

BUDAPESTVASÚT 2040

Vasútfejlesztés, mint a budapesti
közlekedés aranytartaléka

Fürjes Balázs
államtitkár



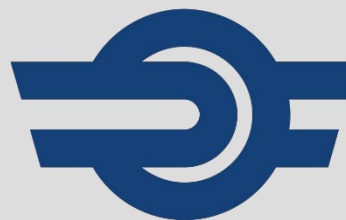
BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA



BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT



budapestvasut2040.hu

IDŐTÁV ÉS FORRÁSIGÉNY



- 20 év
- 2000 Mrd Ft
- Döntően uniós források
- 2030-ig 1000 Mrd Ft biztosított
- Indul a Déli Körvasút program és a HÉV-fejlesztés

*„Hibát követünk el, ha a stratégiának a taktikai
eredményekről független erőt tulajdonítunk.
A stratégia egyetlen célja: taktikai eredmények
elérése.”*

/Clausewitz/

A BUDAPESTVASÚT 2040 STRATÉGIA KONKRÉT CÉLJA ÉS ELVÁRT EREDMÉNYEI

Minden elővárosi állomásról

4x



óránként legalább 4 vonat induljon Budapestre,

3x



amelyekkel legalább 3 metróvonal elérhető közvetlenül,

1x

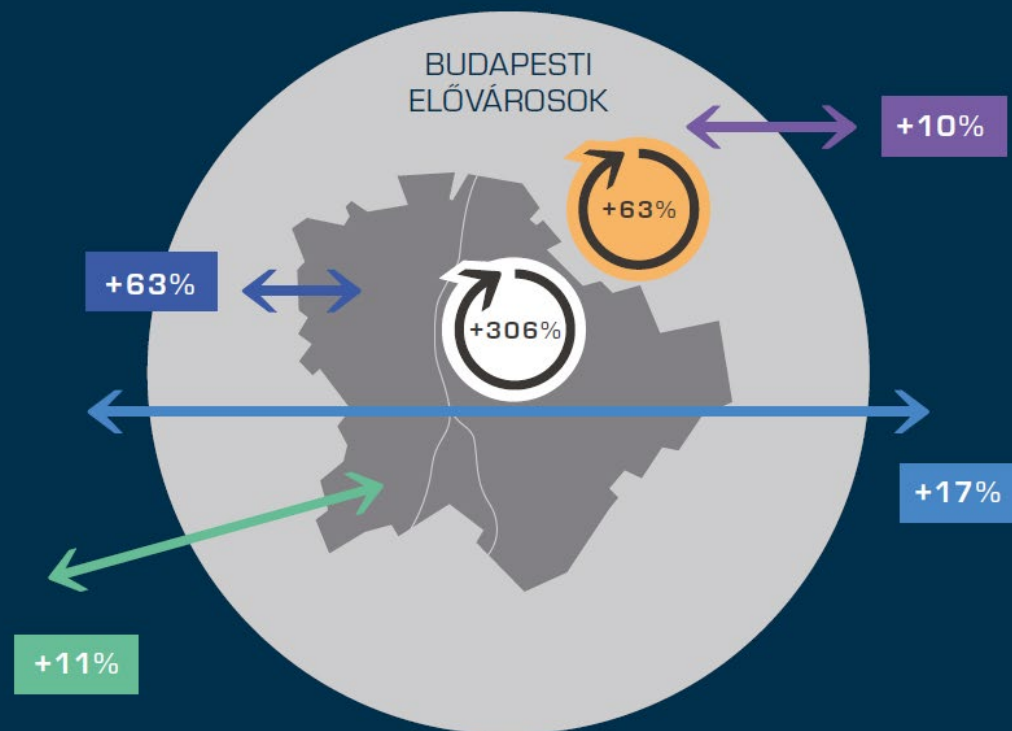


és mindezt egyetlen bérlettel vagy jeggyel lehessen igénybe venni.

DUPLÁJÁRA NŐ A BUDAPESTET ÉS AZ ELŐVÁROSI TÉRSÉGET KÖZVETLENÜL ÉRINTŐ UTAZÁSOK SZÁMA A VASÚTON (100/-OS NÖVEKEDÉS)

  **-115.000**
autós ingázó

519.000  **+80%**
(289.000)
napi vasúti utas



távolsági - elővárosi utazások

előváros és Budapest
közötti utazások

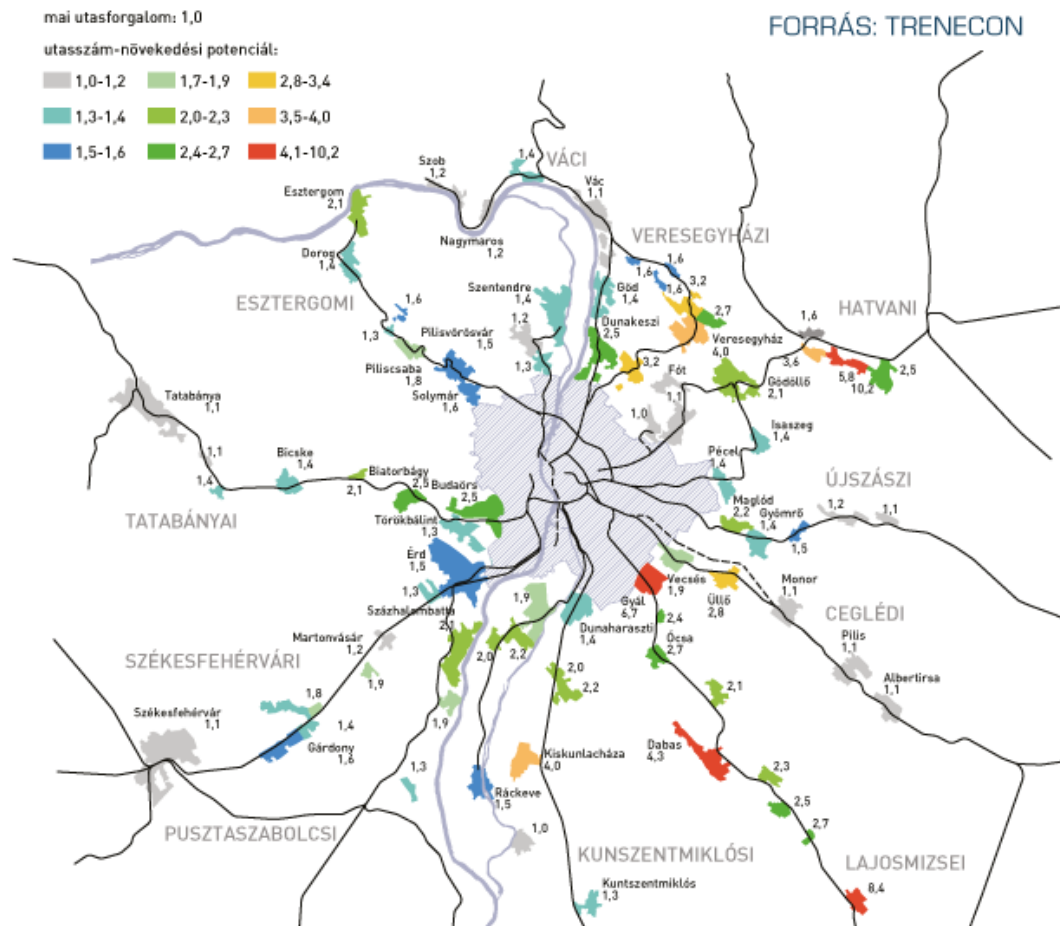
távolsági célpont - Budapest
közötti utazások

távolsági célpontok
közötti utazások

elővárosok közötti utazások

Budapecsten belüli utazások

MIRE LEHET KÉPES A VASÚT?



A UTASSZÁM-NÖVEKEDÉSI POTENCIÁL AZ ELŐVÁROSI
TELEPÜLÉSEKRŐL A MAI UTASFORGALOM SZORZATAKÉNT
(MAI UTASFORGALOM=1)

— A Stratégia vizsgálta, hogy milyen forgalmi potenciálra lehet számítani hosszú távon:

— egységes, magas szintű kínálat (óránként 2 elővárosi gyors + 4 személyvonat minden vasútvonalon),

— az állomások és megállóhelyek egységesen jó megközelíthetősége,

— ideális pályaállapotokat feltételező magas pályasebességek,

— késések csökkenése,

— magas színvonalú járművek,

— valamint a buszos ráhordás és P+R, B+R parkolók egységes rendelkezésre állása mellett.

— A vizsgálat többféle módszerrel, de óvatos, visszafogott megközelítéssel készült:

— az elővárosi közlekedési potenciál regressziós módszerrel, -a városon belüli potenciál forgalmi modellezéssel.

— Azokat kiegészítő elemzések támasztották alá:

— forgalmi modellezés,

— idősoros adatok vizsgálata,

— külföldi példák vizsgálata,

— igény alapú becslés. Így az egymást erősítő módszerek alkalmazásával a kapott hasonló eredmények kellően hitelesek.

A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA EREDMÉNYEI



115 000 személygépkocsiról vonatra váltó utas



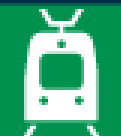
Napi 15 perc időmegtakarítás utasonként



Évi 150 milliárd Ft időmegtakarításból származó haszon



Másfél-kétszeres vasúti utasszám Budapesten és vonzáskörzetében



100%ban korszerű elővárosi motorvonat flotta



Több mint 200 hektár vasúti terület rehabilitációja



20 perc alatt elérhető a repülőtér a belvárosból



60 000 tonna CO₂ kibocsátás csökkenés évente



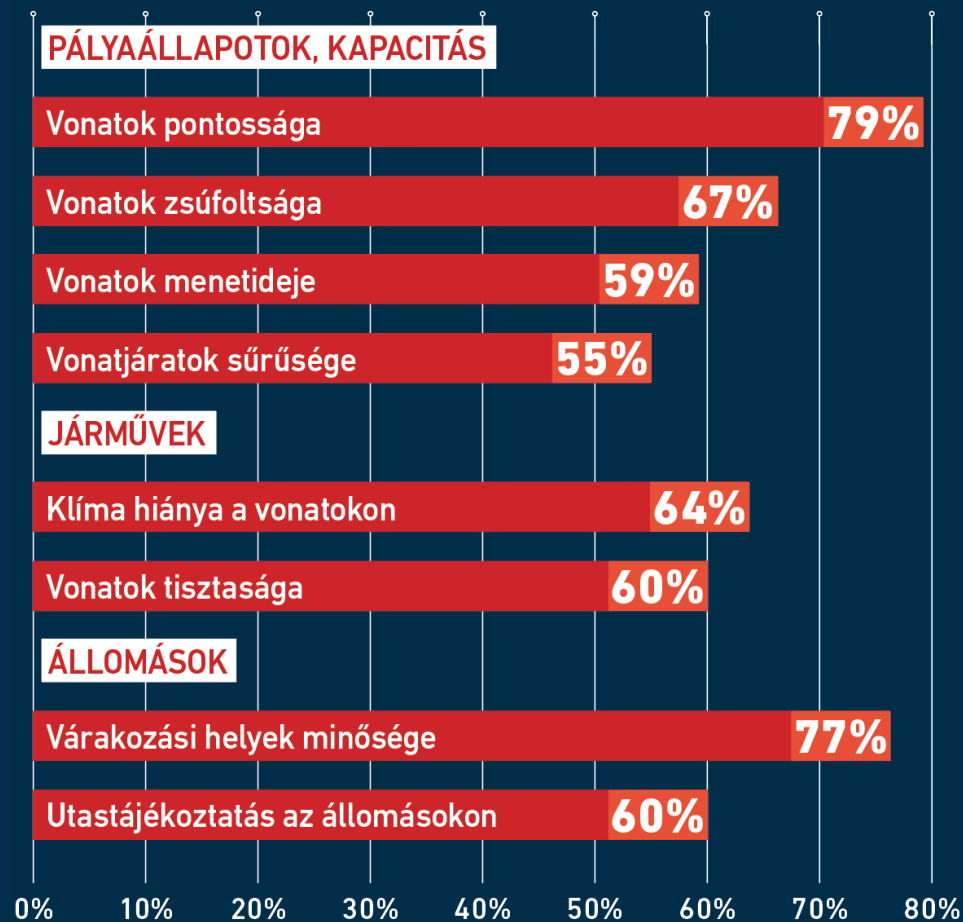
A fővárost érintő tehervonatok áthaladási ideje 70 perccel csökken



16 db új vasúti megálló

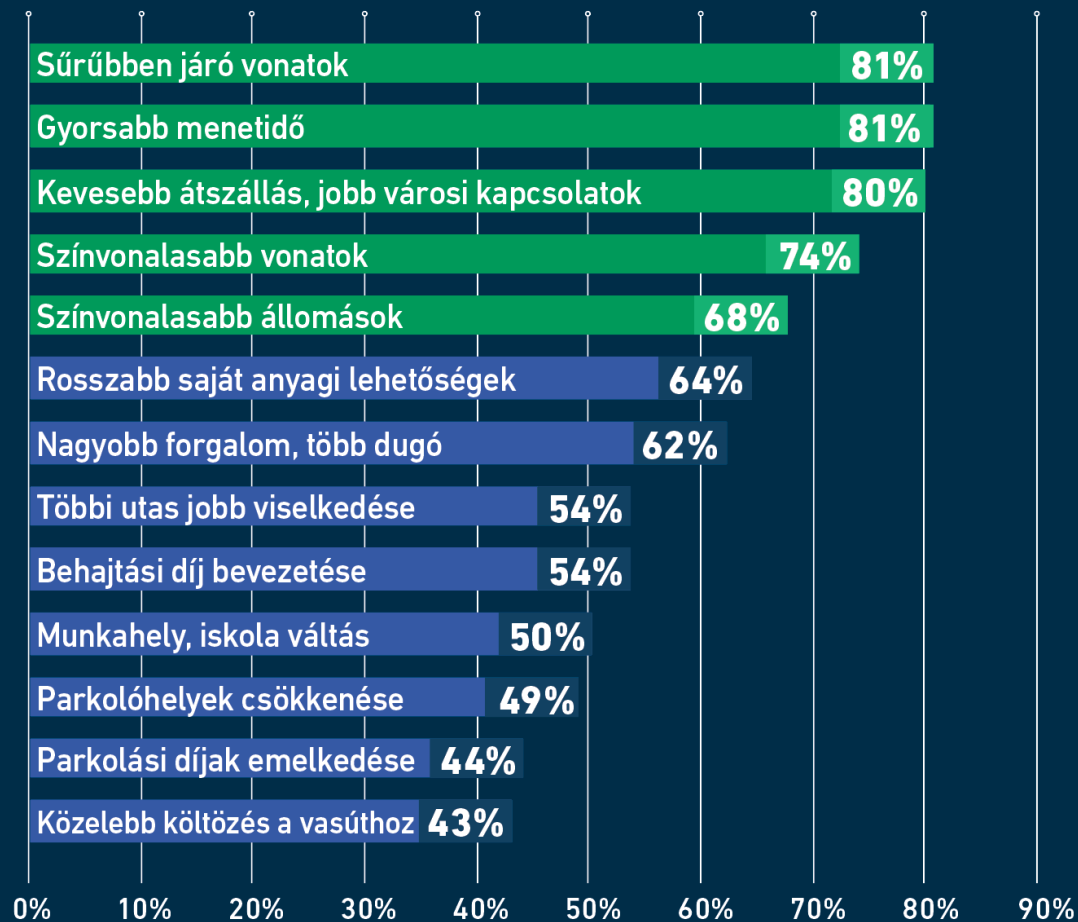
AZ INGÁZÓK MEGBÍZHATÓ, GYORS ÉS A VÁROSHOZ JOBBAN KAPCSOLÓDÓ VASUTAT SZERETNÉNEK

MENNYIRE **ELÉGEDETLEN**
A VASÚTI INGÁZÁS KAPCSÁN
AZ ALÁBBIAKKAL?



A VIZSGÁLT 31 KÖZÜL A LEGKRITIKUSABB 8 JELLEMZŐ

VÁLTANA-E AUTÓRÓL VONATRA
NAPI INGÁZÁSA SORÁN
AZ ALÁBBI ESETEKBEN?



STRATÉGIA ÁLTAL BEFOLYÁSOLT

STRATÉGIÁTÓL FÜGGETLEN

A LÉGSZENNYEZETTSÉG AZ EGÉSZSÉGET FENYEGETŐ LEGNAGYOBB KOCKÁZAT

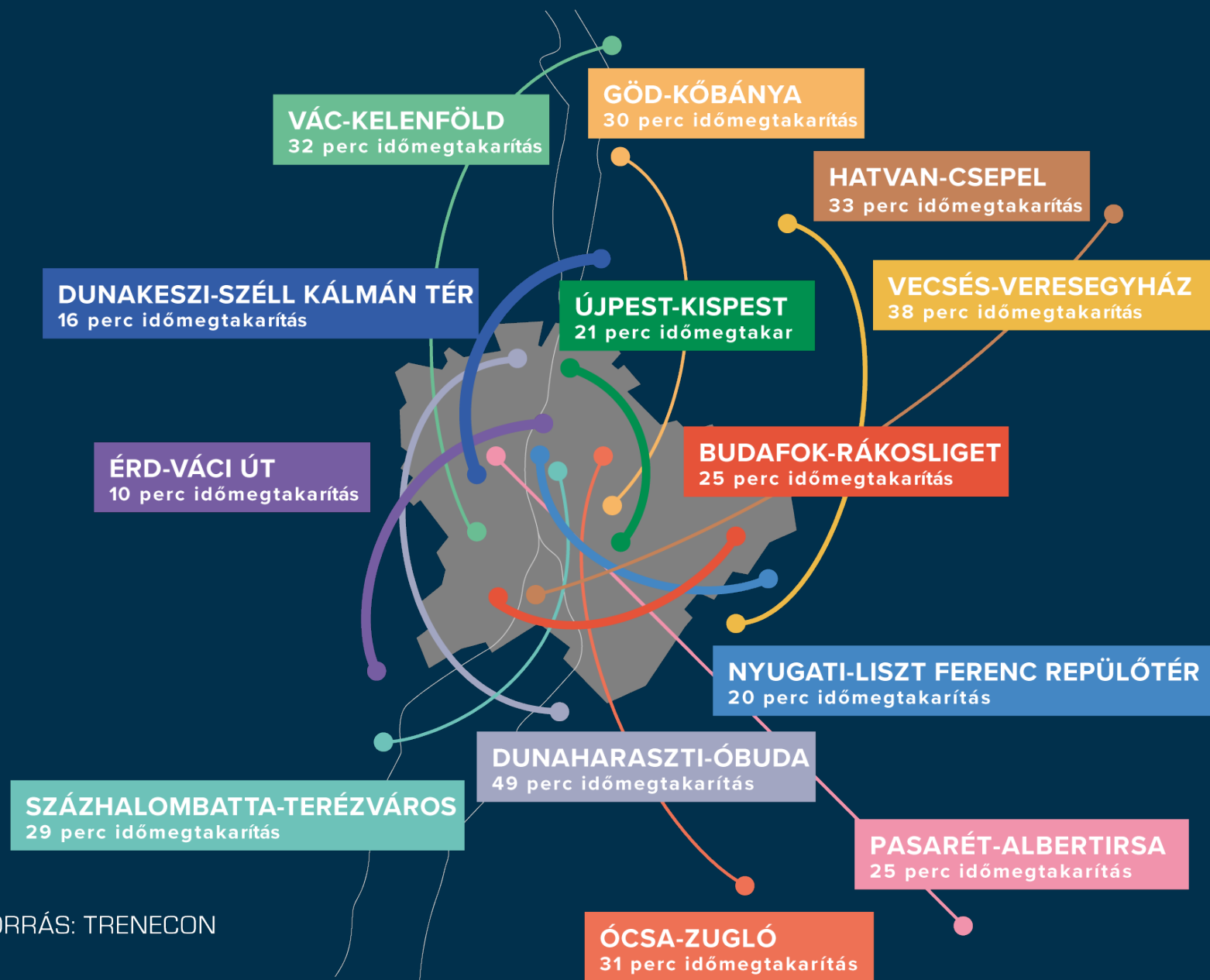
- A közlekedés nemcsak az üvegházhatású gázok, hanem **a levegőminőséget közvetlenül befolyásoló légszennyező anyagok** – szállópor, nitrogén-oxidok, szén-monoxid, kén-dioxid, ózon – kibocsátására is jelentős hatást gyakorol.
- **A légszennyezés számtalan betegség okozója:** különféle allergiák, nyálkahártya károsodása, tüdőfunkció és tüdőkapacitás gyengülése, idült hörgőgyulladás, légúti szűkület, fulladásos roham, fejfájás, orr és torok bántalmak, szem irritációja.
- **Budapesten a közlekedés a légszennyezettség legfőbb okozója.**
- Budapesten évi közel **300 milliárd forintra becsülhetők** a levegőszennyezés miatt fellépő egészségügyi költségek.



+ **300 Mrd Ft**
egészségügyi költség



A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA EREDMÉNYEI



FORRÁS: TRENECON

A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA EREDMÉNYEI

BUDAPESTET ÁTSZELŐ ÉS BEHÁLÓZÓ VASÚTI SZOLGÁLTATÁS

- Az elővárosból belépő viszonylatok **egy része** a megmaradó **fejpályaudvarokon végződik**.
- Az elővárosi vonalak **másik része összekapcsolt viszonylattá alakul és átmérős vagy harántirányú hálózati szakaszokon halad** tovább egy másik külső végállomás felé.
- Az elővárosi vonalak közös szakaszain **metrószerű járatsűrűség** jön létre és új **kapcsolatrendszerek** alakulnak ki, a **vasút bekapcsolódik Budapest közlekedésébe**.



Társadalmi egyeztetési anyag, a stratégiát a Kormány még nem tárgyalta meg.
A megvalósítás során egyes intézkedések eltérhetnek a stratégiában foglaltaktól.

Vonal vastagsága

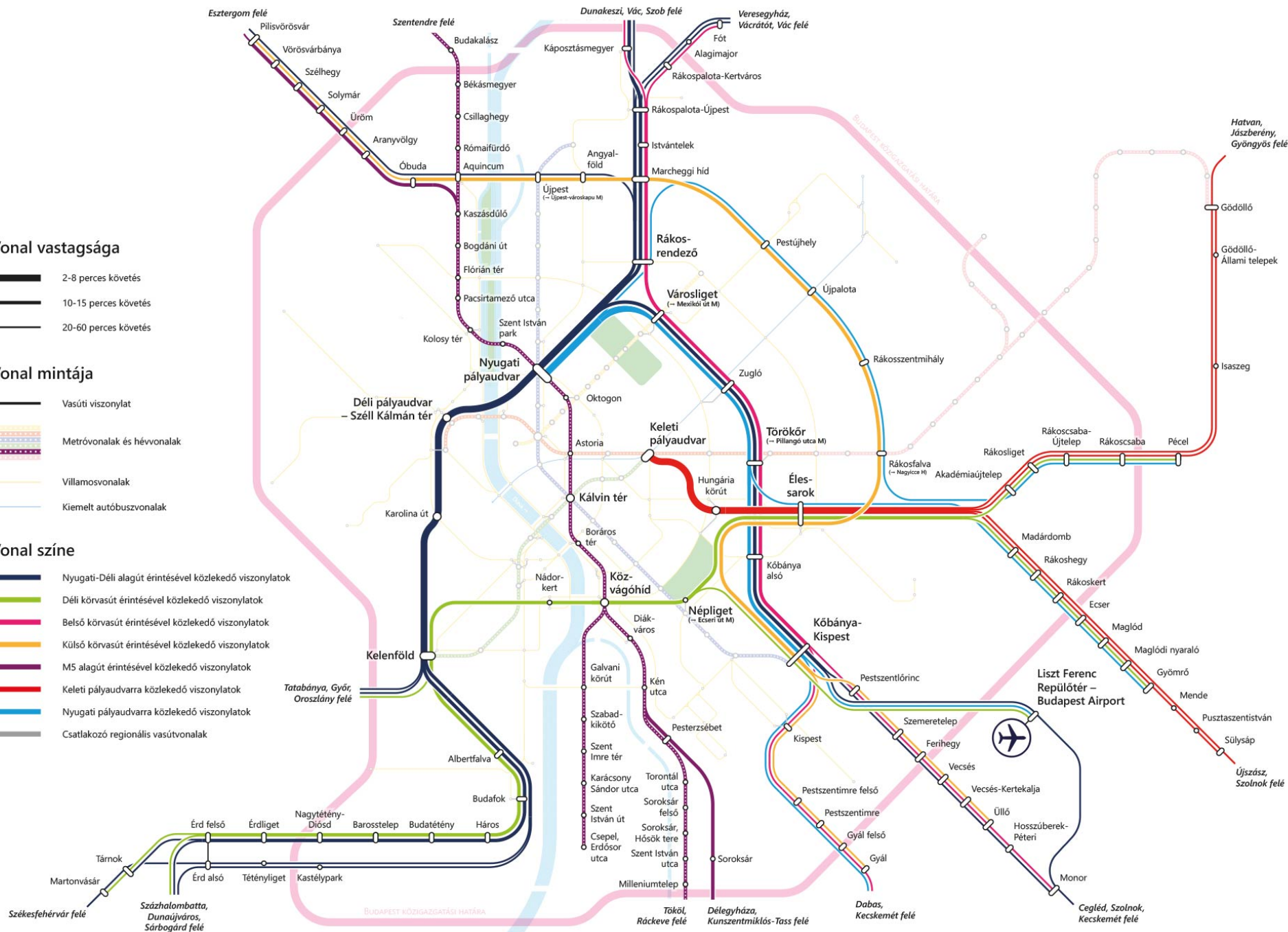
- 2-8 perces követés
- 10-15 perces követés
- 20-60 perces követés

Vonal mintája

- Vasúti viszonylat
- Metróvonalak és hévvonalak
- Villamosvonalak
- Kiemelt autóbuszvonalak

Vonal színe

- Nyugati-Déli alagút érintésével közlekedő viszonylatok
- Déli körvasút érintésével közlekedő viszonylatok
- Belső körvasút érintésével közlekedő viszonylatok
- Külső körvasút érintésével közlekedő viszonylatok
- M5 alagút érintésével közlekedő viszonylatok
- Keleti pályaudvarra közlekedő viszonylatok
- Nyugati pályaudvarra közlekedő viszonylatok
- Csatlakozó regionális vasútvonalak



A STRATÉGIA LEGFONTOSABB ELEMEI



- Új elemek: Déli Körvasút és átmenő vasúti rendszer.
- Meglévő vasúti infrastruktúra felújítása, fejlesztése.
- Hiányzó megállók és átszállókapcsolatok megépítése.
- Járműpark fejlesztése.

MÁR A 20. SZÁZAD ELSŐ FELÉBEN IS MEGSZÜLETETT A FELISMERÉS

Millennium idején a sikert a bátorság, az átgondoltság és a kitartás biztosította: a Közmunkatanács hatékonyan tudta segíteni a tervek megvalósulását. A budapesti közlekedés megújításához elengedhetetlen átfogó stratégia fontosságát a MÁV egykori főmérnöke, Dr. Ruzitska Lajos is kiemelte *A budapesti nagyvasúti pályaudvarok rendezése* című 1939-es tanulmányban.

A BUDAPESTI NAGYVASÚTI PÁLYAUDVAROK RENDEZÉSE

TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS; KÜLFÖLDI PÉLDÁK; AZ ÚJ NYUGATI
(KÖZPONTI) ÉS AZ ÚJ DÉLI (BUDAI) PÁLYAUDVAR ALAGUTAS
ÖSSZEKÖTTETÉSE A DUNA ALATT ÁTVEZETENDŐ ÚJ VONALLAL

ÍRTA:

DR. RUZITSKA LAJOS

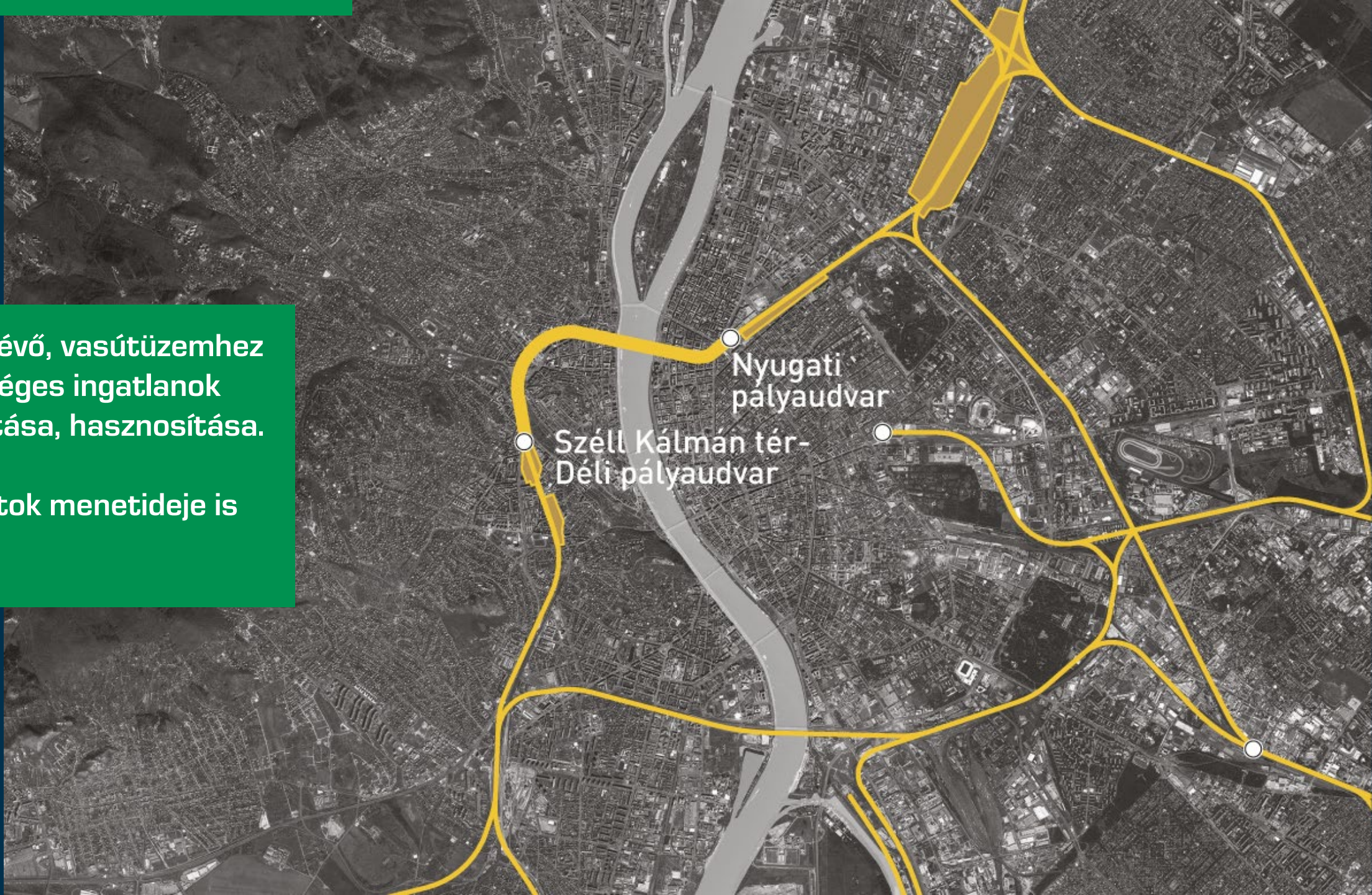
OKL. KÖZGAZDASÁGI MÉRNÖK,
NY. MÁV. MŰSZAKI FŐTANÁCSOS

KÖLÖNLNYOMAT A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET KÖZLÖNYE
1939. ÉVI 1–3. SZ. HAVI FÜZETÉBŐL

BUDAPEST, 1939

STÁDIUM SAJTÓVÁLLALAT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG, V., HONVÉD-UTCA 10. SZÁM

- Jó helyen lévő, vasútüzemhez nem szükséges ingatlanok felszabadítása, hasznosítása.
- Tehervonatok menetideje is csökken.



LEGFONTOSABB KÉRDÉSEK

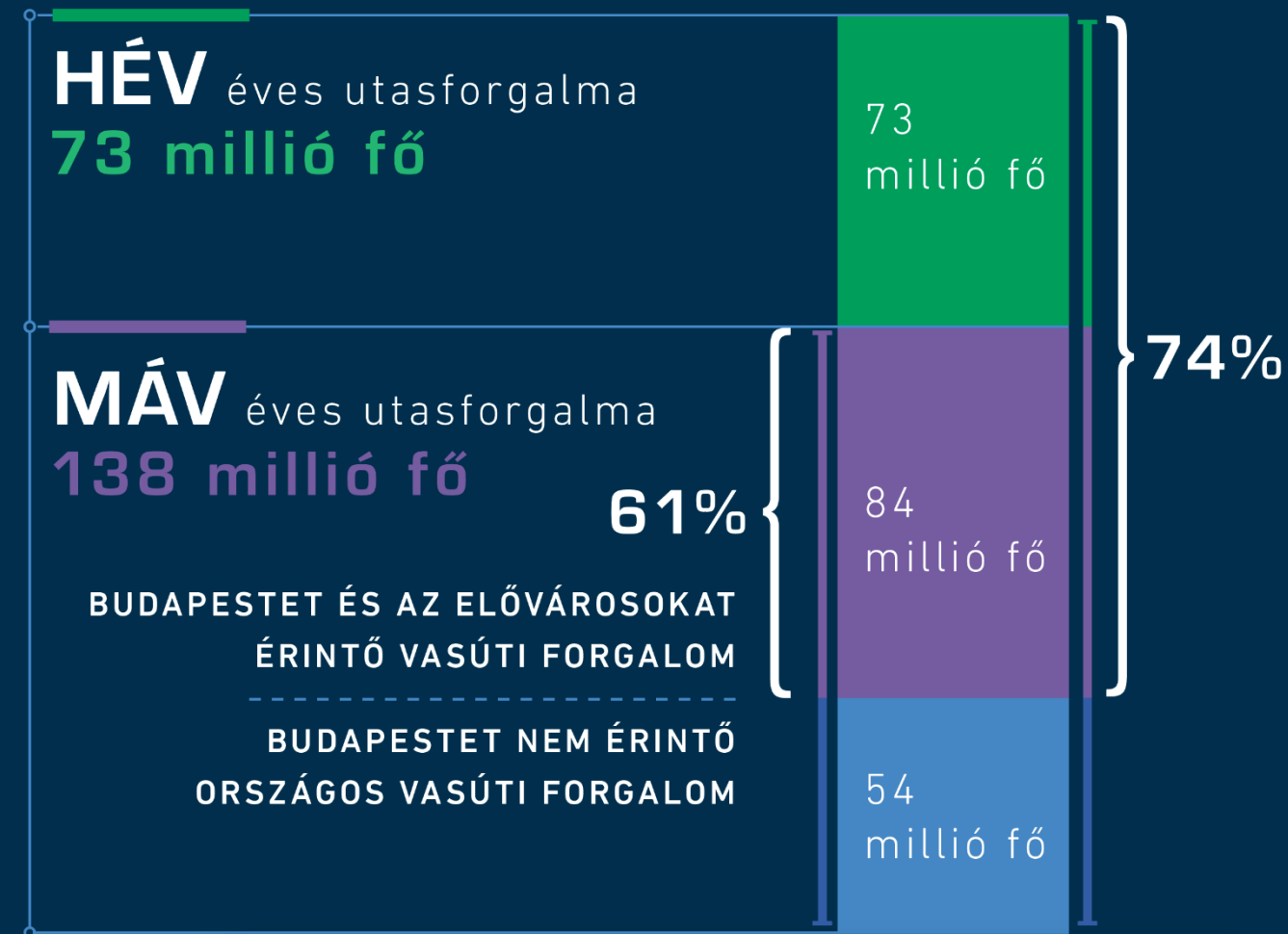


- Miért van erre szükség?
- Valóban erre van szükség?
- Megvalósítható?
- Realitás vagy álom? Vagy reális álom?

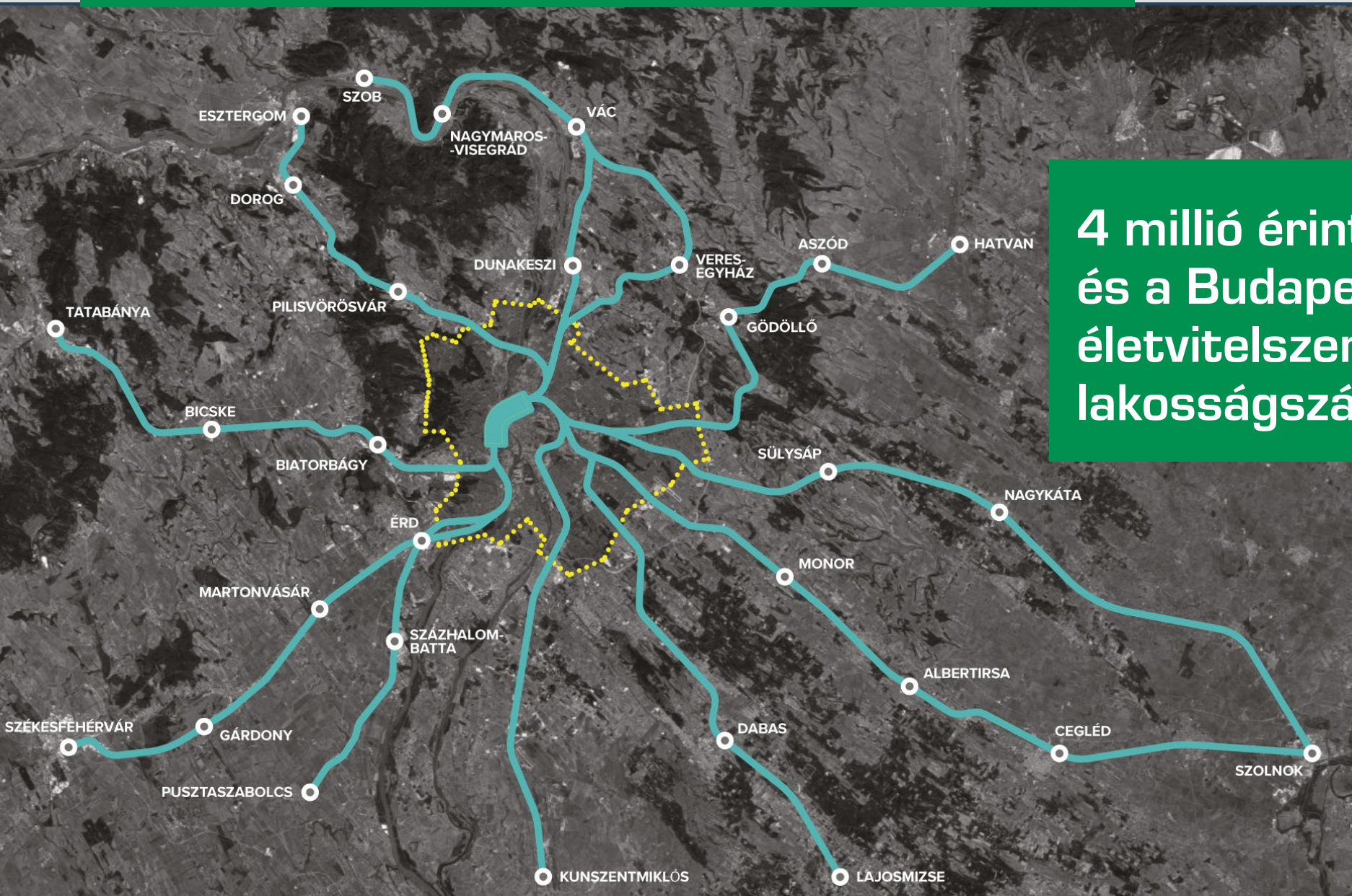
A 100 ÉVE MEGKÖVÜLT BUDAPESTI HÁLÓZATON KÖZLEKEDIK AZ ORSZÁGOS VASÚTI FORGALOM 61%- ABUDAPESTI

- A budapesti térségben jelenleg mintegy negyedmillió ember használja a vasutat és a HÉV-et.
- Budapesten 42 állomáson és megállóhelyen van rendszeres utasforgalom.
- Ezeken egy hétköznapi összesen **234 ezer felszálló utas van. Ebből mintegy 32 ezer utas** használja Budapesten belüli utazásra a vasutat.
- **A Nyugati pályaudvaron több mint 65 ezer utas fordul meg naponta.**
- Az elővárosi vonalakat érintő vasúti utasforgalomból - az elővárosi utasforgalom 66 millió fő,
- a távolsági utasforgalom 15 millió fő, -a nemzetközi utasforgalom 3 millió fő.

AZ ORSZÁGOS VASÚTI UTASFORGALMON BELÜL A BUDAPESTET ÉS AZ ELŐVÁROSOKAT ÉRINTŐ FORGALOM ARÁNYA A HÉV-EK NÉLKÜL ÉS A HÉV-EKKEL (2019)



BUDAPEST ÉS TÉRSÉGE



4 millió érintett – budapestiek és a Budapesthez életvitelszerűen kapcsolódó lakosságszám.

BUDAPEST ÉS A VÁROSTÉRSÉG KÖZLEKEDÉSÉNEK KIHÍVÁSAI - ALAPELVEK

- A közlekedés: közszolgáltatás. Rendeltetése az emberek szolgálata.
- Kormányzat: 3 egyszerű cél.
- Néppárti $\neq$ népnevelő megközelítés.
- Józan közép: közösségileg is hasznos szabad választások ösztönzése.
- Budapest nem csak a belvárosból áll, sőt, nem is csupán a közigazgatási határok közötti városból.



BUDAPEST ÉS A VÁROSTÉRSÉG KÖZLEKEDÉSÉNEK KIHÍVÁSAI – A FELADVÁNY

- **Növekvő** elővárosi, agglomerációs népesség.
- Városhatár: 10/3.
- Naponta befelé 1M ember autóval.
- Dugódíj nem jó megoldás, nem támogatjuk.



BUDAPEST ÉS A VÁROSTÉRSÉG KÖZLEKEDÉSÉNEK KIHÍVÁSAI – A MEGOLDÁS

- **Közösségi közlekedés 2010-ben megkezdett fejlesztésének folytatása.**
- **Külvárosokat összekötő, belváros elkerülését segítő külső körutak, két peremhíd megépítése.**
- **P+R, B+R parkolóhálózat – a módváltás támogatása.**
- **Vasút = aranytartalék.**



MIÉRT LEHETSÉGES? A TAPASZTALAT BIZONYÍT.



ESZTERGOMI VONAL

Felújított (2017)



SZÉKESFEHÉRVÁRI VONAL

Felújított (2014)



+107%

2008 2019

2,4
millió
fő

4,9
millió
fő



+76%

5,3
millió
fő

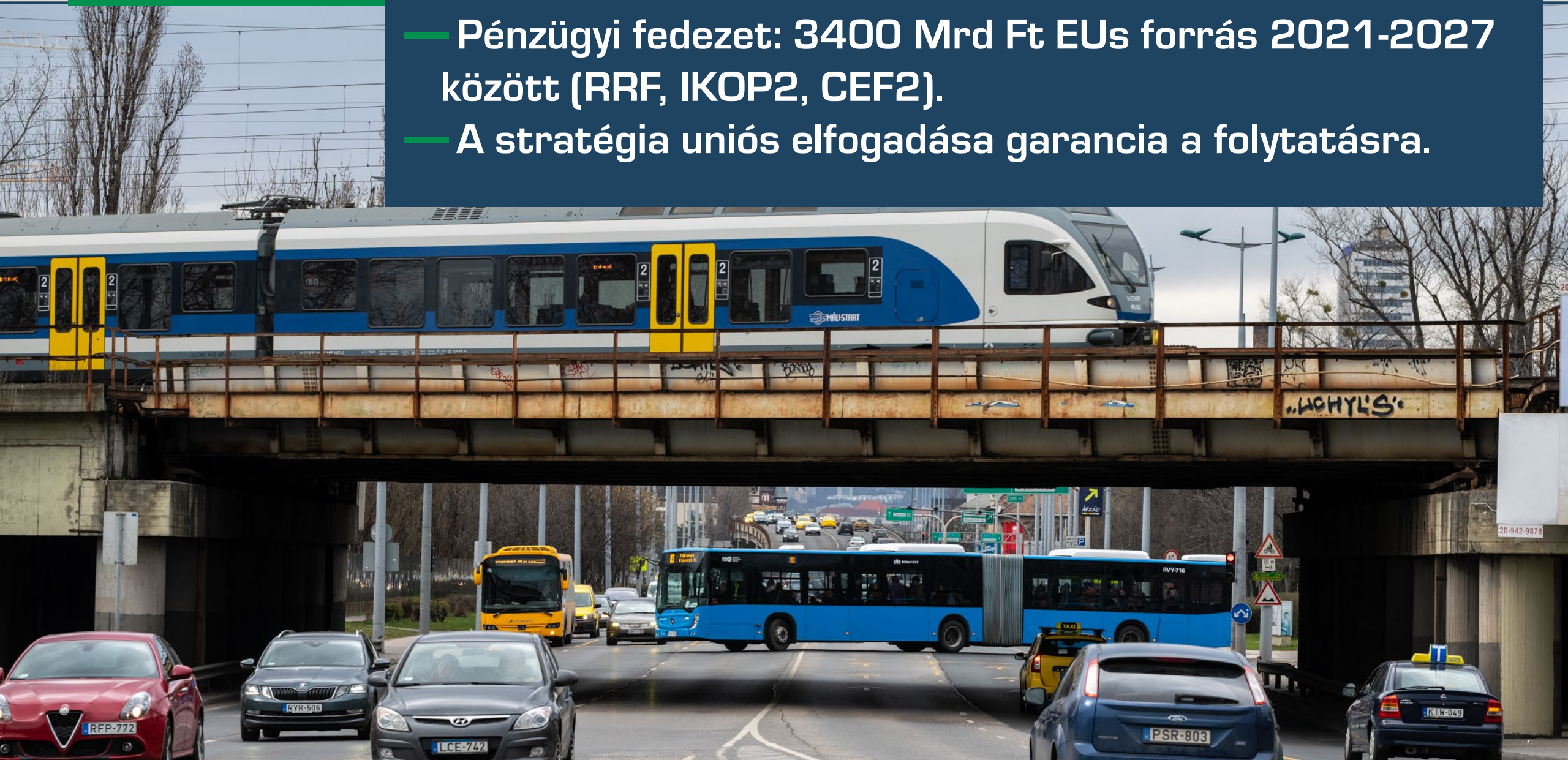
9,4
millió
fő

2,7

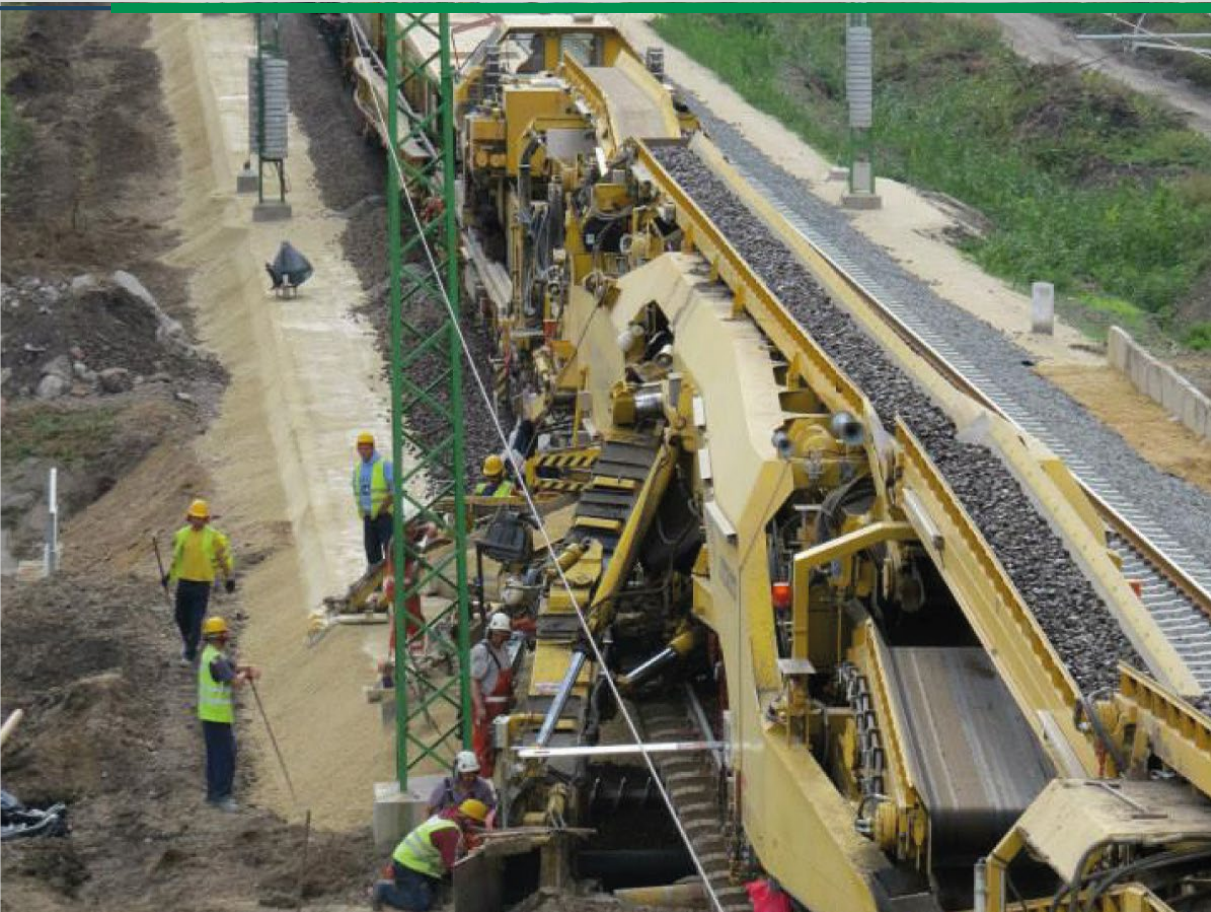
123 FLIRT + 40 KISS

MIÉRT LEHETSÉGES? A FORRÁS BIZTOSÍTOTT.

- Pénzügyi fedezet: 3400 Mrd Ft EUs forrás 2021-2027 között (RRF, IKOP2, CEF2).
- A stratégia uniós elfogadása garancia a folytatásra.



A VASÚTFEJLESZTÉSRE FORDÍTOTT KIADÁSOK 3%-A SZOLGÁLTA A BUDAPESTEN BELÜLI SZAKASZOK FEJLESZTÉSÉT 2004 ÓTAFORRÁS



BUDAPEST

Budapesten belüli, a fejpályaudvari bevezető szakaszok és a körvasutak fejlesztése

3%

VIDÉK

vidéki, budapesti agglomeráción kívüli beruházások

59%

AGGLOMERÁCIÓ

agglomerációs vonalakat érintő beruházások

38%

MIÉRT LEHETSÉGES?



RÉSZLETES INTÉZKEDÉSI TERV KÉSZÜLT



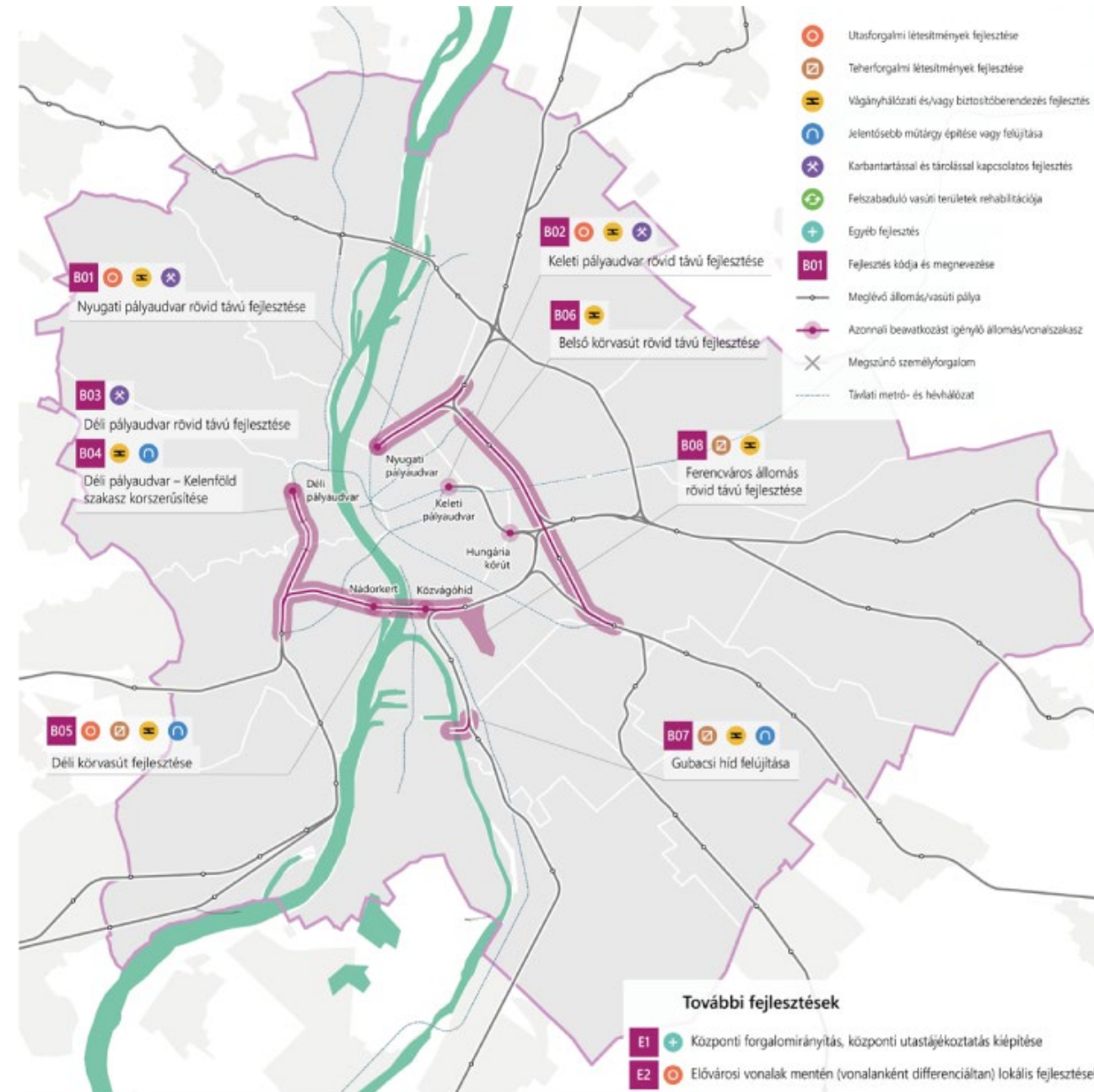
MIT KELL TENNI?

- A stratégiában szereplő vasúti infrastruktúra fejlesztés **jól ütemezhető**. Az egyes fejlesztési lépcsők **egymásra épülnek** és a szolgáltatási színvonalban minden **lépcsőben érzékelhető javulást eredményeznek**.
- Az alábbi ütemezés **2030-ig az alagút megépítésével és a Stratégia gyorsított megvalósításával számol. 2020-2040 között egyenletesebb ütemezés is elképzelhető.**
- **45 db infrastruktúra fejlesztési intézkedés, összes költsége 2087 milliárd Ft**
 - azonnali intézkedések: 10 db 271 milliárd Ft
 - rövidtáv (2030): 20 db 1421 milliárd Ft
 - hosszútáv (2040): 15 db 395 milliárd Ft
- A Stratégia 20 éves program, fejlesztési forrásigénye évente **100-120 Mrd Ft**.
- Összehasonlításként:
 - Útprogram évente 200-300 Mrd Ft;
 - MÁV+Volán működtetése évente: 500-600 Mrd Ft.



AZONNALI INTÉZKEDÉSEK

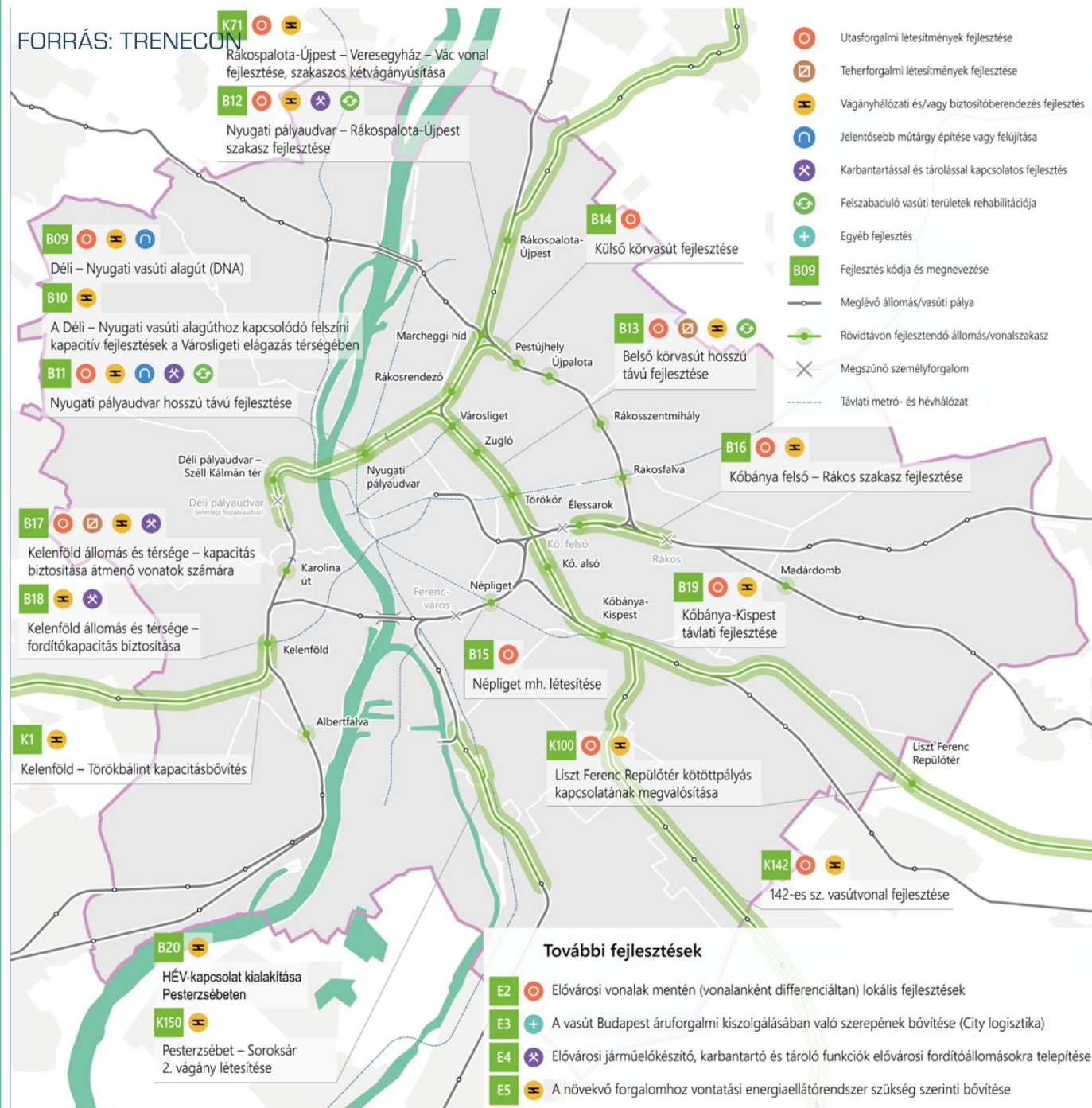
- Azonnali intézkedések típusai:
- a jelenlegi **szolgáltatási szint fenntartásához nélkülözhetetlenek,**
- olyan elmaradt karbantartások pótlását is szolgálják, amelyek nem a stratégia hosszú távú céljait, hanem a mindennapi működést szolgálják,
- az intézkedés mértéke és/vagy annak előkészítettsége miatt **igen rövid átfutási idővel megvalósítható, és a szolgáltatási színvonalban jelentős emelkedést jelenthet.**
- Azonnali intézkedések:
- a Ferencváros
- Kelenföld szűk keresztmetszet felszámolása, a Déli körvasút kapacitásbővítése,
- a három fejpályaudvar (és bevezető vonalszakaszaik) fejlesztésének első üteme,
- a Nyugati pályaudvartól Kőbánya-Kispestig tartó vonalszakasz fejlesztése,
- a Gubacsi híd és rajta keresztül a Csepeli logisztikai központokat kiszolgáló vasútvonal felújítása,
- Ferencváros teherforgalmi vágányain pályaalap-javítás,
- központi forgalomirányítás és utastájékoztatás kiépítése.



FORRÁS: TRENECON

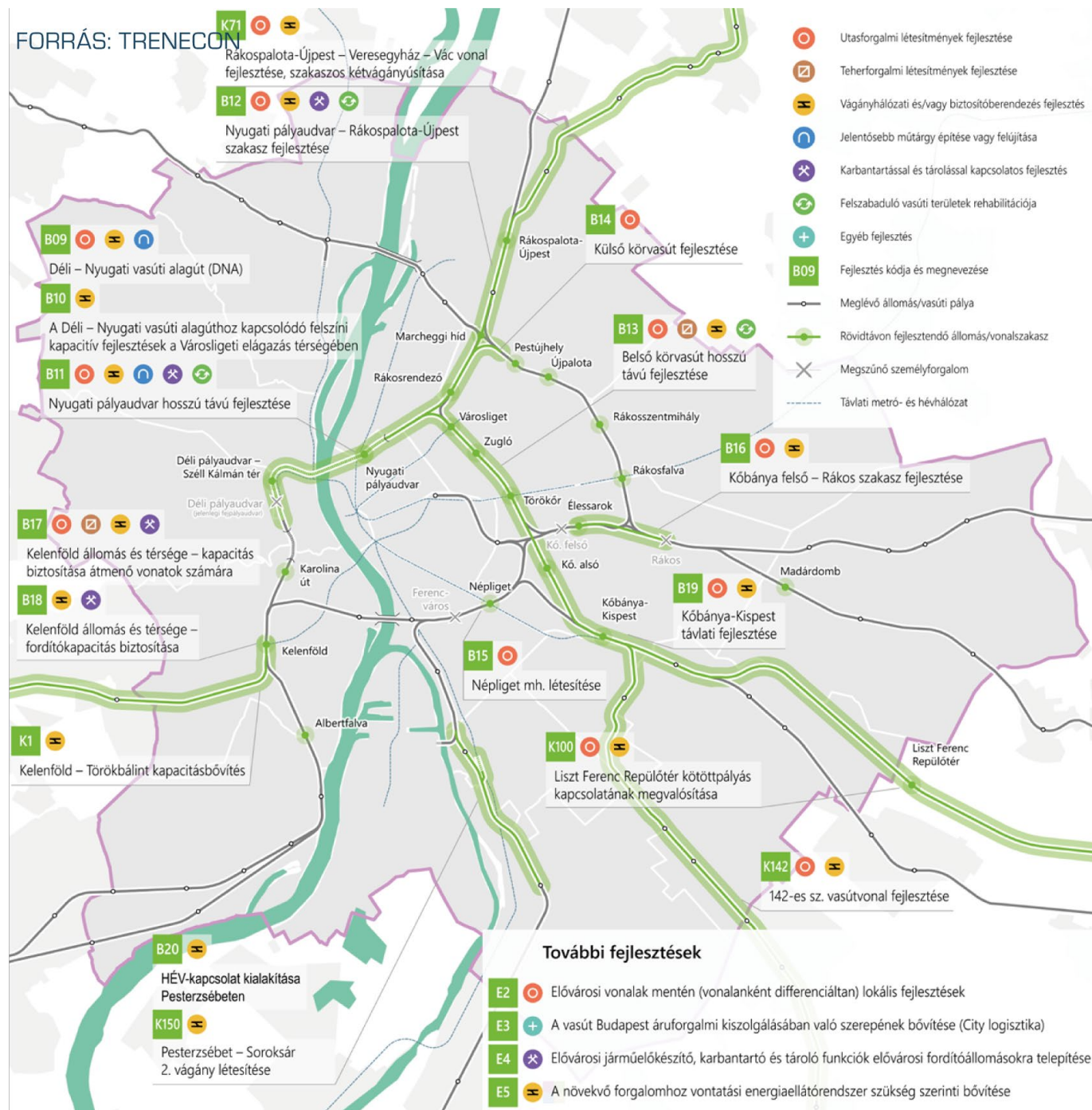
RÖVIDTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2030-IG)

- Rövidtávú intézkedések típusai:
- a Déli pályaudvar térségét a Nyugati pályaudvarral összekötő **vasúti alagút**,
- az **Alagútra szervezett közlekedési rendszer működőképességéhez szükséges** elemek,
- a legnagyobb kapacitásbővítő intézkedés, az **Alagút megépültéig is már részben vagy egészben hasznosulni tudnak**,
- ahhoz szükségesek, hogy más, **nagyobb léptékű intézkedések idején a forgalomszervezés lehetőségeit bővítsék**, hogy a szolgáltatási szintet ideiglenesen se kelljen csökkenteni.
- Ebben az időszakban kell sort keríteni a **H5, H6, H7-es HÉV-ek fejlesztésére is**.



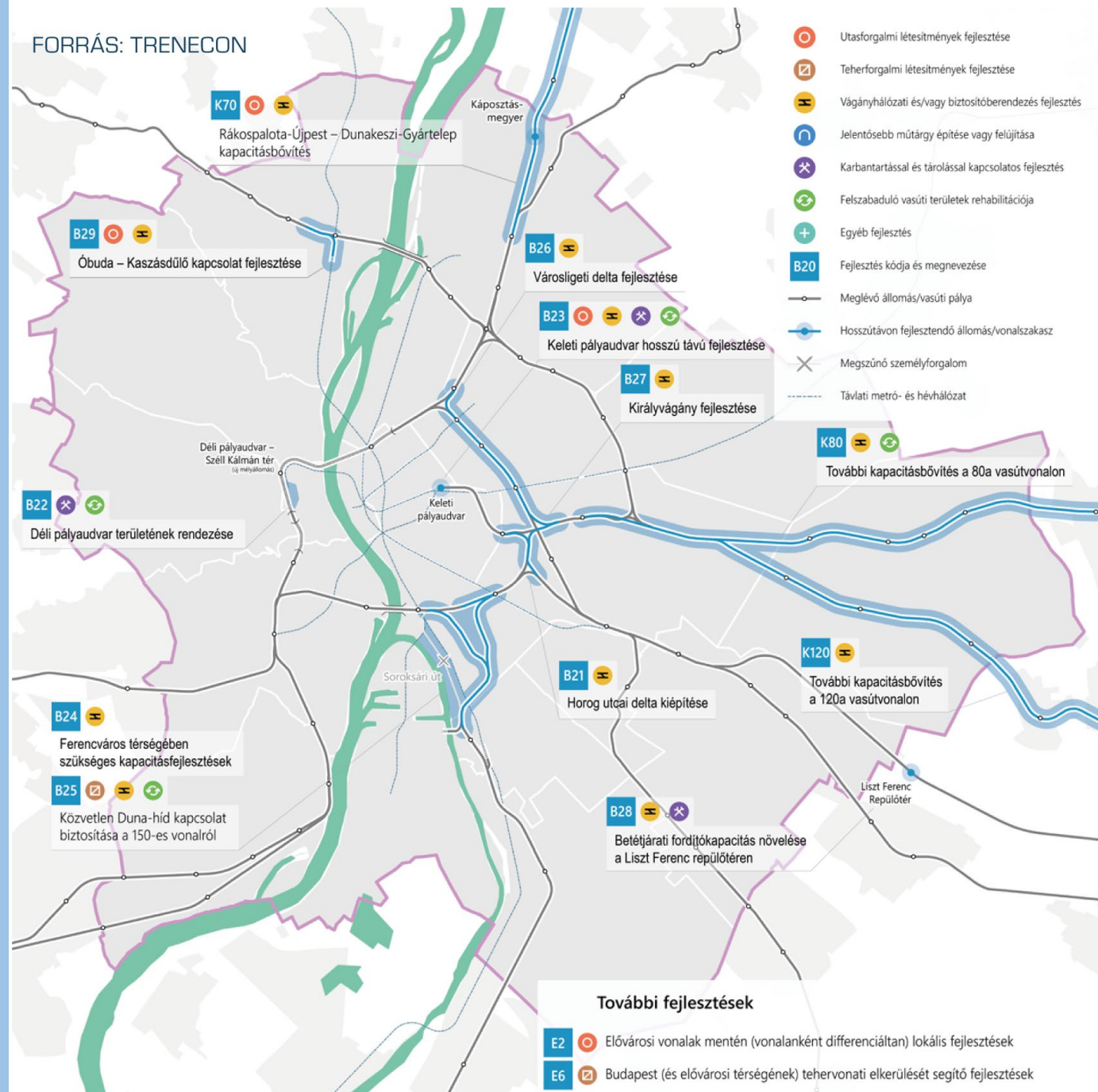
RÖVIDTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2030-IG)

- Rövidtávú intézkedések:
- a Déli pályaudvar térségét és a Nyugati pályaudvart összekötő alagút megvalósítása,
- pesti oldalon megfelelő kapacitású kapcsolat (egy vagy több bújtatás/átemelés) biztosítása,
- Kelenföld térségében kapacitásbővítő intézkedések,
- Kőbánya-Kispest állomáson a különböző forgalmi irányok számára megfelelő kapacitás biztosítása,
- a vontatási energiaellátó rendszer felülvizsgálata,
- elővárosi járműelőkészítő-, karbantartó - és tárolófunkciók megfelelő elhelyezése,
- Nyugati pályaudvarra befutó vonalcsoportok korszerűsítése,
- Repülőtéri vasút megépítése,
- Veresegyházi vasútvonal fejlesztése,
- Lajosmizsei vasútvonal fejlesztése,
- Kunszentmiklósi vasútvonal elővárosi szakaszának korszerűsítése és a HÉV-vel való integráció,
- Kőbánya felső–Rákos szakasz rövidtávú fejlesztése,
- Népliget megállóhely létesítése,
- Tatabányai vonalon kapacitásbővítés Törökbálintig,
- Külső körvasút fejlesztése,
- city-logisztikai koncepció kidolgozása.



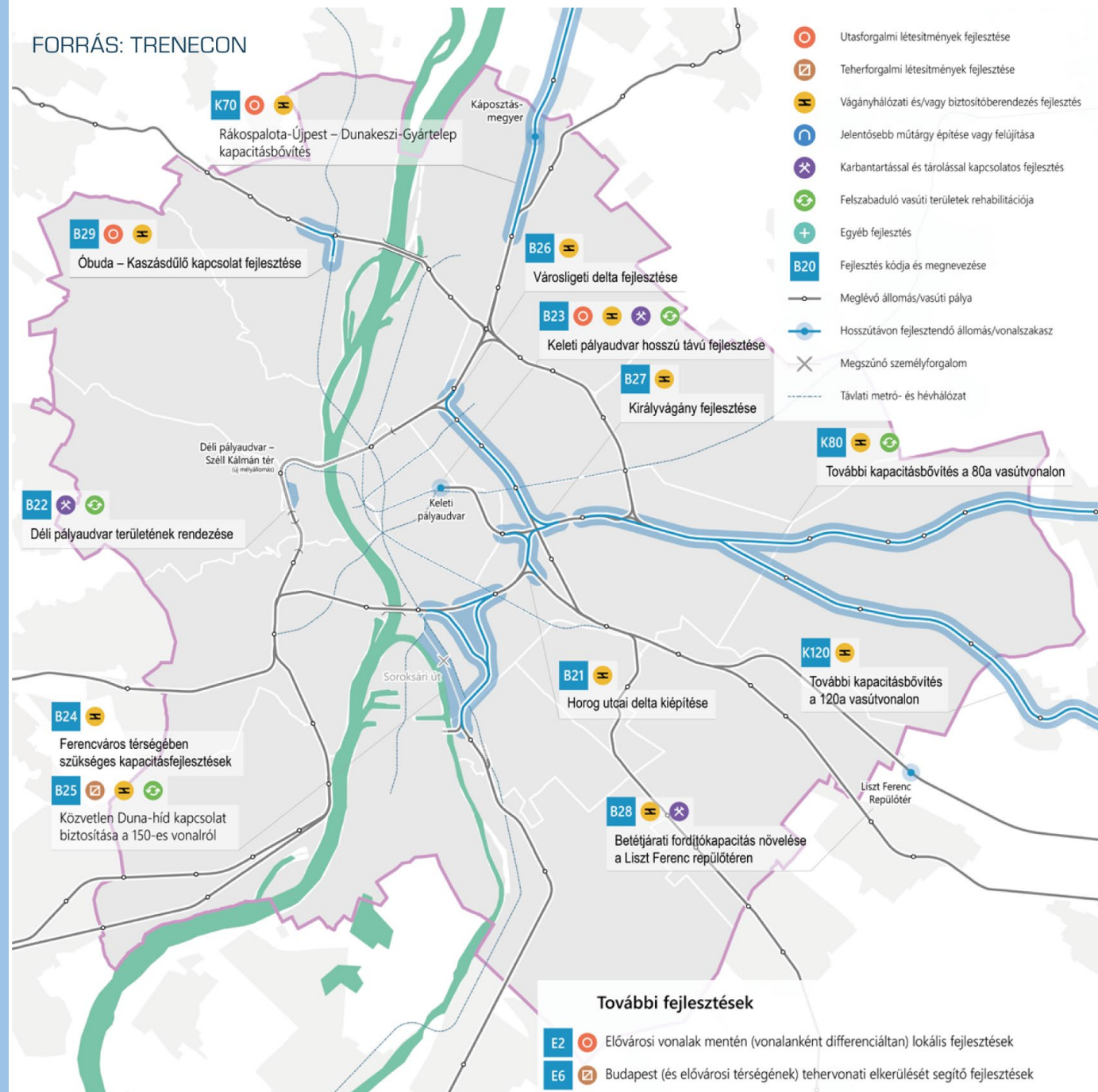
HOSSZÚTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2040-IG)

- Hosszútávú intézkedések típusai:
- az **Alagút működéséhez nem szükségesek**, hanem csak azon felül jelentenek további szolgáltatási szintemelést,
- rövidtávon is kívánatos, az egyes vonalcsoportok fejlesztései esetén szükséges elemek, de az **Alagút által kínált kapacitásbővítés nélkül önállóan nem valósíthatók meg**,
- olyan **egyéb tényezőktől is függenek**, amelyek várhatóan csak hosszútávon valósulnak meg,
- logikai vagy egyéb függőségeik miatt **csak az Alagút megépítése után válnak lehetségessé**,
- olyan, akár rövidtávon is kívánatos, de az Alagúttal csak együtt hasznosítható intézkedések, amelyek **előkészítése és megvalósítása jelentősen több időt vesz igénybe** műszaki vagy környezeti kockázatok miatt.



HOSSZÚTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2040-IG)

- Hosszútávú intézkedések:
- Királyvágány, Városligeti delta fejlesztése és Horog utcai delta kiépítése,
- Ferencváros térségében a hosszútávú forgalomhoz szükséges kapacitásbővítések megvalósítása,
- Kőbánya felső–Rákos térségében a bővülő forgalomhoz igazodó további kapacitásbővítés,
- Keleti pályaudvar és a – felszínen megszűnt – Déli pályaudvar végső kialakítása,
- a Budapest-Göd-Vác-Szob vonal fejlesztése,
- Kunszentmiklósi vonal nyomvonalának áthelyezése és a vasútvonal Déli összekötő híddal való kapcsolatának fejlesztése,
- A vasúti teherforgalom további növekedésének fővárost elkerülő útvonalakra terelését segítő intézkedések.
- H8, H9 HÉV-ek fejlesztése



KINEK ÉS MIÉRT JÓ MINDEZ?

BUDAPESTEN LAKÓK



JOBB LEVEGŐ

KEVESEBB DUGÓ

KEVESEBB AUTÓ

AUTÓVAL INGÁZÓK



**ALACSONYABB
NAPI KÖLTSÉGEK**

**VASÚT, MINT
ALTERNATÍVA
A KÖZLEKEDÉSRE**

VASÚTTAL INGÁZÓK



**JOBB VASÚTI
SZOLGÁLTATÁS**

**GYORS, PONTOS
VONATKOZLEKEDÉS**

-
- Lenne szíves megmondani, merre kell mennem?*
 - Az attól függ, hová akarsz jutni – felelte a Fakutya.*
 - Ó, az egészen mindegy – mondta Alice.*
 - Akkor az is egészen mindegy, hogy merre mégy – mondta a Fakutya. – Csak menj, menj, ameddig...*
 - Ameddig valahová el nem jutok – fejezte be Alice.*
 - Valahová okvetlen eljutsz – mondta a Fakutya –, ha elég sokáig mégy.*
-

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!



**BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT**