

Az elővárosi vasutak helyzete és fejlesztési lehetőségei

Dolgozatomban az elővárosi vasutak fejlesztése, kiépítése mellett kívánok érvelni. Ezért egy általános közlekedési helyzetkép felvázolása után a Budapesti HÉV-ek múltbéli, és jelenlegi helyzetéről, jövőbeli lehetőségeiről, fejlesztésének előnyeiről szeretnék írni.

Napjaink társadalmi berendezkedésének, gazdaságának talán minden eddigi kornál nagyobb szüksége van az embereket és árukat hordozó „kommunikációs eszközre”: a közlekedésre. Felgyorsult és globalizált életünkben, úgy tűnik, a versenyképesség megtartása érdekében elengedhetetlenül szükséges mindenki számára, hogy minél inkább bekapcsolódjon a társadalom „vérkeringésébe”.

Társadalmunkat szokás információs társadalomnak nevezni, ám a hírek, információk áramlását, elérhetőségét lehetővé tevő Internet nem teszi feleslegessé a hagyományos közlési, közlekedési útvonalakat, sőt az utóbbi években csak növelte igényeinket a közlekedési hálózattal kapcsolatban. A világháló hatására szeretnénk az úthálózatra is „szélessávon” csatlakozni, a közlekedésből vett szóhasználat visszahat a közlekedésre, egyre türelmetlenebbek vagyunk: pillanatok alatt, fennakadások nélkül akarjuk intézni ügyeinket. A globalizált, felgyorsult folyamatok mobilitás-növelő hatása nagyobb, mint a telekommunikáció közlekedést csökkentő hatása – így, még ha a távolsági kapcsolattartásban „győz” is az informatika, - a közlekedési kereslet is permanensen nő, keresleti tere tágul. Mindez, és természetesen a kiteljesedő individualizáció a közlekedésben a személyautók egyeduralmát eredményezi. Az egykori közlekedési eszköz mára státusszimbólummá, identitás-, csoportképző erővé vált. Am aki a gyors, kényelmes utazás reményében autóba ül, ma már többórás, idegölő araszolgatásra számíthat a csúcsforgalomban. A modern társadalom homogenizált élethelyzetei következtében minden nap ugyanabban az órában útnak induló, majd egyszerre hazatérő tömegek kénytelenek szembenézni a ténnyel: mindannyiuk, egyéneként racionális döntéséből ossztársadalmi szinten katasztrófa keletkezik. A közlekedők tragédiája néven társadalomkutatók által régóta ismert jelenség a közlekedésben is mindennapi jelenséggé vált.

Az eddig leírt folyamatokon kívül egy másik, ezekből következő, hatásukat tovább erősítő jelenséget tapasztalunk: a világ fejlett országainak nagyvárosaiban végbemenő szuburbanizációt. A városi forgalom zajától, kipufogó gázaitól menekülő emberek nem a probléma okozóját, a rengeteg autót igyekeznek visszafogni, hanem ismét individuálisan, „racionálisan” döntenek: kiköltöznek a városból. A nagyvárosoktól autóval (!) fél órára lévő kisebb településeket megszállják a város zaja elől menekülők. Az így létrejövő szuburboknak, alvóvárosoknak nincsen meg a szükséges intézményi ellátottsága, és nincsenek itt munkahelyek sem (megfelelő számban); így élőködnek a nagyvároson: csak az előnyeiből akarnak részesülni, ugyanakkor hátrányait ők maguk növelik. Az autók okozta zajt, bűzt, és koszt – ami elől menekültek - most már ők fokozzák az elviselhetetlenségig újabb rétegek számára, így beindul egy öngerjesztő folyamat mely lakhatatlanná teszi a nagyvárosokat.

A világméretű jelenségek mellett Magyarországon, a „szocializmus építése” tovább mélyítette a közlekedés válságát. Az erőltetett iparosításhoz, majd később a veszteséget termelő üzemek fenntartásához szükséges pénz előteremtése érdekében minden infrastrukturális beruházást leállítottak. Ehhez járult még Budapestnek a centralizált politikából, forrás elosztásból adódó kitüntetett helyzete, mely hatalmas tömegeknek a fővárosba áramlását (ha csak napi ingázóként is) eredményezte. Ennek ellenére alig, az

iparfejlesztés, népességnövekedés következtében megnőtt igényeket messze alulmúlva valósultak meg állami beruházások a közlekedés területén. Míg a millennium időszakában Budapest közlekedési rendszere előkelő helyet foglalt el Európa városainak élvonalában és meghatározóan segítette a város fejlődését, addig napjainkban fejlődésének nem motorja, hanem gátja. A mai Budapest autósforgalmának 80%-a a személygépkocsi megjelenéséig kialakult „kis-budapesti” úthálózaton közlekedik, a terjeszkedő város külső területeit új harántoló elemek nem kötik össze. A hiányos úthálózat legsúlyosabb következménye, hogy a városrészek közötti forgalmi kapcsolatok meghatározó hányada a belső városrészen át bonyolódik le, aránytalan terhelést okozva az egyébként is zsúfolt és forgalom csillapítást igénylő területen.

A tőlünk nyugatabbra fekvő országokban tapasztalt folyamatoknak, és Budapest múltbeli örökségének egymást erősítő hatásával szemben átfogó közlekedésfejlesztési tervre van szükség a város élhetővé tétele, és a közlekedési problémák megoldása érdekében. A problémák kialakulásához hasonlóan, azok megoldásaiban is megelőztek minket a fejlettebb országok. Így nem kell feltétlenül hosszas kutatásokat végezve magunknak felfedezni a „spanyolviaszt”: a már részben megvalósult, kipróbált mintát követve, akár el is kerülhetnénk mindazokat a tévutakat, melyeket mások bejártak. Ahelyett, hogy mindenben követve a nyugati fejlődés lépcsőfokait, évtizedekkel kullognánk mögöttük, hibáikból tanulva csak a valóban szükségesnek bizonyult lépéseket kellene megtennünk.

Az 1999. májusában Potsdamban tartott, Európai térségfejlesztési kilátásokra (ESDP) vonatkozó politikai vitát lezáró konferencia - az Európai Unió tagállamainak térségi tervezésért felelős miniszterei által elfogadott - záródokumentuma rögzíti az Unió területének jövőbeli fejlesztésével kapcsolatos közös célkitűzéseket. A dokumentum városokra vonatkozó, dolgozatom témájához kapcsolódó (84.) pontja kimondja:

- „A tagállamoknak és regionális hatóságoknak a „kompakt város” (város kis távolságokkal) elvét kell követniük a városok további terjeszkedésének erősebb felügyelete érdekében. Ez magában foglalja például a terjeszkedés minimalizálását egy gondos településpolitikai keretében. A nagy- és kisvárosok terjeszkedésének megfékezése kizárólag regionális összefüggésben lehetséges. Ennek értelmében ösztönözni kell a város és a környező vidék együtt működését”.

A fent leírt problémák megoldására és a Potsdamban megfogalmazott célkitűzések megvalósítására a policentrikus városfejlesztés mellett a legfontosabb eszköz a tömegközlekedés előtérbe állítása, támogatása. A policentrikusság a mobilitási készletet csökkenti, míg a tömegközlekedési eszközök használatának serkentése a mobilitási szükségleteket egy környezetkímélőbb, hatékonyabb módon elégíti ki.

A szuburbanizáció terjedésével egyre fontosabbá váló része Budapest közlekedési problémáinak a főváros határait átlépő forgalom összetétele. Az 1999. évben elkészült a Közép-magyarországi Régió közúti forgalmának felvétele, és a BKV utasforgalmának keresztmetszeti felvétele, 2000. évben pedig a VOLÁN járatok budapesti kordonfelvételére került sor. Ezen felmérésekből kiderül, hogy a főváros határát közforgalmú közlekedési eszközzel naponta mintegy 202 ezer utas lépi át, ezzel szemben közúton 420 ezer fő lép be. Ez 231.624 személygépkocsit és 50.076 tehergépjárművet jelent naponta. Az adatokat összehasonlítva 1992-94. évi budapesti komplex forgalomfelvétellel, azt látjuk, hogy a két felmérés között eltelt idő alatt a közúti forgalom jelentősen, 1,6-szorosra, a Volán járatok forgalma pedig 20%-al emelkedett. A HÉV járatok forgalma a korábbi 76%-ára csökkent (feltételezhető, hogy a BKV autóbuszok utasforgalma ugyanígy), a MÁV járatoké pedig jelentős mértékben nem változott. A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés aránya tehát a kívánattal ellentétes irányba változott: a megnövekedett forgalmon belül a személygépkocsik aránya jelentősen nőtt. Annak ellenére, hogy a tömegközlekedés fejlesztésével hatalmas eredményeket érhetnénk el. A tömegközlekedést használók számának

megduplázásával - amit kapacitásnöveléssel, a már meglévő viszonylatok jobb kihasználtságával, új viszonylatok beindításával lehetne elérni – naponta 115 ezer autóval kevesebb lépné át Budapest határait a közutakon.

A fenti adatok ismeretében bizton állíthatjuk, hogy Budapest közlekedési állapotának mai tragikus, és folyamatosan romló állapotán talán legtöbbet az elővárosokból, agglomerációból a város belső területeire irányuló forgalom minél nagyobb részének tömegközlekedéssel való kielégítése segíthet. Erre a célra leginkább a közúthálózattól elkülönülő, kötöttpályás elővárosi gyorsvasúti rendszer alkalmas, hiszen a buszjáratok ugyan úgy ki vannak téve a forgalmi dugóknak mint a személyautók. Ahhoz azonban, hogy a tömegközlekedés versenyképesé váljék az egyéni közlekedéssel, vonzóvá kell tenni az utazók számára. Ennek a szerelvények korszerű, kényelmes szolgáltatásain felül elengedhetetlen feltétele az átszállási kapcsolatok fejlesztése. Az úgynevezett intermodalitás fejlett hálózatok és színvonalas szolgáltatások meglétét feltételezi. „Mint a modern árukereskedelemben a termelési és elosztási műveleteket egy folyamattá integráló logisztika, a személyszállításban az intermodalitás is magas szintű precíziós művelet, amely a közlekedést használót kiindulásától a céljáig számára előnyt nyújtóan úgy vezeti végig, hogy a használó érdekei (optimalizált ráfordítás) és a közösség érdekei (minimalizált környezeti terhelés) közelítsenek egymáshoz”.

Budapest a közúti közlekedéssel és parkoláspolitikával összehangolt intermodális rendszerét alapvetően úgynevezett „háromgyűrűs” térségi rendszerre szervezheti. A külső gyűrű az agglomerációs gyűrű, a középső az M0 és Hungária körút közötti terület, a belső gyűrű a Hungária körúton belüli térség. (Budán a Bécsi út - Margit körút - Alkotás út - Karolina út - Hamzsabégi út vonalon zárva) Az intermodális interakciók súlypontja a középső zóna, kitüntetetten annak külső pereme. Az egyes gyűrűk közlekedéshálózati ellátottsága nem azonos szintű, kifelé haladva csökkenő mennyiségű és színvonalú. Az intermodalitásra szervezett városi közlekedés kitüntetett helye a csomópont, a „zökkenőmentes utazás” koncepciója ezt tartja legfontosabbnak. A használók számára az átszállás az egyik legriasztóbb utazási mozzanat. Az utas megnyeréséhez a csomópont, az átszállás vonzóvá tétele nélkülözhetetlen. A hátrány előnnyé fordítható, ha az átszállás nem a kényelmetlenség és kiszámíthatatlanság, hanem a kiszolgálás és a megbízhatóság hordozója, ha az eszközváltás sebességváltás is, ha az átszállás nem idővesztés, hanem időnyereség, mivel a használó napi dolgaival köthető össze. Az utasbarát környezetben, a többlet információhoz jutás esélyével, kiszámítható átszállási csatlakozásokkal, a külső hatásoktól védetten. „Az intermodális csomópont a beavatkozás kulcstényezője: a csomópont környezete a város kitüntetett kapcsolati, kommunikációs tere, találkozási pontja, ehhez illő, vonzó környezettel.” Az intermodális központokat a főváros külső-, vagy átmeneti zónába eső területein olyan hálózati csomósodásokra indokolt szervezni, amelyeknek: az agglomerációs gyűrű felé magas színvonalú kötöttpályás kapcsolata, a városközpont felé gyorsvasúti kapcsolata, a város más térségei felé harántoló villamosvasúti összeköttetése és közvetlen térséget feltáró autóbuszjáratai vannak.

Engem jelen dolgozat keretei közt, a fent ismertetett okokból az agglomerációt bekötő, elővárosi vasutak érdekelnek.

Budapesten az elővárosi kötöttpályás rendszert a HÉV 3 vonala és a MÁV 11 fővárosba futó vonala alkotja, melyek az elmúlt évszázad végéig alakultak ki. A városkörnyéki települések XX. Századi erőteljes növekedését a kötöttpályás hálózat fejlesztése nem követte. Ennek eredménye a már említett állapot, hogy a város környéki utazásokban nagyobb súlyú az egyéni közlekedés. A modal-split elmúlt 10 éves alakulását tekintve a tömegközlekedés tévesztése a város-városkörnyék relációban következett be. A Budapesti Helyiérdekű Vasút 1887-ben gőzüzemmel kezdte meg működését. A vonalakat a tizes évek elején

villamosították, a mozdonyos üzemet megszüntetve távvezérlésű motorkocsis vonatokat, az akkori időkben forradalmi megoldást, alkalmaztak. A hév vágányok ma már elöregedtek, átlagos életkoruk 10 év, de előfordulnak lényegesen idősebb pályaszakaszok is. Az elhasználódott pálya következménye a gyakori sebességkorlátozás, ami az utazási időket jelentősen megnöveli. A HÉV vonalainak száma korábban egy, dél-budai ággal több volt. A MÁV vasúti vágányok mindegyike vegyes használatú, a távolsági és környéki személy, valamint a tehervonatok ugyanazt a hálózatot használják. Külön elővárosi vonatok számára fenntartott vágány nincs. A HÉV járműpark átlagos életkora 20 év körüli, de üzemben vannak még 30 évesnél idősebb szerelvények is. A MÁV helyzete hasonló. A korszerű, elővárosi forgalom lebonyolítására alkalmas motorvonatokat rendszeresen csak a Vác-Budapest vonalon közlekedtet. A többi vonalon a környéki forgalmat hagyományos, ma már korszerűtlen vonatok bonyolítják le.

A legmagasabb szolgáltatási szintet nyújtó HÉV vonal a Batthyány tér – Szentendre vonal, amely Budapesten kívül is nagy sűrűséggel közlekedik, belső városi és metrókapcsolata is van. Városhatáron kívüli forgalma a HÉV vonalak közül a legnagyobb, 12.500 utas/nap/irány. A vonal a jelentősen fejlődő Budakalász–Pomáz-Szentendre településcsoportot szolgálja.

A MÁV 11 Budapestre érkező vonalán a környéki utasforgalom nagysága különböző. Ez részben a települések és a vasút egymáshoz viszonyított elhelyezkedésétől, részben a párhuzamos közlekedési lehetőségektől függ. Jelenleg az ütemes elővárosi közlekedésnek a MÁV vonalon nincsenek meg az infrastrukturális feltételei (szerelvények, utasforgalmi létesítmények, pályák szabad kapacitása). A legkedvezőbb a környéki közlekedés szempontjából a szobi vonal, itt a vonatok csúcsidei követési ideje átlag 15 perc.

Az elővárosi vasutak helyzetének javítását célzó elképzelés egyik legfontosabb része az úgynevezett Budapesti Közlekedési Szövetség létrehozása. Melynek célja és feladata a MÁV, a BKV és a Volánbusz járatainak összehangolása, az intermodalitás megteremtése szempontjából elengedhetetlen közös tervezés, szervezés. Csak így érhető el, hogy az utazóközönség ne kényszerből vegye igénybe a közforgalmú közlekedést, hanem mert az igénybevételből számára érzékelhető előnyök származnak. Ez csak akkor érhető el, ha a megvalósuló szövetség működési területén a lakosság a különféle közforgalmú közlekedési eszközök vonalait - az üzemeltetők különbözőségétől függetlenül - összefüggő, egységes hálózatként vehesse igénybe. Az elővárosi vasúti hálózat fokozatos és hatékony felépítéséhez fontos a budapesti MÁV pályaudvarok szerepének újraértékelése, racionalizálása és az integrált célok szerinti összehangolt, de szelektív fejlesztése. A MÁV fejlesztési tervei, valamint a MÁV Rt. Személyszállítási Marketing Stratégiája valamennyi fővárosba érkező vonalra előirányozzák az elővárosi üzem mód bevezetését. Az egyes vonalak konkrét és részletes tervezése során figyelembe kell venni a megnövekedett vasúti forgalom hatását, a szintbeni keresztezések közötti és tömegközlekedési forgalmára. A vasút intenzívebb bevonásának legfontosabb feltétele az ütemes, a BKV HÉV üzemtől is elvárt sűrűségű közlekedés bármely napszakban, 30 km/óra feletti utazási sebességgel és az utazási igényeknek megfelelő megállóhely-kiosztással.

A HÉV vonalak felújításának igénye elsősorban a városhatáron belüli szakaszokhoz kapcsolódik, legfontosabb feladata a szentendrei és gödöllői vonalak korszerűsítése, mely már folyamatban van. A gödöllői vonalat érdemes lenne meghosszabbítani (visszaállítani) a Hungária körútig, ezt hálózatszerkezeti szempontok indokolhatják. Az Örs vezér tér koncentrált terhelésének elkerülésére e megoldás alternatívája a 2-es metró meghosszabbítása a körvasútig, kapcsolatot teremtve a harántoló közlekedési elemekkel. Az utas-áramlási felmérések és a rakpart közötti forgalommegnövekedésének elkerülése indokolja a szentendrei HÉV vonal, valamint a csepeli és ráckevei HÉV vonalak összekötésével egy észak-déli regionális (városi-elővárosi) gyorsvasúti rendszer létrehozását. Az üzem módban korszerűsített

vonala északon az esztergomi vasútig jelenlegi pályán, majd mélyvezetésben Kaszásdűlő - Óbuda városközpont – Kolossy tér – Margit-sziget – Lehel tér vonalon, délen a Kvassay út térségtől közös, térszint alatti – pályán Boráros tér – Kálvin tér – Astoria vonalon érkezik a városközpont alá. Hozzávetőlegesen az Oktogon irányába haladva, összekötve és kapcsolatot teremtve valamennyi sugárirányú gyorsvasúti (metró) vonallal. A szentendrei HÉV ily módon felhagyott Duna-menti pályáján az Árpád-híd és Lágymányosi-híd között (a HÉV aluljáró felhasználásával és a 17-es villamos bekapcsolásával) létrehozható a Duna jobb parti villamosvonal. A hálózat rendkívül széleskörű, kedvező hatások kiváltására alkalmas. P+R hálózaton át északi szakaszán a budai hegyvidék centrum irányú közlekedését is segítheti, déli szakaszán pl. Soroksár vasútállomás térségében a közúti P+R forgalmon kívül mód nyílik a MÁV elővárosi forgalom átvételére is. Alternatív továbbfejlesztési lehetőség északon az esztergomi MÁV vonal elővárosi szerepének növelése és rendszerhez kapcsolása, délen a csepeli szárny Szigetszentmiklósig meghosszabbítása.

Ezek azok az állapotok melyek Budapest közlekedési helyzetét- és azon belül az elővárosi vasutakat- ma jellemzik, és az itt kifejtettek jelentik szerintem a reálisan megvalósítható célokat. Az elővárosi vasutak fejlesztése nyilván csak akkor válthatja be a hozzá fűzött reményeket, ha együtt jár a belső területek tömegközlekedési hálózatának fejlesztésével, ha van mihez kapcsolódnia. Az itt kifejtett lehetőségek csak egy folyamat kezdetét jelentik, mely folyamatnak Budapest közlekedési és környezeti állapotának romló tendenciái miatt minél előbb el kell indulnia; és melynek célja egy jól megközelíthető, ugyanakkor a helyben lakók számára is élhető város megteremtése.

Felhasznált irodalom:

- Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, Bp. 2001.
- Budapest és Közlekedése, Bp. 1987.
- Észak-Budapest Közlekedés Fejlesztése, Bp. 1984.
- Budapest Közlekedése, szerk.: Dr. Szabó Rezső, Bp. Atheneum 1967.
- www.villamos.Budapest.hu