	Zala – Vas	38	1975. június 1.
Mezőtúr – Túrkeve	Szolnok	16	1975. szeptember 1.
Tokod – Sárisáp	Esztergom	8	1976. július 31.
Pécs – Harkányfürdő	Baranya	32	1976. augusztus 31.
Kaposvár – Szigetvár	Somogy – Baranya	51	1976. december 31.
Nagyatád – Barcs	Somogy	39	1976. december 31.
Cegléd – Hantháza	Pest	20	1978. december 31.
Kaposmérő – Középrigóc	Somogy	50	1979. december 31.
Zalalövő – Bajánsenye	Zala – Vas	19	1980. december 31.
Nagyharsány – Beremend	Baranya	11	1982. augusztus 31.
Összesen		576	

*Forrás: Erdősi 1985 alapján saját szerkesztés*

táblázatban szereplő vonalakon túl számos keskeny nyomközű vasút, valamint a Fertővidéki HÉV-hez tartozó Celldömölk – Fertőszentmiklós vasútvonal is megszünt (utóbbi 1979-ben).

A hálózatamputáció legnagyobb vesztese kétségkívül Somogy megye (azon belül is Dél-Somogy) volt, ahol 1976-1979 között három vasútvonal is megszűnt: Kaposvár – Szigetvár, Barcs – Kaposvár, Barcs – Nagyatád (Szabó 2009). A szomszédos Baranya megyében ezzel szemben 12 év kellett ahhoz, hogy öt lépésben bezárják a halálra ítélt vasútvonalakat (1970-ben a Sellye – Drávasztára-Zaláta, 1971-ben a Harkány – Drávaszabolcs, 1976-ban a Pécs – Harkány, 1977-ben a Somogy megyénél is említett Szigetvár – Kaposvár vonal, 1982-ben a Nagyharsány



elágazás – Beremend közötti szakasz szűnt meg) (Keresztes 2008).

A közvéleményben és a szakirodalomban egyaránt nagy visszhangot keltettek a közlekedéspolitikai koncepció rendelkezései, főképp a hátrányos helyzetű, vidéki térségek vonatkozásában, ahol a vasúti mellékvonalak sajátos jelentőséggel bírtak (Rixer 1994). A következőkben (Balázs 2008; Erdősi 1985, 1987; Rixer 1994; Szabó 2005; Szalkai 2008 alapján) kifejezetten személyközlekedési szempontból elemezzük a vonalbezárások vidéki térségekre gyakorolt hatásait.

#### *Területi- térségi hatás*

- A vasútvonalak felszámolásával a vidéki települések lakói az őket a környezetükkel és az ország más részeivel összekötő legfontosabb, sok esetben egyetlen közlekedési kapcsolataikat veszítették el. A különböző kutatások alapján (lásd Erdősi 1985, 1987; Rixer 1994; Szabó 2005) összefüggés mutatható ki a vasútvonalak megszüntetése és az érintett térségek hanyatlása között. E területek társadalmi-gazdasági elmaradottsága tovább mélyült, egyes helyeken felgyorsult az elvándorlás folyamata.
- A legtöbb vasútvonal mentén nem épült ki párhuzamos közút, így a vonatpótló autóbuszok csak nagyobb kitérőkkel tudták a forgalmat lebonyolítani, ami a menetidő meghosszabbodását eredményezte. A menetidő növekménye ott volt kifejezetten jelentős, ahol a településszerkezeti sajátosságok miatt a járatszervezést a legracionálisabb módon ún. karácsonyfajáratok formájában oldották meg.
- A vasútmegszüntetés és a párhuzamos vonalak hiánya gyakran az ingázási szokások megváltozását is magával hozta (Elek például korábban Kétegyházában keresztül Békéscsaba vonzásterületéhez tartozott, a vonal felszámolása után azonban egyre inkább Gyulához vonzódott).
- A buszközlekedés területi rendszere eltér a vasutak irányaitól, hosszaitól, így feltételezhetjük, hogy a vasútmegszüntetések a vonzáskörzetek közötti határokat is átrajzolták.
- A kevés pozitív hatás egyikeként említhető, hogy míg a vasút jobbára elkerülte a településeket, a vasútállomás/vasúti megállóhely a település szélén helyezkedett el, addig az autóbusz sokkal jobban feltárja az adott települést, így az autóbuszmegállók a lakóhelyekhez (sokkal) közelebb vannak, gyorsabban elérhetők.

#### *Gazdasági hatás*

- A szállítási költségek megnövekedésének eredményeként szállításigényes ipari üzemek szűntek meg (kavics- és tőzegfejtők, téglagyárak, fafeldolgozók, malmok, kenderfeldolgozók). Az is előfordult, hogy a termelés szűnt meg előbb, és ez tette feleslegessé a vasúti teherszállítást. Ezek a folyamatok a munka- és életfeltételek romlásához vezettek, amire a munkaképes falusi lakosság fokozottabb mértékű elvándorlással válaszolt.

- A közlekedési költségek nagyjából megkétszereződtek, mivel az autóbuszmenetdíj akkoriban átlagban a duplája volt a vasútinak, ráadásul a vasúthoz képest kevés utas élvezett menetdíjkezdvezményt a buszközlekedésben (vasúton például a Rum – Szombathely retúrjegy 11 forint 20 fillérbe került, míg busszal egy irányba 12 forint 10 fillér volt a menetdíj).
- Egyes társadalmi rétegek azért kerültek hátrányos helyzetbe, mert nem tudták vállalni az ingázás megnövekedett költségeit.
- A piacozás visszaszorulása (a poggyászszállítás lehetőségének erős korlátozása miatt) főképp a szegényebb, kiegészítő jövedelemként, alkalmilag piacozókat érintette, hiszen a buszra nem engedték fel a zsákokat, kisállatokat stb.
- A buszvezetők által kiadott menetjegyek kisebb korrupciós szokásokat hoztak magukkal.

#### *Kényelmi hatás*

- A vasúthoz képest az autóbuszokon alacsonyabb volt a komfortszint (az utasok számára hiányzott a víz, a WC, továbbá nem mindenki jutott ülőhelyhez), illetve sokkal nehezebb volt autóbuszon több csomagot szállítani, az ezt orvosolni szándékozó megoldások (mint a külön csomagszállító kisteherautók) nem váltak be.
- Az utasok a közlekedés menetrendi biztonságát is csekélyebbnek érezték (vélt vagy valós késések és járatkimaradások, az erről való tájékozódás korlátozott lehetősége stb.), azaz a Volán lényegesen magasabb árért alacsonyabb színvonalú szolgáltatást nyújtott, ezért egyes vonalakon néhány évig kedvezményes autóbusz-tarifák voltak érvényben.

#### *Kulturális hatás*

- Az autóbusz a vasúthoz képest tájékozódás tekintetében sokkal kevesebbet nyújt: a vasútállomás már több száz méterről felismerhető, ezt egy autóbuszmegálló környezete meg sem közelíti.
- A vonaton való utazás sokkal alkalmasabb a különböző emberi kapcsolatok teremtésére és fenntartására; a vonaton jobban beszélgetnek az emberek, a régi ismerősök kártyáznak stb. Ezek a tevékenységek a buszozás során visszaszorulnak.
- Bizonyos szabadidős tevékenységek is visszafejlődtek a vasútmegszüntetések hatására (Somogyban például a csokonyavisontai fürdő forgalma esett vissza).

A vasúti mellékvonal-megszüntetésekkel kapcsolatban egyes szerzők véleménye között érezhető némi különbség. Erdősi kategorikusan kijelenti, hogy „a vasútmegszüntetés, a közúti közlekedésre utaltság az érintett települések mintegy 80-85 %-ában csak elmélyítette, fokozta a hátrányos helyzetet” (Erdősi 1985, 657.). Szabó ennél árnyaltabban fogalmaz, szerinte „az érintett települések gaz-

dasági életét tehát jórészt negatívan befolyásolta a vasútvonalak felszámolása, bár ennek konkrét hatását igen nehéz kimutatni, hiszen az általános gazdasági helyzetből nehezen elválaszthatóak ezek a folyamatok” (Szabó 2005, 191.). Ugyanakkor mindketten megegyeznek abban, hogy a vasútmegszüntetés távolról sem volt sikeres. „A racionalizálás hatásairól összességében elmondható, hogy a szárnyvonalak 1959-1982 közötti felszámolási hulláma nem hozta meg a várt eredményt” (Szabó 2005, 190.), illetve a „fővonalakat összekötő vicinális vasutak felszámolása csupán a MÁV vállalati veszteségét csökkentette” (Erdősi 1985, 659.).

Összességében megállapíthatjuk, hogy a vidéki térségek lakossága a település leépüléseként élte meg a vasútvonal felszámolását – még akkor is, ha ennek kevés kézzelfogható gazdasági hatása volt –, amelyre erősödő elvándorlással válaszoltak. Ugyanakkor azt sem szabad elfelejtenünk, s az egész folyamatban láthatjuk a sajátos „ördögi kör jelleget”: a vasútvonalak felszámolásának folyamata az utasok (és az áruk) csökkenése következtében indult el (Szabó 2005).

### **Az 1968-as Közlekedéspolitikai Koncepció és 1990 között**

Az 1970-es évek végére a meggyorsuló bekötőút-építések nyomán közel teljessé vált az autóbusszokkal elérhető települések száma, mindössze hat-nyolc törpefalu és közel húsz, a vasút által kiszolgált község maradt ki a hálózatból. Ugyanakkor az 1980-as évek közepétől a bányá- és nehézipar fokozatos leépülésével párhuzamosan, először a heti gyakorisággal utazó távolsági ingázók száma csökkent, majd az évtized végétől kezdett apadni a naponta útra kelő vonzáskörzeti ingázók tömege (Erdősi 2002).

Az 1980-as évek végére a vidéki térségekben egyre inkább háttérbe szorult a megmaradt vasútvonalak jelentősége a helyi és regionális forgalomban. A kivételt ez alól általában az olyan útvonalak jelentették, ahol nem volt megfelelő a közúti kiépítettség, vagy kifejezetten előnyös volt a vasútállomás elhelyezkedése (Pásti 2011). Egyes vonalakon pedig kifejezetten jelentős volt a teherforgalom, amely mellett megfért a személyszállítás is.

### **Az 1990-es évek folyamatai**

A rendszerváltást követően a nehézipar folyamatos leépülése és további iparágak megszűnése következtében a lakosság mobilitási szokásai alapvetően megváltoztak. Az átalakuló közlekedési szokások hátrányosan érintették a közforgalmú közlekedést (Kiss 2004), ugyanakkor a változások különbözőképp hatottak a közúti és a vasúti személyszállításra. A személygépkocsizoz való könnyebb hozzájutás révén ugrásszerűen megnövekedett az autók száma, és ezzel együtt csökkent a közforgalmú közlekedést igénybe vevők aránya.

Az 1990-es évek közepétől a közforgalmú közlekedést igénybevevők körében folytatódott a közúti személyszállítás részarányának növekedése, míg a vasúti személyszállítás piacvesztése drasztikus volt ebben az időszakban. A MÁV éves utasszáma a rendszerváltozás időszakában 250 millió főről 150 millióra zuhant. A vasút nem tudott kellő mértékben alkalmazkodni a gyors társadalmi-gazdasági változásokhoz (Kiss 2004), és egyre inkább azt a szerepet kezdte betölteni, amire eredetileg is hivatott volt: a közepes és nagy távolságú közlekedés eszköze lett (kivéve a főváros és egyes megyeszékhelyek agglomerációs térségeit) (Erdősi 2002). Budapest elővárosaiban a vasút szerepe a kezdeti megingás után stabilizálódott és fejlődni kezdett. Mindezek (főképp az előbbie) következtében viszont egy sajátos helyzet jött létre: a párhuzamos közlekedés következtében a MÁV és a Volán-vállalatok között az ország legnagyobb részén versenyhelyzet alakult ki. Ez ugyan előnyös volt a keresletet tekintve, gazdasági szempontból ugyanakkor egyértelműen hátrányosnak bizonyult (Kiss 2004).

Összességében azonban a közforgalmú közlekedést igénybe vevő utasok száma a rendszerváltozást követően csökkenni kezdett. Ez megmutatkozott mind a regionális, mind a távolsági forgalomban, erre pedig a közlekedési szolgáltatók teljesítménycsökkentéssel válaszoltak. A regionális / helyközi vonalak esetében főképp az esti és a hétvégi időszakokat érintette a csökkenés (Pásti 2011). Ugyanakkor a távolsági forgalomban közlekedő járatoknak is voltak regionális „lábai”, azaz ezek bővítése, illetve megszüntetése is hatással volt a vidéki térségek városkörnyéki közforgalmú közlekedési ellátottságára. Egyes helyeken a vasút, más helyeken a területileg illetékes Volán-vállalat szűkítette a forgalmát, mivel azonban a menetrendet megyei szinten egyeztetették, a folyamat országos szinten komoly eltéréseket mutatott (Pásti 2011).

1997-től kezdődően azonban újból megindult az utasszám-növekedés, és az évtized végére ismét gyarapodott az ingázók száma, bár megyénként komoly különbségekkel. Az egykor bányai és nehézipari megyékben, a szerkezeti válság hatásaként még mindig érzékelhető volt az utasszám munkába járással kapcsolatos csökkenése (Baranyában, Nógrádban, Hevesben, illetve Veszprém, Békés, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében). A gazdaságilag prosperáló Győr-Moson-Sopron megyében ezzel szemben utasszám-növekedést tapasztalhattunk, hasonlóan a felsőoktatást igénybe vevők számának emelkedése következtében Csongrád, Hajdú-Bihar és Bács-Kiskun megyékben (Erdősi 2002).

A hosszú távú (nem távolsági) ingázásban is komoly, nem feltétlenül előnyös változások történtek. A Marcali kistérségben végzett kutatásuk alapján Váradi és Schwarcz megemlíti, hogy a rendszerváltozást követően a munkásjáratok megszűnésével, illetve összességében a közforgalmú közlekedési lehetőségek szűkülésével a távolabbi, többek között a kaposvári munkahelyek jóval „távolabbra” kerültek a rossz közlekedési helyzetben lévő településeken élőknek. Ezen emberek számára Marcali lett a munkahelyet biztosító település, azok

mellett, akik korábban is a kistérség központban dolgoztak (Marcaliban például minden negyedik munkahelyet bejárók töltöttek be 2007-ben) (Váradi, Schwarcz 2013).

A rendszerváltozást követően a vidéki térségekben az apró- és törpefalvak közforgalmú közlekedési ellátottsága vált különösen kedvezőtlené. Az 1990-es években a Volán-vállalatok folyamatosan csökkentették az apró- és törpefalvakba irányuló járataikat, olyannyira, hogy néhány település vagy településrész már csak napi két-három járatral kapcsolódott a kistérségi vagy egyéb fontosabb központokhoz. Ekkortájt kezdték el felmondani a nem önálló közigazgatási egységek (egyéb lakott belterület, külterület, major, tanyaközpont) közlekedési kiszolgáltatását, s ez a folyamat a 2000-es években is folytatódott. Ugyanakkor még a kilencvenes években is volt olyan település, amelyet újonnan kapcsoltak be az országos autóbusz-hálózatba, ilyen például Felsőszenterzsébet 1993-ban, vagy Gosztola 1996-ban (Erdősi 1999). Ezzel szemben Tornakápolnán 1992-ben járt utoljára menetrend szerinti autóbusz, ahogy Nemesmedves és Iborfia sem érhető már el menetrend szerinti közforgalmú közlekedéssel.

A rendszerváltozást követő évtizedben nem voltak jellemzőek a vonalbezárások, de akadt néhány kisebb jelentőségű vonal, ahol leállították a vasúti személyforgalmat (mint Zirc –Dudar). Néhány vonalon ideiglenes jelleggel az utasok szállítását vasúti díjszabású, a vasúti menetrendben is szereplő vonatpótló autóbuszokkal oldották meg (például a Pincehely – Tamási, Lepsény – Dombóvár vonalakon). Várható volt azonban, hogy az ideiglenes megoldás tartóssá válik; a Lepsény – Dombóvár vasútvonal Tamási – Enying közötti szakaszát a követő években szisztematikusan felszámolták (Lieszkovszky 2007).

A MÁV anyagi nehézségei azonban mindentől függetlenül egyre csak növekedtek, ennek eredményeképp született meg a 2258/1999. (X. 14) sz. kormányhatározat, amely alapján az akkori kormányzat ezer kilométer hosszú pályaszakaszon tervezte a vasúti közlekedés megszüntetését (Komlós 2003; Szabó 2009), ám ezt végül nem hajtottak végre. Az MTA közlekedéstudományi "ad hoc" bizottságának jelentése rámutatott arra, hogy a hazai vasúthálózat kb. egyharmadát kitevő mellékvonalakon az 1990-es évek átlagában a személyszállítási teljesítménynek (utaskilométer alapján) csak 15 százaléka valósul meg. Ugyanakkor más kutatások megállapították, hogy a szárnyvonalakból a bevételeknek mindössze 8 százaléka, ugyanakkor a veszteségeknek is csak a 10 százaléka származott (Szabó 2009).

A megszüntetésre kijelölt mellékvonalak térbeli elhelyezkedését vizsgálva érdekes jelenséget tapasztalhatunk. Amíg 1960-1982 között főként a nyugati országrész mellékvonalait szüntették meg, addig a tervezet a keleti országrészben található kisforgalmú vonalakat jelölte ki, amelyek ráadásul eleve periférikus térségekben elhelyezkedő, hátrányos helyzetű településeket kötöttek össze.

### Változások 2000 után

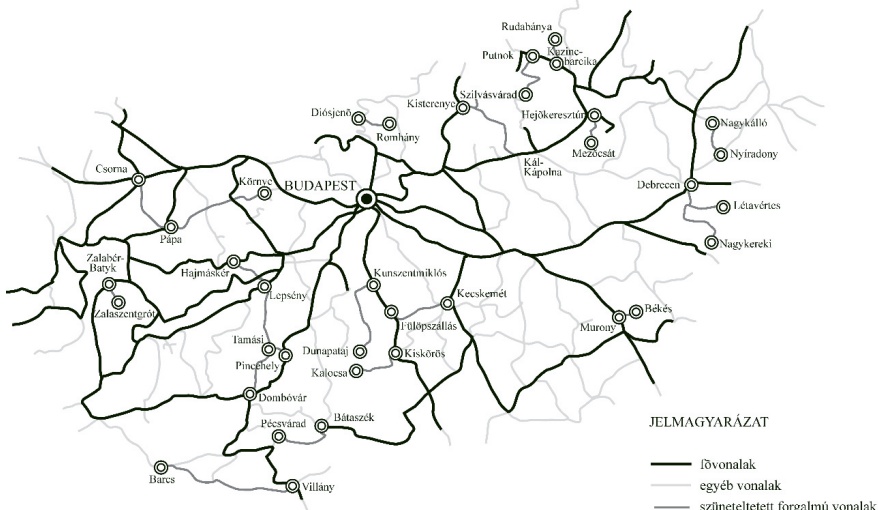
Az elmúlt húsz esztendő tekintve, a vidéki térségek közforgalmú közlekedésének történetében a regionális vasúti kínálat elérhetőségéhez köthető három fontosabb esemény történt:

- 2007. március 4. – személyforgalom szüneteltetése (szolgáltatóváltás) 14 vasúti mellékvonalon,
- 2009. december 13. – személyforgalom szüneteltetése (szolgáltatóváltás) 24 vasúti mellékvonalon,
- 2010 – vasúti személyforgalom visszaállítása 11 mellékvonalon (2010. július 4., 2010. december 12.).

### 2007-es mellékvonali szolgáltatóváltások

A 2007-ben megszüntetett vasútvonalak közel 80 százaléka hátrányos helyzetű kistérségek településeit szolgálta ki (Tiner 2007). A bezárt vonalak között hosszú és rövid szakaszú, rossz és jó állapotú, kisebb és nagyobb forgalmú egyaránt akadt. Az ország valamennyi területén kijelölteték vonalakat szolgáltatóváltásra (1. ábra), de egyes térségek felülreprezentáltak voltak, például Bács-Kiskun megyében (Fülöpszállás – Kecskemét, Dunapataj – Kunszentmiklós-Tass, Kalocsa – Kiskőrös), és ezzel a Budapest – Kelebia vasútvonal összes csatlakozó mellékvonalán megszüntették a

1. ábra: A 2007. március 4-től forgalomszüneteltetésre kijelölt vasúti mellékvonalak  
*Branch-line closures on 4th March, 2007*



személyszállítást. Ugyanakkor Békés megyében az eredeti tervek szerint öt mellékvonal (Szentés – Orosháza, Kisszénás – Kondoros, Murony – Békés, Mezőhegyes – Battonya, Vésztő – Körösnagyharsány) bezárásával számoltak, ezek közül azonban 2007-ben végül csak egyre került lakat (Murony – Békés) (3. táblázat).

A leállított vonatok helyett a forgalmat autóbuszokkal pótolták, ezek megszervezése katonásan egyértelmű elvet követett: a vonatokat buszokkal kellett pótolni a teljes útvonalukon, vagy még annál is hosszabb szakaszon, minden vasútállomást és megállóhelyet érinteniük kellett, és hasonló időszámban kellett közlekedniük, mint ahogy a korábban azt a vonat tette. Ennek következtében az új járatok nem bizonyultak versenyképesnek, mivel a közúthálózat iránya sok esetben lényegesen eltért a vasútvonalétól, így a buszok a ki- és betérőkkel tarkított, két végállomás közötti útvonalat nem egy esetben kétszer olyan hosszú idő alatt tették meg, mint korábban a vonat. Emellett a vonatpótló buszok a vonatok – sok esetben – eleve rossz, a megszüntetést is előidéző menetrendi fekvését örökölték, így ha a viszonylat két végpontja között viszonylag kielégítő is volt közúti eljutás lehetősége, akkor sem volt biztos, hogy a vonatpótló autóbuszok a megfelelő időszámban közlekedtek. Hiába hosszabbítottak meg néhány vonatpótló jellegű autó-

3. táblázat: 2007. március 4-én szolgáltatóváltással megszüntetett vasúti mellékvonalak

*Branch-line closures on 4th March, 2007 with a change of service provider*

Vasútvonal	Megye	Vonalhossz (km)
<i>Szolgáltatóváltás (vonat helyett Volán járat)</i>		
Pápa – Környe	Győr-Moson-Sopron – Komárom-Esztergom	86
Pápa – Csorna	Győr-Moson-Sopron – Veszprém	37
Zalabér-Batyk – Zalaszentgrót	Zala	6
Lepsény – Hajmáskér	Veszprém – Fejér	31
Sellye – Villány	Baranya	58
Diósjenő – Romhány	Nógrád	18
Kisterenye – Kál-Kápolna	Nógrád – Heves	55
Mezőcsát – Hejőkeresztúr	Borsod-Abaúj-Zemplén	17
Kazincbarcika – Rudabánya	Borsod-Abaúj-Zemplén	15
Nyíradony – Nagykálló	Hajdú-Bihar – Szabolcs-Szatmár-Bereg	23
Murony – Békés	Békés	8
Kunszentmiklós-Tass – Dunapataj	Bács-Kiskun	50
Fülöpszállás – Kecskemét alsó	Bács-Kiskun	39
Kiskőrös – Kalocsa	Bács-Kiskun	31
<i>Korábban közútra terelt forgalom (vonatpótló autóbusz helyett Volán járat)</i>		
Pinchehely – Tamási	Tolna	17
Lepsény – Dombóvár	Fejér – Tolna	94
Tamási – Füged	Tolna	22
Barcs – Sellye	Somogy – Baranya	43
Pécsvárad – Bátaszék	Baranya	45
<i>Összesen</i>		<i>695</i>



buszvonalat egyes közeli városokig (mint a Pécsvárad – Bátaszék vonalat pótló autóbuszvonal Bajáig, a Kisterenye – Kál-Kápolna vonalé pedig Salgótarjántól Egerig), a vonatokat helyettesítő Volán járatok többségén az utasok száma nagyon alacsony volt, így pár hónap múlva számos viszonylaton csökkent a teljesítmény, majd – minimális kivételekkel – fokozatosan megszűntek a járatok. Nem sokkal a szolgáltatóváltást követően csak mutatóban maradtak vonatpótló funkciójú járatok a megszüntetett mellékvonalak mentén. Egyes viszonylatokon – ahol erre volt lehetőség – a meglévő autóbusz-hálózatba integrálták a vonatpótló buszokat, amelyek így beleolvadtak a Volán menetrendi struktúrájába.

### **Vasúti mellékvonal-bezárások 2009-ben**

A 2009-es döntéseknek más szakmai alapja volt, mint a 2007-es szolgáltatóváltásoknak, és más módszerekkel is zajlott le. A 2007-es eseményektől eltérően – amikor utólagosan egyeztettek az érintett önkormányzatokkal – 2009-ben előzetes egyeztetés zajlott, az autóbuszos pótlás pedig nem a vonatok menetrendjét követve, hanem integrált szemléletben szerveződött. Összességében 830 km-en szűnt meg a vasúti személyszállítási szolgáltatás (4. táblázat).

Az utasforgalmi következmények alig voltak mérhetőek. Különösen ott bizonyult kényelmetlennek a szolgáltatóváltás, ahol a mellékvonal kifejezetten egy sűrű forgalmú fővonalra hordott rá, főképp, ha a vonatok funkcióját pótló új Volán járatok nem érintették a vasútállomást. Tarifális intézkedés nem segítette az átállást, a vonatokat és a buszokat nem lehetett ugyanazzal a jeggyel igénybe venni, így ha az elvi lehetőség adott is volt a csatlakozásra, figyelembe kellett venni a vonatjegy megvásárlására szánt időt is.

### **Vasúti mellékvonal-újrainvitások 2010-ben**

A kormányváltást követően a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2010. július 4-én a következő öt vasúti mellékvonalon újraindította a személyforgalmat: Székesfehérvár – Komárom, Pápa – Csorna, Karcag – Tiszafüred, Lajosmizse – Kecskemét között minden nap, továbbá a Zirc – Veszprém szakaszon munkanapokon újraindultak a vonatok. A 2010-es decemberi menetrendváltással pedig a személyszállítási célból újrainvitott mellékvonalak köre további hat vonallal bővült: Esztergom – Almásfüzitő, Sárbogárd – Székesfehérvár, Dombóvár – Komló, Abaújszántó – Hidasnémeti, Fehérgyarmat – Zajta, Csenger – Kocsord alsó. A két újrainvitással összesen 375 kilométeren indult meg újra a vasúti személyforgalom.

Ez a „fellángolás” azonban rövid ideig tartott, mivel két évvel később (2012 áprilisában) a vasúti járatok mintegy 10 százalékának leállítását célzó intézkedés nagyon jelentős teljesítménycsökkenéssel járt. Több – de nem kizárólag újra-

4. táblázat: 2009. december 13-án szolgáltatóváltással megszüntetett vasúti mellékvonalak  
Branch-line closures on 13th December, 2009 with a change of service provider

Vasútvonal	Mege	Vonalhossz (km)
Almásfüzitő – Esztergom-Kertváros	Komárom-Esztergom	37
Székesfehérvár – Komárom	Fejér - Komárom-Esztergom	80
Körmend – Zalalövő	Vas – Zala	22
Balatonmárfafürdői elágazás – Somogyszob	Somogy	56
Mezőfalva elágazás – Paks	Fejér – Tolna	40
Börgönd – Sárbogárd	Fejér	30
Godisa – Komló	Baranya	19
Pécs külváros – Pécsvárad	Baranya	21
Galgamácsa – Vácrátót	Pest	15
Szilvásvárad – Putnok	Heves – Borsod-Abaúj-Zemplén	35
Abaújszántó – Hidasnémeti	Borsod-Abaúj-Zemplén	30
Karcag – Tiszafüred	Jász-Nagykun-Szolnok	44
Sáránd – Létavértes	Hajdú-Bihar	20
Fehérgyarmat – Zajta	Szabolcs-Szatmár-Bereg	25
Csenger – Kocsord alsó	Szabolcs-Szatmár-Bereg	25
Ohat-Pusztakócs – Tiszalök	Hajdú-Bihar – Szabolcs-Szatmár-Bereg	65
Herminatanya – Balsa-Tiszapart	Szabolcs-Szatmár-Bereg	15
Nyíregyháza átrakó – Dombrád	Szabolcs-Szatmár-Bereg	56
Kisszénás – Kondoros	Békés	6
Körösnagyharsány – Vésztő	Békés – Hajdú-Bihar	32
Hódmezővásárhely – Makói elágazás	Csongrád	34
Lajosmizse – Kecskemét	Bács-Kiskun	25
Kecskemét KK – Kiskőrös KK	Bács-Kiskun	54
Törökfái – Kiskunmajska KK	Bács-Kiskun	44
<b>Összesen</b>		<b>830</b>

Forrás: saját szerkesztés

nyitott – vonalon jellemzően napi két vonatpárra csökkent a kínálat, a személyszállítási szolgáltatás azonban egyetlen vonalon sem szűnt meg. Ugyanakkor az átjárható közlekedési rendszer érdekében a legtöbb érintett vasútvonalon lehetővé vált az utazás a párhuzamos Volán útvonalakra érvényes bérletekkel. A regionális vasúti szolgáltatás versenyképessége érdekében a közlekedésért felelős Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2013. június 15-től 15 vonalon 15%, 2014. február 15-től további 15 (összesen 30) vonalon (1 400 kilométeren) 25% kedvezményt tartalmazó regionális tarifa bevezetését rendelte el.

### Változások a helyközi autóbusz-közlekedésben 2000-től kezdődően

A vidéki térségek közforgalmú autóbusz-közlekedésében a XXI. század első évtizedében kevesebb változás történt, mint a vasúti személyszállítás területén. A ki-

lencvenes években még a távolsági autóbusz-közlekedés fejlesztése volt a jellemző irány, ez a folyamat azonban az új évezredre lelassult, megállt, sőt, több szolgáltató elkezdte visszafejleszteni hálózatát (Ács 2008). Az utolsó jelentősebb regionális fejlesztésekre az ezredfordulón Bükfürdő térségében, 2005-ben a Nyugat-Dunántúlon, valamint 2008-2009-ben a Vértes Volán területén került sor.

A vasúton 2004-től fokozatosan bevezetésre és kiterjesztésre kerülő kínálati alapú integrált ütemes menetrenddel összhangban, az autóbusz-közlekedésben is egyre jellemzőbbé vált az „igényalapú” helyett az ütemes közlekedés, mely jellemzően – de nem minden esetben – többletkibocsátást jelentett. A folyamat koordinálására a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) 2007-ben a Közlekedéstudományi Intézetben (KTI) belül létrehozta a Regionális Közlekedésszervezési Irodák hálózatát. Az irodák feladata a menetrendek társadalmi egyeztetése, az egyes Volán társaságok menetrendjeinek egymással és a vasúttal való összehangolása lett. Ennek jegyében 2007-től kezdődően kb. 2015-ig térségről térségre haladva zajlott az autóbusz-menetrend és - hálózat átalakítása, az integrált ütemes autóbusz- menetrendek bevezetése. Először az országos vonalakon és a budapesti elővárosban történtek jelentős lépések, majd ezekhez kapcsolódva a regionális vonalakon is.

A távolsági autóbusz-közlekedés először (2008-ban és 2009-ben) a Budapest és Zala megye közötti vonalakon fejlődött, majd 2010 tavaszára minden – vasúttal nem megfelelően kiszolgált – megyei jogú város (Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Szekszárd, Dunaújváros, Hódmezővásárhely, Eger, Salgótarján) felé ütemes autóbusz-menetrendet vezettek be (Ács, Tóth 2010). Ezt követően a kisebb forgalmú vonalak ütemesítése (Budapestről például Balassagyarmat és Baja irányába), majd a haránt irányú vonalak rendszerének átalakítása következett (mint a Szeged/Pécs-Székesfehérvár-Győr/Veszprém, a Szeged-Békéscsaba-Debrecen vagy a Pécs-Baja-Szeged vonalon). Ezeket a vonalakat egymással és a vasúti kínálattal is összehangolták, továbbá egymáshoz is fonódnak és/vagy csatlakoznak, rendszert alkotnak (jó példa erre Baja, Szekszárd és Székesfehérvár esete). A változások a regionális közlekedést csak kis mértékben érintették, de jó példa erre Baja, ahol a regionális járatokat a minden óra 30. percében találkozó szegedi, pécsi és budapesti autóbuszokhoz igazították.

2012 és 2014 között az autóbusz-közlekedés átszervezésének hívószava a „letisztítás”, azaz a regionális és a távolsági forgalom minél határozottabb elválasztása lett. Ennek jegyében 2013. július 1-jétől a „Pécs még gyorsabban” projekt keretében a teljes dél-dunántúli távolsági autóbusz-közlekedést új, ütemes alapokra helyezték, s ennek jelentős kihatása volt a regionális vonalakra is.

2015 és 2019 között a hálózati és menetrendi változások nem voltak jelentősek, 2020 nyarán azonban a Volánbusz feletti tulajdonosi jogok gyakorlása a MÁV-hoz került, és ezzel együtt, elsősorban a távolsági menetrendeket illetően, irányváltás történt. Ennek jegyében megszüntették a vasúttal párhuzamosnak tekintett autópályás autóbuszvonalakat (pl. Budapest – Zalakaros – Nagykanizsa,

Budapest – Hévíz – Zalaegerszeg), ám ezeket lakossági és politikai nyomásra két hónapon belül visszaállították. Többnyire azonban nem a korábbi autóbusz-menetrend állt vissza, hanem annak kis mértékben megváltoztatott verziója, mely a vasúti közlekedéssel együtt, ún. komodális<sup>2</sup> módon értelmezhető: az autóbuszok indulási időpontjai „felezik” a vasúti kínálat ütemét, a két alágazat felváltva, együttesen kínál eljutási lehetőségeket, az időbeli párhuzamosságokat tehát kiszűrték.

Mindez azért nagy jelentőségű, mert a vasúti mellékvonalak témakörének mintegy ellenpárjaként, évek óta élénk közlekedésszervezési és szakpolitikai vita folyt a távolsági autóbusz-közlekedés szükségességéről, esetleges megszüntetésének, közszolgáltatásból való kivonásának lehetőségéről. 2020 nyarán – a járványhelyzet ellenére is – markánsan megmutatkozott, hogy a távolsági autóbuszokra jelentős igény van, nem csak az utasok, hanem a helyi érdekképviseltek részéről is. Az is kiderült, hogy a távolsági autóbusz-közlekedés megszüntetése által elérhető megtakarítás még rendszerszinten sem jelentős, sőt, a Volánbusz számára többlet költségtérítési igényt jelent. Másként fogalmazva, az autóbuszok megszüntetéséből nem keletkezik forrás a párhuzamos vasúti közlekedési fejlesztések finanszírozására, s ez elsősorban arra vezethető vissza, hogy a távolsági autóbusz-járatoknál a bevételek jellemzően fedezik az üzemeltetési költségeket.

Összefoglalva az elmúlt évek folyamatait, megállapítható, hogy előbb a vasúti, majd az autóbusz-közlekedésben is fokozatosan bevezették az ütemes menetrendeket, melyek hatása már érintett vidéki, periférikus térségben található vasútvonalat is (például Miskolc – Tornanádaska) (Borza et al. 2008).

## Összegzés

A hazai vidéki térségekben a vasúti és a közúti közforgalmú közlekedés időbeli és térbeli fejlődése meglehetősen eltérőképp alakult. Amíg a vasúthálózat XIX. század végi komoly fejlődését követően már a XX. század elején felmerült az a gondolat, hogy a nem rentábilis mellékvonalakat csak teherszállításra használnák, addig a közúti személyszállítási szolgáltatás csak az 1920-as évek végén kezdődött meg szervezett formában. A II. világháború előtt fokozatosan, lépésről lépésre fejlődött az autóbusz-közlekedés, viszont ez idő tájt a vasúti fejlesztések már stagnáltak. A II. világháborút követően erősen szétvált a két személyszállítási ágazat fejlődési pályája: az autóbusz-közlekedés felívelt, míg a vasúti személyszállítás volumene és kiterjedtsége először lassabban csökkent. A hetvenes években a Közlekedéspolitikai Koncepció keretei között drasztikusan megnyirbáltak a hálózatot, ez azonban még nem gyakorolt érdemi hatást a vasúti utasforgalomra. A koncepció mind a közéletben, mind a szakirodalomban nagy visszhangot keltett, mivel egy adott vonal megmaradását vagy megszüntetését nem feltétlenül a vonal utasforgalmának a nagysága, mint inkább a helyi erőviszonyok döntötték el.

Az 1980-es évekre stabilizálódott a két személyszállítási forma hálózati struktúrája, ugyanakkor a vasút esetében a szállított utasok száma folyamatos csökkent, ami a rendszerváltozást követően drasztikus formát öltött. Az autóbusz-közlekedés volumene igazán csak a rendszerváltozást megelőző és az azt követő években, valamint a legutóbbi néhány évben könyvelt el komolyabb csökkenést, az 1990-es évek közepétől folytatódott a közúti személyszállítás részarányának növekedése, de területileg eltérő formában. Elemzésünkéből látható, hogy nem találunk olyan időszakot, amikor párhuzamosan, együtt fejlődött volna a két személyszállítási ágazat. A 2000-es évek első évtizede is szinte csak a „vasútról szólt”, kétféle értelemben is: egyrészt a vasúti mellékvonalakon a személyforgalom korlátozása / megszüntetése jelentős teljesítménycsökkenést jelentett, másrészt a fővonalakon és a megmaradó mellékvonalakon az ütemes, kínálati menetrend bevezetése révén jelentősen nőtt a kibocsátott teljesítmény, ám ezt az utasforgalom növekedése csak a budapesti elővárosi közlekedésben igazolta vissza.

## Jegyzet

- 1 A Szilvásvárad-Putnok és Debrecen-Nagykerek/Létavértes vonalak tévesen szerepelnek a térképen, a nagykerek vonal jelenleg is üzemel, sőt, fejlesztés alatt áll, a másik kettőn 2009 decemberében történt szolgáltatóváltás.
- 2 Az alágazatok együttműködésén alapuló menetrendtervezési megközelítés, mely értelmezhető sorosan és párhuzamosan is. A lényege az időbeli indokolatlan párhuzamosságok kiszűrése, az együttesen értelmezhető vonat+busz kínálat biztosítása.

## Irodalom

- Ács B. (2008): A távolsági autóbusz-hálózat múltja, jelene, jövője. In: Füredi M. (szerk.): *KTI Évkönyv 2007. Közlekedéstudományi Intézet*, Budapest, 20–27.
- Ács B., Tóth G. (2010): Ütemes menetrendi rendszer kialakítása az országos hálózati elemeken 2004–2010. In: Füredi M. (szerk.): *KTI Évkönyv 2009. Közlekedéstudományi Intézet*, Budapest, 191–197.
- Balázs G. (2008): A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a közlekedésfejlesztési koncepciótól (1968) napjainkig (2008). In: Bali J., Máté Gy. (szerk.): *Talpfák. Néprajzi írások vasútról*. ELTE BTK Néprajzi Intézete, Budapest, 27–47.
- Beluszky P. (2003): *Magyarország településföldrajza*. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs, Budapest
- Borza V., István Gy., Kormányos L., Vincze B. (2008): Integrált ütemes menetrend 3. rész: Az integrált ütemes menetrend első eredményei a vasúton, javaslat a további kiterjesztésre. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1., 33–53.
- Erdősi F. (1985): A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. *Területi Statisztika*, 6., 650–660.
- Erdősi F. (1987): Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat alakulásában. *Tér és Társadalom*, 3., 45–60. <https://doi.org/10.17649/TET.1.3.30>
- Erdősi F. (1991): Magyarország belföldi közlekedési kapcsolati rendszerének főbb területi–települési jellemzői (A közhasznú személyközlekedés alapján). *Földrajzi Értesítő*, 3–4., 265–295.
- Erdősi F. (1999): A vidék közlekedési ellátottságának problémái. *A Falu*, 3., 71–79.

- Erdősi F. (2002): Magyarország helyközi/távolsági autóbusz-közlekedésének területi jellemzői. *Területi Statisztika*, 4., 359–387.
- Frisnyák Zs. (2001): *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750-2000*. História, Budapest
- Keresztes L. L. (2008): *A személyközlekedés, mint a munkaerőpiaci (területi) alkalmazkodás eszköze Baranya megye falvaiban*. PhD-értekezés, Pécsi Tudományegyetem
- Kiss L. (2004): *A tömegközlekedés fenntarthatóságának kérdése az aprófalvas területeken Magyarországon*. Fiatal regionalisták IV. országos konferenciája, Győr, 2004. november 13–14.
- Komlós A. (2003): Vasúti közlekedésünk főbb problémái, különös tekintettel a mellékvonalak fenntarthatóságának kérdéseire. *Tér és Társadalom*, 3., 87–102. <https://doi.org/10.17649/TET.17.3.901>
- Lengyel T., Szabó Sz. (2005): A közlekedés és fejlődés kapcsolata az Alföldön. In: Perczel Gy., Szabó Sz. (szerk.): *Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanulmányok – 100 éve született Mendől Tibor*. Emlékkötet. Trefort Kiadó, Budapest, 79–95.
- Lieszkovszky J. P. (2007): Kis vasútszociológia – a vasúti mellékvonalak jövője. In: Gulyás L. (szerk.): *"Régiók a Kárpát-medencén innen és túl"*. Nemzetközi tudományos konferencia. Eötvös József Főiskola, Baja, 266–270.
- Pásti T. (2011): *Csatlakozások és párhuzamosságok a hazai közforgalmú közlekedési hálózaton*. Szakdolgozat. ELTE TTK, Budapest
- Rixer A. (1994): A vasúti mellékvonali probléma és közlekedéspolitikai kezelésének egy lehetséges stratégiája. *Közlekedéstudományi Szemle*, 11., 398–418.
- Szabó Sz. (2005): A normál nyomtávolságú vasúti szárnyvonalak története Magyarországon az elmúlt 50 év tükrében. *Közlekedéstudományi Szemle*, 5., 187–195.
- Szabó Sz. (2009): *A szociál-közlekedésföldrajz vizsgálati lehetőségei Magyarországon*. PhD-értekezés. ELTE, Budapest
- Szalkai G. (2008): *A közúti forgalom változása Magyarországon (1869-2006)*. Doktori értekezés. ELTE TTK, Budapest
- Tiner T. (2007): Arcra a Volán felé?: Vasúti mellékvonalak megszüntetésének közlekedésföldrajzi következményei. *Földrajzi Értesítő*, 1–2., 125–130.
- Váradai M. M., Schwarcz Gy. (2013): „Itt kis léptékekben kell gondolkodni”. In: Kovács K., Váradai M. M. (szerk.): *Hátrányban Vidéken*. Argumentum Kiadó, Budapest, 199–219.