

S-BAHN MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY VÉLEMÉNYEZÉSE ¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

S-Bahn megvalósíthatósági tanulmány véleményezése - MKK

Kedves Kollégák!

A nagyon alapos és részletekbe is szakszerűen belemenő MKK vélemény elküldésével egyetértek.

Ugyanakkor szóvá tenném még, hogy a stratégiai szint korábbi konzultációiról sem visszajelzést nem észleltem, sem az anyagban nem láttam, hogy milyen elképzelésekben történt változtatás.

Alapvető hiányosságnak tartom, hogy az S-Bahn koncepció rendre mellőzi a HÉV és a metró vonalakat, – az ábrázolásokból kimarad ennek következtében az 5-ös metró is, ami az új koncepció következtében a korábban tervezettől alapvetően eltérő kontextusba kerül, és a rá vonatkozó korábbi elképzelések ezzel elavulttá váltak.

Még erősebb az ellentmondás a 4-es metróval. Miközben a nemrég felújított 2-es metró Fehér úti csatlakozásával külön tanulmányrész foglalkozik, most épül a 4-es metró kelenföldi végállomása úgy, hogy a metró keresztezi a vasútvonalat, ahelyett, hogy rásimulna a vasúti pályatestre, azon elvek szerint, amit az S-bahn koncepció

¹ S-Bahn megvalósíthatósági tanulmány véleményezése. Címzett: Vargha; dr.Mészáros; Fejes; bendagy; Fajcsák; BergerA; acs; mihalszkyg; budail; Somodi; Perger; Fleischer; Barnabás; Lukács; Vitézy

megfogalmaz: nem a vasúti síneken, de a vasúti pályatest mentén folytathatóvá tenni a metró az elővárosok felé. Itt tehát nem az történik, amit a vélemény joggal említ, hogy pár éve elkészült létesítményeket kellene lebontani: hanem most épül olyan létesítmény negyven éves elképzelések alapján, ami nyilvánvalóan szemben áll az új koncepció elveivel.

Elfogadhatatlan, és értelmetlen az S-bahn tanulmánynak az a kiindulása is, miszerint az elővárosi vasútvonalakon adottság lenne, hogy 15-20 éven belül új vágány nem épül. Miért? Egy olyan korszakban, amikor tíz kilométer-számra tervezzük a metrolagutak építését, új autópálya bevezető szakaszok épülnek horribilis költséggel 4 vagy 6 sávval zöld mezős beruházásként, máshova Duna-híd hosszúságú autópálya áthidalás épült a semmi fölött -- miért pont a felszínen megépíthető vágány tervezése lenne tabu?

A részletek kidolgozásában történő rohamos munka próbálja elfedni azt a mulasztást, hogy az S-bahn koncepció stratégiai szinten külön vasúti koncepció maradt, nem épült ki a fővárost és környékét átfogó gerinchálózati koncepcióvá (Így maradt ki a Ferihegy kapcsán említett csatlakozás is). Először ezt a gerinchálózatot kellene áttekinteni, és ehhez a hálózathoz képest átgondolni az alatta elhelyezkedő tömegközlekedési finomhálózatot. A főváros és az agglomeráció térségében ez két kiszolgálási szint egymáshoz való viszonyának az átgondolását igényli, ami több, mint a (fővároson kívüli) "ráhordó kapcsolatok" megtervezése, amivel az S-Bahn tanulmány foglalkozik. A két kiszolgálási szintet nem technológiai szempont választja el: tehát nem arról van szó, hogy minden ami kötöttpályás és csak az tartozhatna a magasabb szinthez, vagy, hogy a busz feltétlenül csak ráhordó funkciót láthat el.

Az ilyen típusú távlati koncepció átgondolása valóban a BKSZ összefogásával történhet meg: ebbe a koncepcióba kell beleilleszkednie többek között a most már technológiai értelemben külön is átgondolt S-Bahn rendszernek, de még ebben az esetben sem indokolt a 11 jelenleg éppen MÁV kezelésben lévő vasútvonalat a HÉV vonalaktól, a metrótól és esetleg egyes gerinchálózathoz sorolódó villamosvonalaktól elszeparáltan kezelni. Ez a kitétel nem interoperabilitási átjárhatóságot jelent a felsorolt eszköztípusok között, hanem csak annyit, hogy a közlekedési felfogás, az utasvezetés, az átszállás, a menetrendszerkesztés, az egyszerűsített térképek stb. szempontjából szorosan összekapcsolódó elemekről van szó.

Szerintem mind a civil szervezetekkel, mind a politikusokkal először ezeket a kérdéseket kellene a koncepcióval kapcsolatban tisztába tenni, addig a részletek kidolgozása dicséretes, de olyan tevékenység, ami esetleg egyes részeiben könnyen fölöslegesnek bizonyulhat.

Fleischer Tamás, MKK

2008. szeptember 26.