

BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA

Vitézy Dávid

vezérigazgató

Budapest Fejlesztési Központ

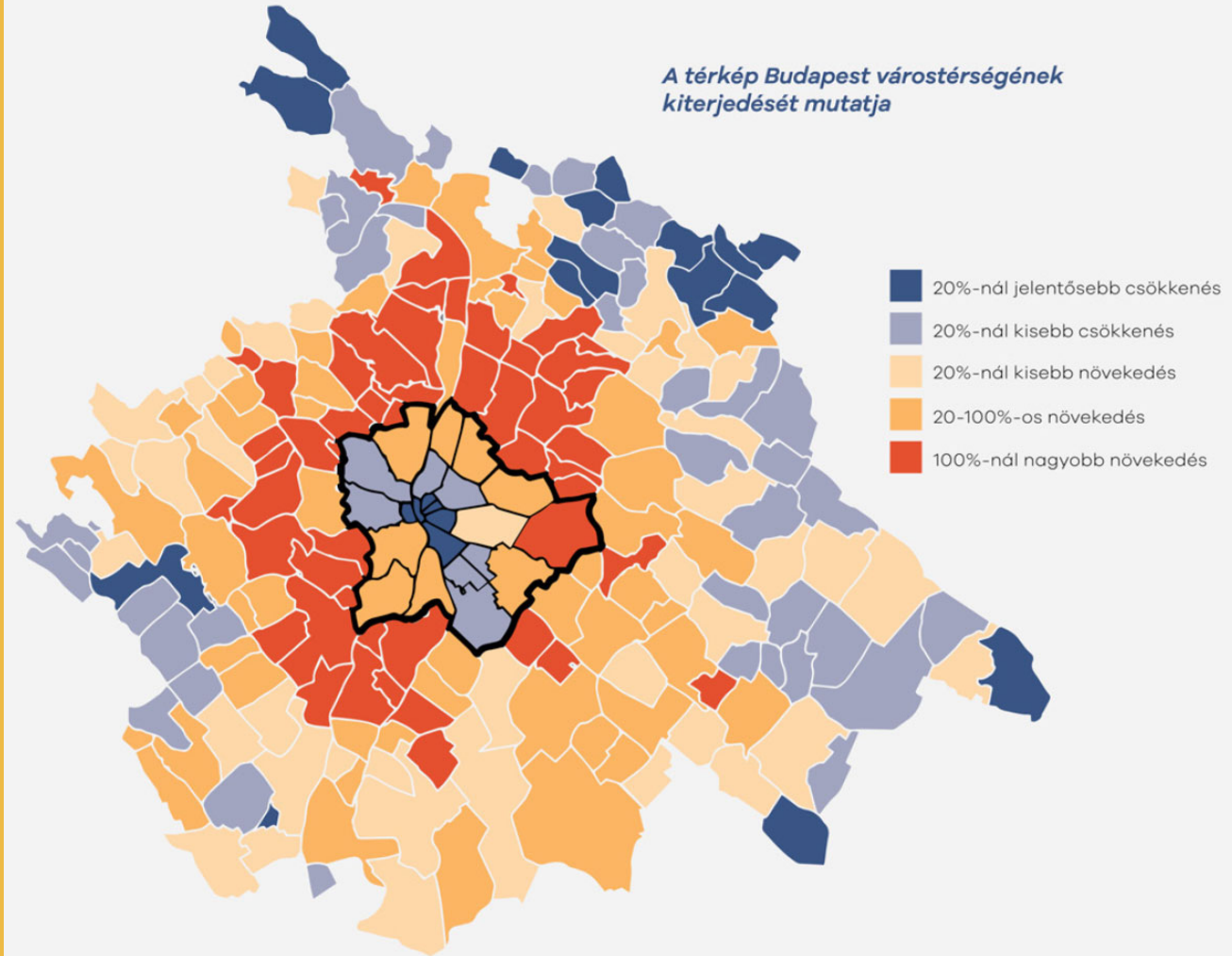
2021. 02. 04.



BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT

A BUDAPEST KÖRÜLI TELEPÜLÉSEKRE ÉVENTE EGY KISVÁROSNYI NÉPESSÉG KÖLTÖZIK

- A budapesti várostérség 3 millió körüli népességszáma 2040-ig további 200 ezerrel növekedhet.
- 2040-ig a népességprognózis szerint
 - Budapest lakossága 2,76%-kal növekedni fog,
 - Budapest várostérsége lakossága 13,25%-kal növekedni fog, a teljes magyar lakosság 15%-a ebben a főváros körüli térségben él majd.

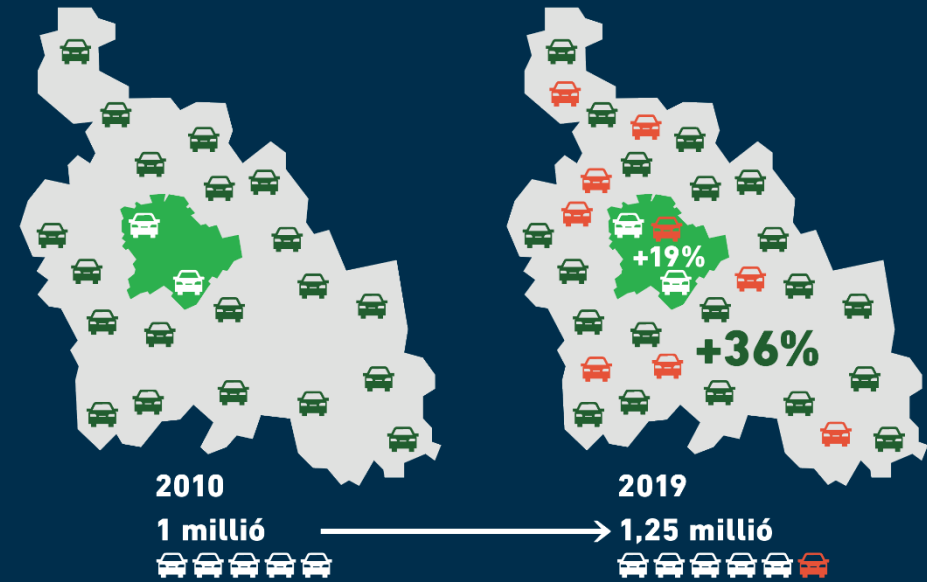


Népességszám-változás a budapesti funkcionális várostérség településeiben és Budapest kerületeiben 1960 és 2017 között

NINCS TÖBB HELY AZ EGYRE NAGYOBB SZÁMÚ INGÁZÓ AUTÓNAK

- Egyre több az ingázó autó, a helyzet fenntarthatatlan:
- 2010 óta a közúti gépjármű állomány 1 milliőról 1 millió 250 ezerre nőtt a Közép-Magyarország régióban.
- A növekedés üteme az agglomerációban kétszer akkora, mint a fővárosban, 10 év alatt 36%-kal nőtt a gépjármű állomány.
- A bevezető utak tele vannak, nem bővíthetők, de a bővítés nem is nyújtana megoldást, mert a fővároson belül **nincs több hely a beáramló autók**nak.

GÉPJÁRMŰ ÁLLOMÁNY



Közúti gépjármű állomány	2010	2019	változás
Budapest	573.000	684.000	+111.000 (+19%)
Pest megye	418.000	568.000	+150.000 (+36%)
Összesen	991.000	1.252.000	+261.000 (+26%)



Budapest útjain az autók harmada az agglomerációból érkezik, és a budapesti utakon megtett kilométerek felét a városhatáron túlról érkezők autói teszik meg.

BUDAPESTEN 10-BŐL 6-AN TÖMEGKÖZLEKEDNEK, AZ AGGLOMERÁCIÓBÓL CSAK 10-BŐL 3-AN

- Az utazás jelentős részét az ingázók dugóban töltik: **naponta átlagban 37 percet**. Ez évente 300 milliárd forint gazdasági kárt okoz a társadalomnak.



-37 perc

FŐ/NAP

DUGÓBAN
ELVESZTETT IDŐ



-300 Mrd Ft

/ÉV

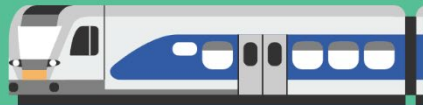
NEMZETGAZDASÁGI
KÁR

- Budapest **10-ből 6 ember** utazik közösségi közlekedéssel. Az agglomerációból **10-ből 3 ember** veszi igénybe a közösségi közlekedést.



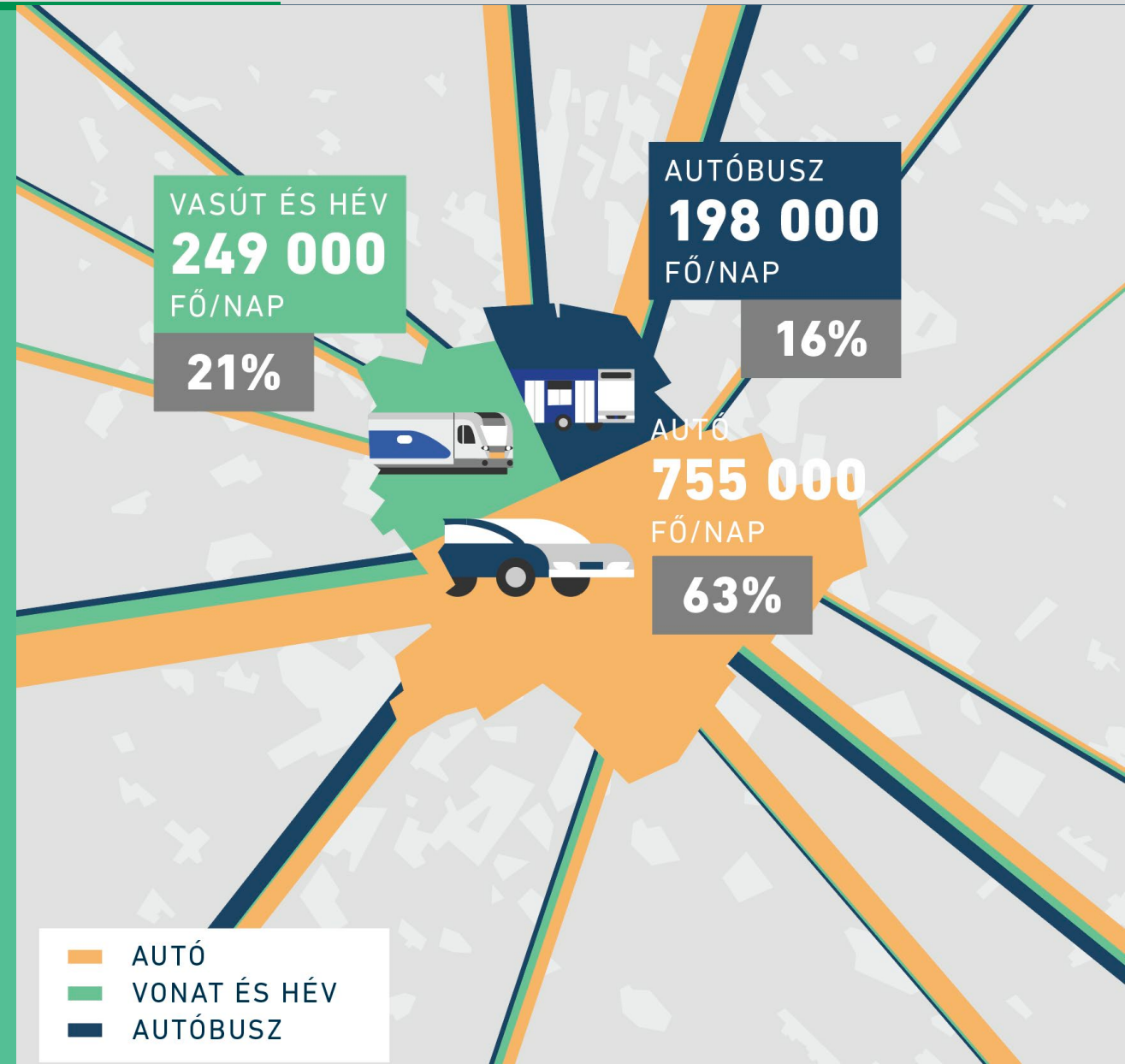
10/6

BUDAPEST



10/3

AGGLOMERÁCIÓ



A KÖRNYEZETI KÁROKKAL SZEMBEN CSAK A VASÚT FEJLESZTÉSE NYÚJTHAT MEGOLDÁST

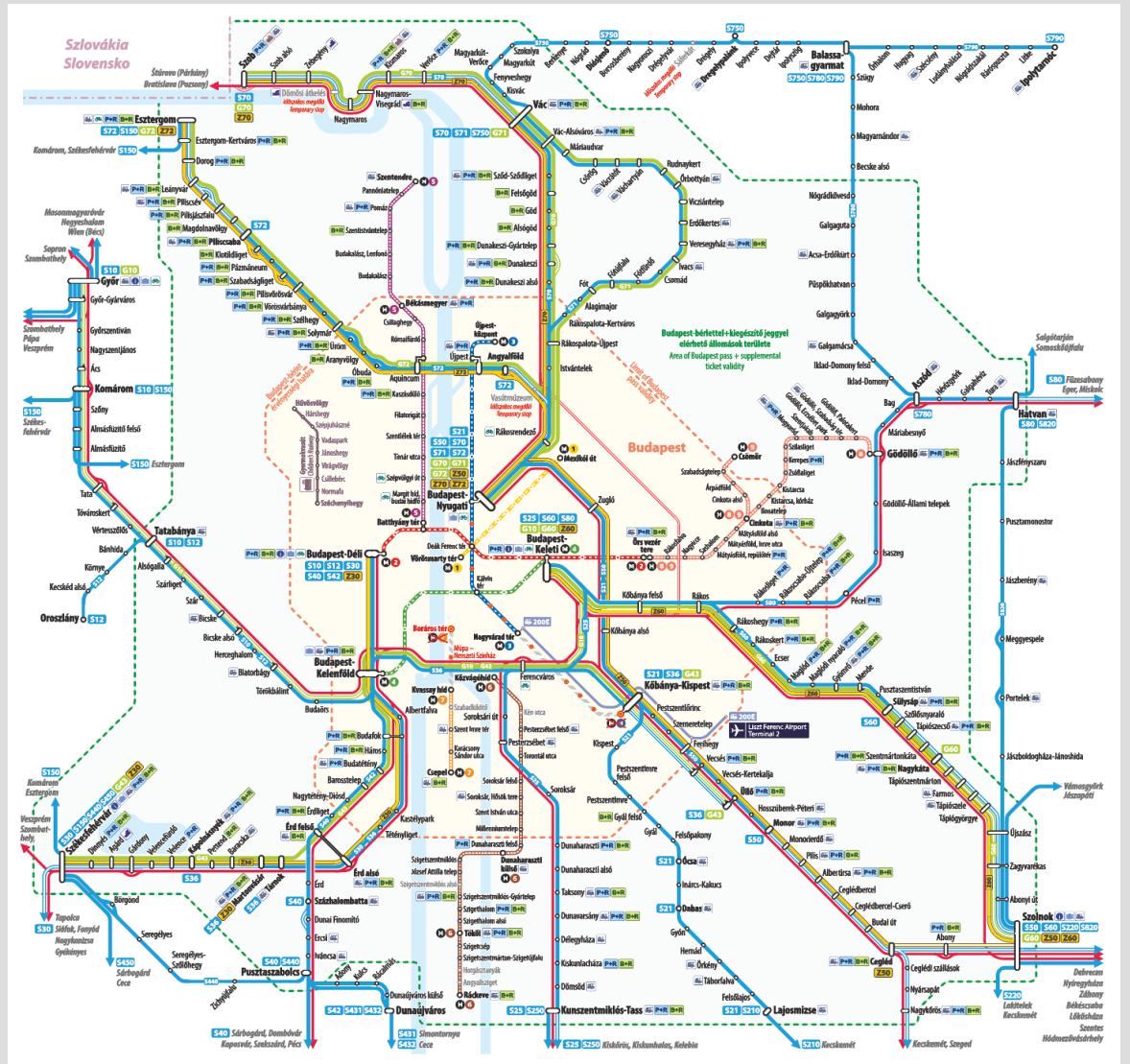
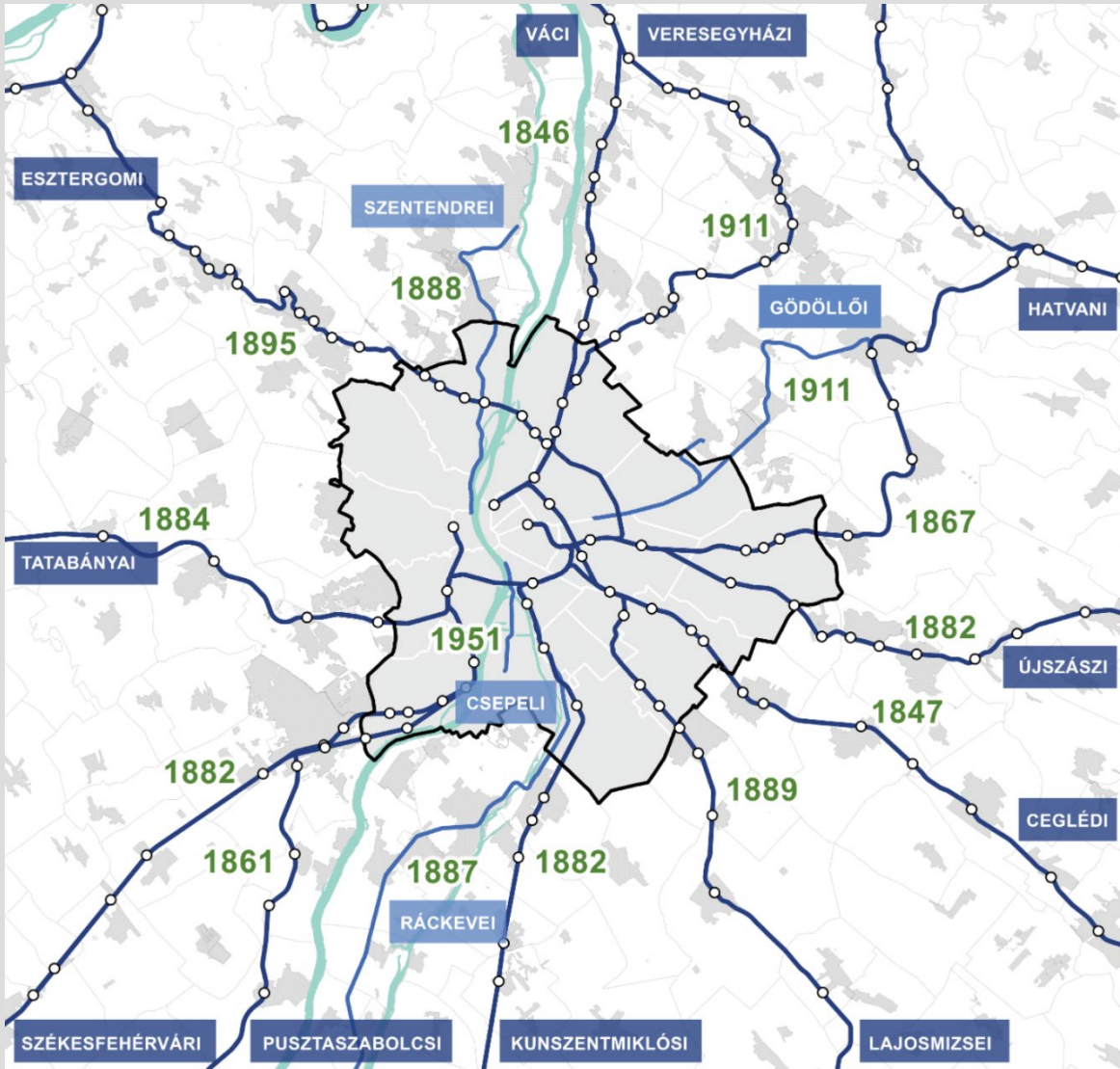
- A rengeteg gépjármű szén-dioxid kibocsátása jelentősen hozzájárul a klímaváltozáshoz. A budapesti és elővárosi térség közlekedése évente 4 millió tonna szén-dioxidot bocsát ki.
- A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia szerint 1990-hez képest **2050-ig 52-85% közötti bruttó ÜHG kibocsátás-csökkenést** kell elérni és ehhez a közlekedési munkamegosztásban szükséges a vasút részesedésének növelése.
- A budapesti elővárosi forgalomban jelen Stratégia végrehajtása a klímacélok eléréséhez nélkülözhetetlen.



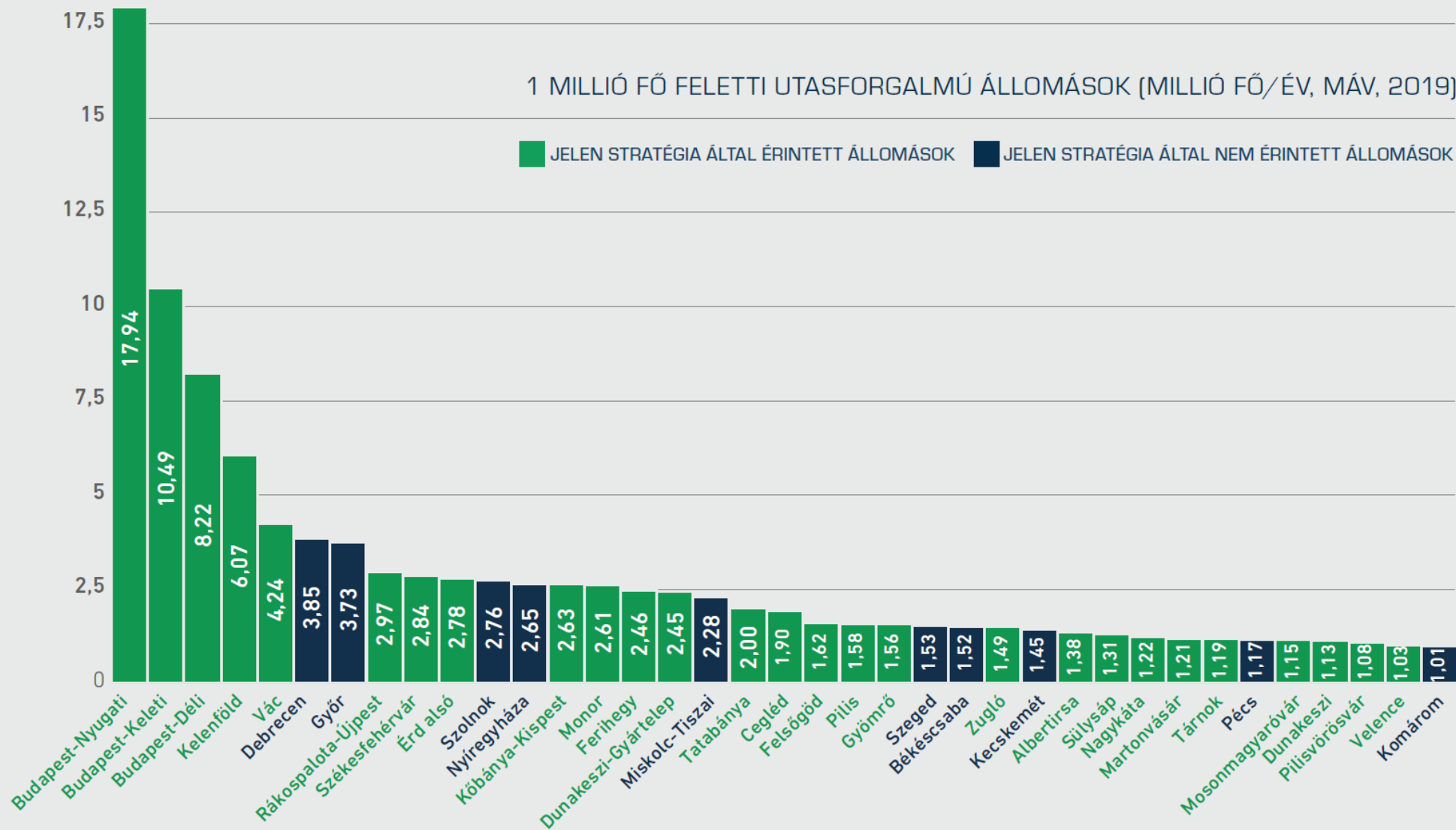
4 MILLIÓ
TONNA ÉVENTE



BUDAPEST ELŐVÁROSI VASÚTI KÖZLEKEDÉSE: 11 MÁV- ÉS 4 HÉV-VONAL, EGY ÉVSZÁZADA VÁLTOZATLAN STRUKTÚRA FORRÁS



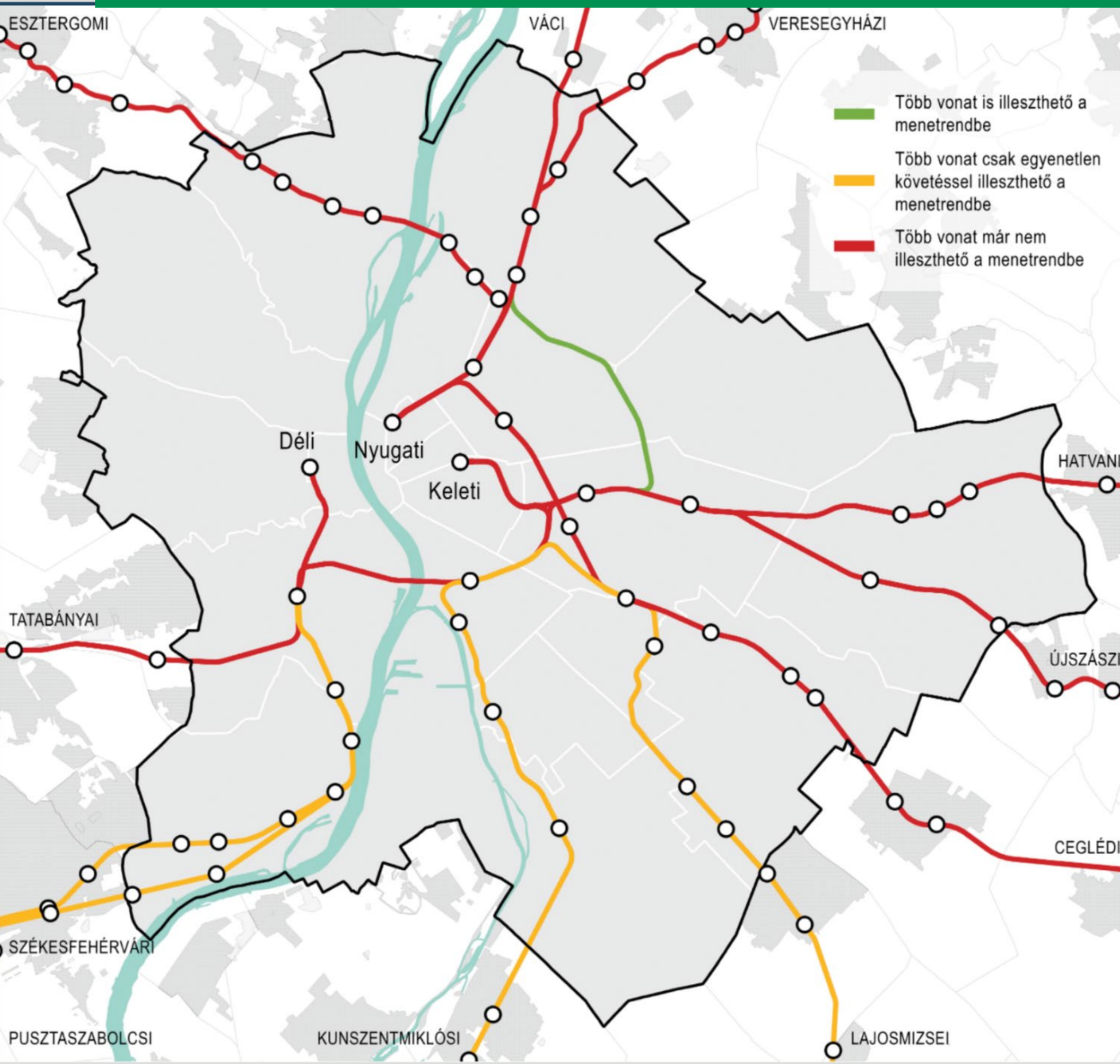
MAGYARORSZÁG ÉVI 1 MILLIÓ FÖLÖTTI UTASFORGALMÚ ÁLLOMÁSAI: 37-BŐL 27 A KÖZPONTI RÉGIÓBAN TALÁLHATÓ



**A BUDAPESTI PÁLYASZAKASZOK 53%-A FELÚJÍTÁSRA VÁR.
EZ KÉSÉSEKET OKOZ, NEM TESZI LEHETŐVÉ A VONATOK
SŰRÍTÉSÉT, A KORSZERŐ MOTORVONATOK ELŐNYEI SEM
TUDNAK ÉRVÉNYESÜLNI.**



A PÁLYAFELÚJÍTÁSOK NEM ÉRINTETTÉK A LEGKRITIKUSABB BELSŐ SZAKASZOKAT



- A budapesti vasúti pályaszakaszok 53%-a felújításra vár, annak ellenére, hogy a közelmúltban több szakasz is átépült, és jelenleg is folyamatban vannak pályarekonstrukciós munkák.
- Az állomások és megállóhelyek többsége **átépítés előtt áll**.
- A vasútállomások elhelyezkedése – kevés kivételtől eltekintve – kedvezőtlen.
- Az utasforgalmi létesítmények kiépítettsége hiányos.
- Az állomások környezete **gondozatlan, elhanyagolt**, a ráhordást biztosító létesítmények (P+R, B+R) hiányosak.

ÁLLOMÁSOK TERÜLETÉN





**A VÉGLETESEN ELAVULT TECHNOLOGIÁT A MAI NAPIG
EMBERI ERŐVEL ÜZEMELTETIK. A FEJPÁLYAUDVAROK
KORSZERŰSÍTÉSE VAGY KIVÁLTÁSA NEM HALASZTHATÓ.**

**KORSZERŐ TECHNOLÓGIAI MEGOLDÁSOK SZÜKSÉGESEK
A VASÚT KÉSÉSEKTŐL MENTES, HATÉKONY ÉS
SZÍNVONALAS ÜZEMELTETÉSÉHEZ.**

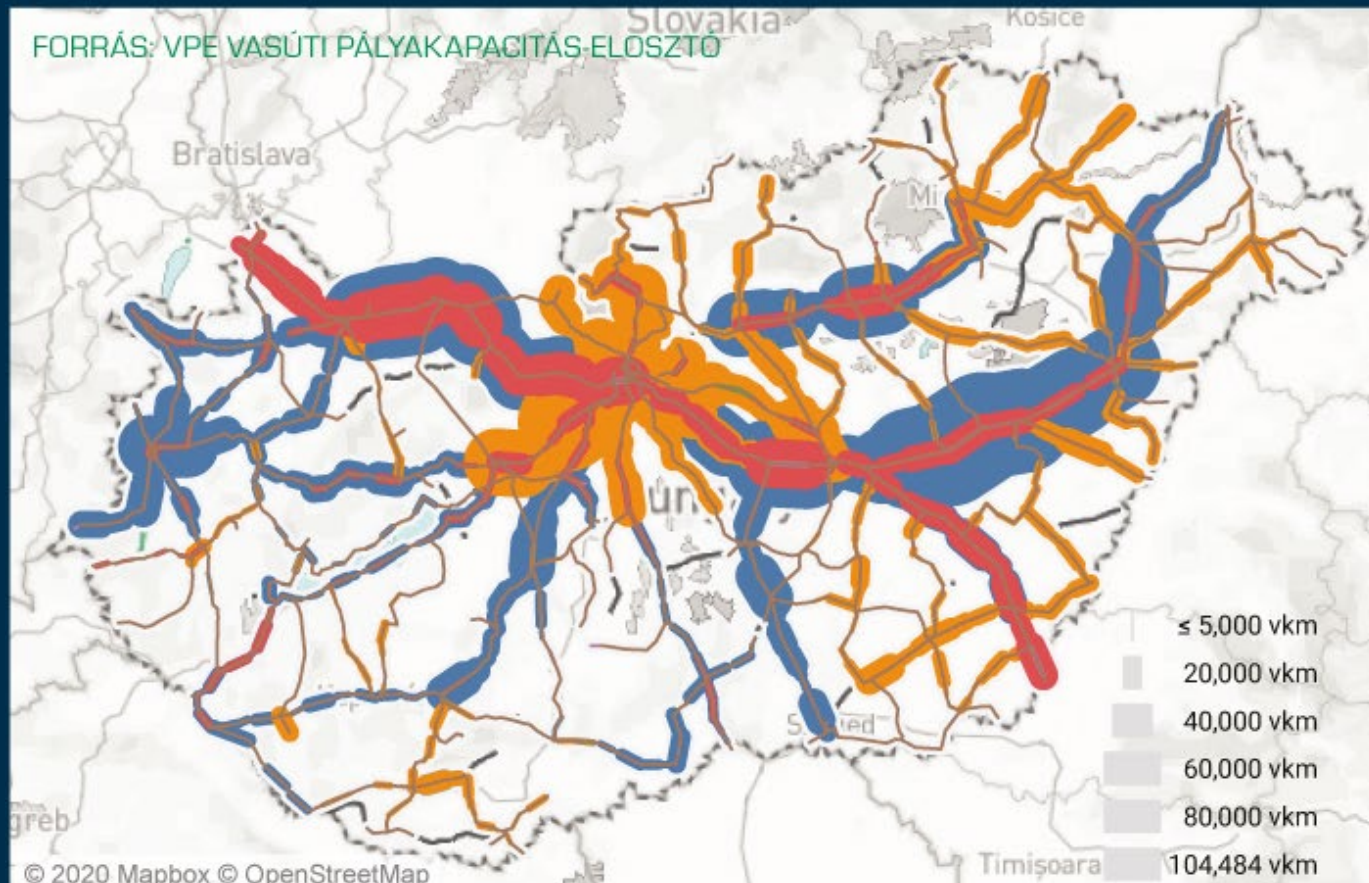


Fotó:
REGIONALBAHN.HU

A PÁLYAFELÚJÍTÁSOK NEM ÉRINTETTÉK A LEGKRITIKUSABB BELSŐ SZAKASZOKAT

A BUDAPESTI ÁLLAPOTOK A KÖRNYÉK ELŐVÁROSI VONATAIN TÚL SÚLYOSAN ÉRTINTIK A NEMZETKÖZI TEHERFORGALMAT ÉSS A TÁVOLSÁGI SZEMÉLYFORGALMAT IS, KORLÁTOZZÁK AZ ORSZÁG ÁTJÁRTHATÓSÁGÁT ÉS TÉRSÉGI VERSENYPÉSSÉGÉT.

Összes vonatkilométer: 101 434 088 km



TÁVOLSÁGI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ VONAT
41 996 022 VKM

HELYI (ELŐVÁROSI, REGIONÁLIS) SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ VONAT
37 689 475 VKM

SZERELVÉNYVONAT
2 344 052 VKM

TEHERVONAT
15 948 402 VKM

MOZDONYVONAT
2 872 468 VKM

ÜZEMI VONAT
583 669 VKM

BUDAPESTEN 10-BŐL 6-AN TÖMEGKÖZLEKEDNEK, AZ AGGLOMERÁCIÓBÓL CSAK 10-BŐL 3-AN

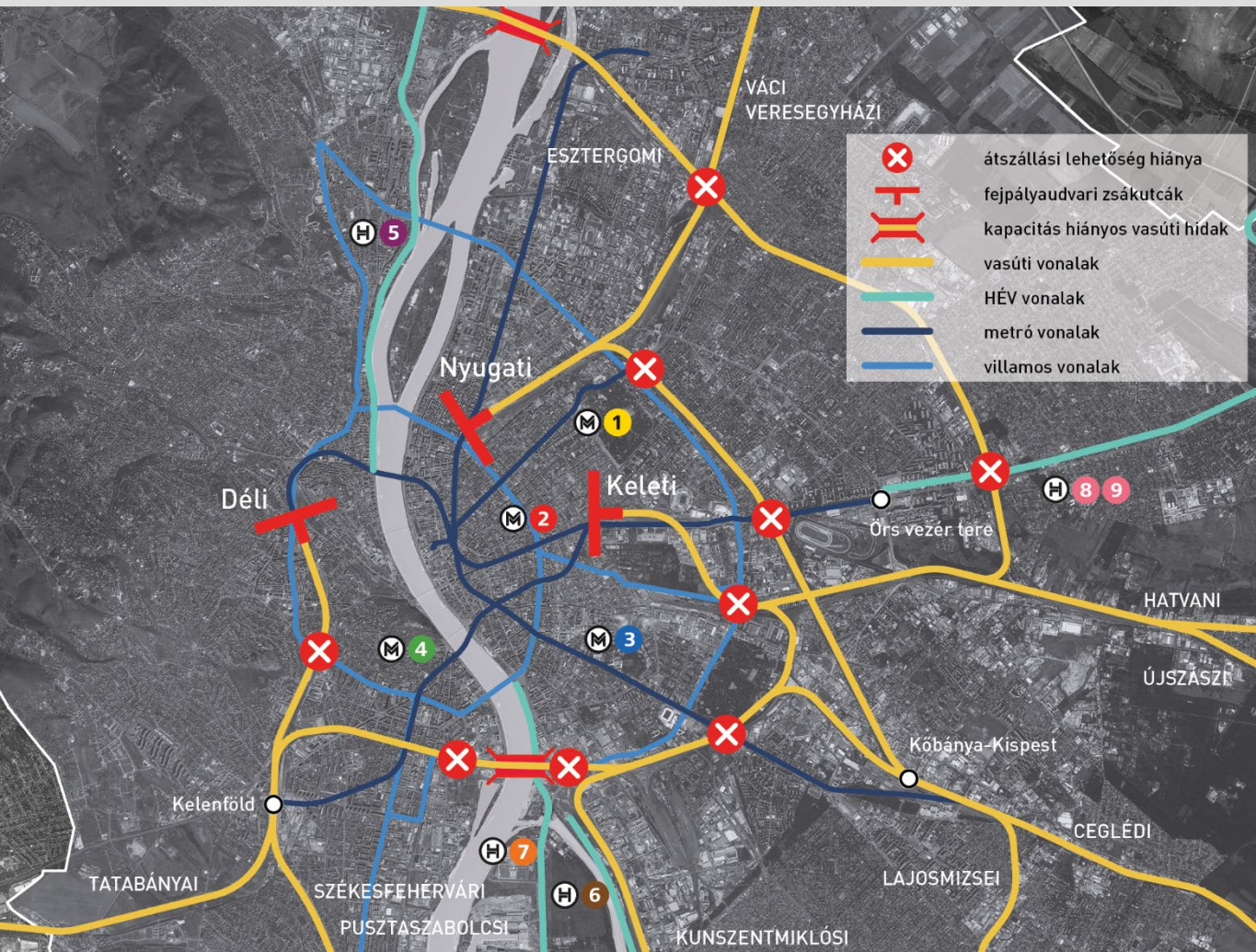
- Az elmúlt években átlagosan évi **10.000 órát késnek a vonatok a budapesti elővárosi hálózaton.**
- Az elővárosi szakaszokon **100-ból 13 vonat késik 5 percnél többet.**
- A 2018-ban rögzített késések közel kétharmadát az **ideiglenes sebességkorlátozások okozták.**
- A jelentős időtartamú késéseket
 - a biztosítóberendezés hibák,
 - az útátjárók biztosításának problémái,
 - a felsővezeték zavarok, valamint
 - a zavarhelyzetek operatív kezelésének hiánya idézi elő.
- A gyakori, kiszámíthatatlan késések miatt gyakran a **tervezett utazási idő a kétszeresére nyúlik.**

A KAPACITÁSHIÁNY ÉS A MŰSZAKI ÁLLAPOTOK A VONATOK ÁLLANDÓ KÉSÉSÉT OKOZZÁK



**A VASÚT MEGÁLLÁS NÉLKÜL HALAD ÁT TÖBB FONTOS
KERESZTEZŐDÉSEN, NEM VESZ RÉSZT A FŐVÁROS
KÖZLEKEDÉSÉBEN.**





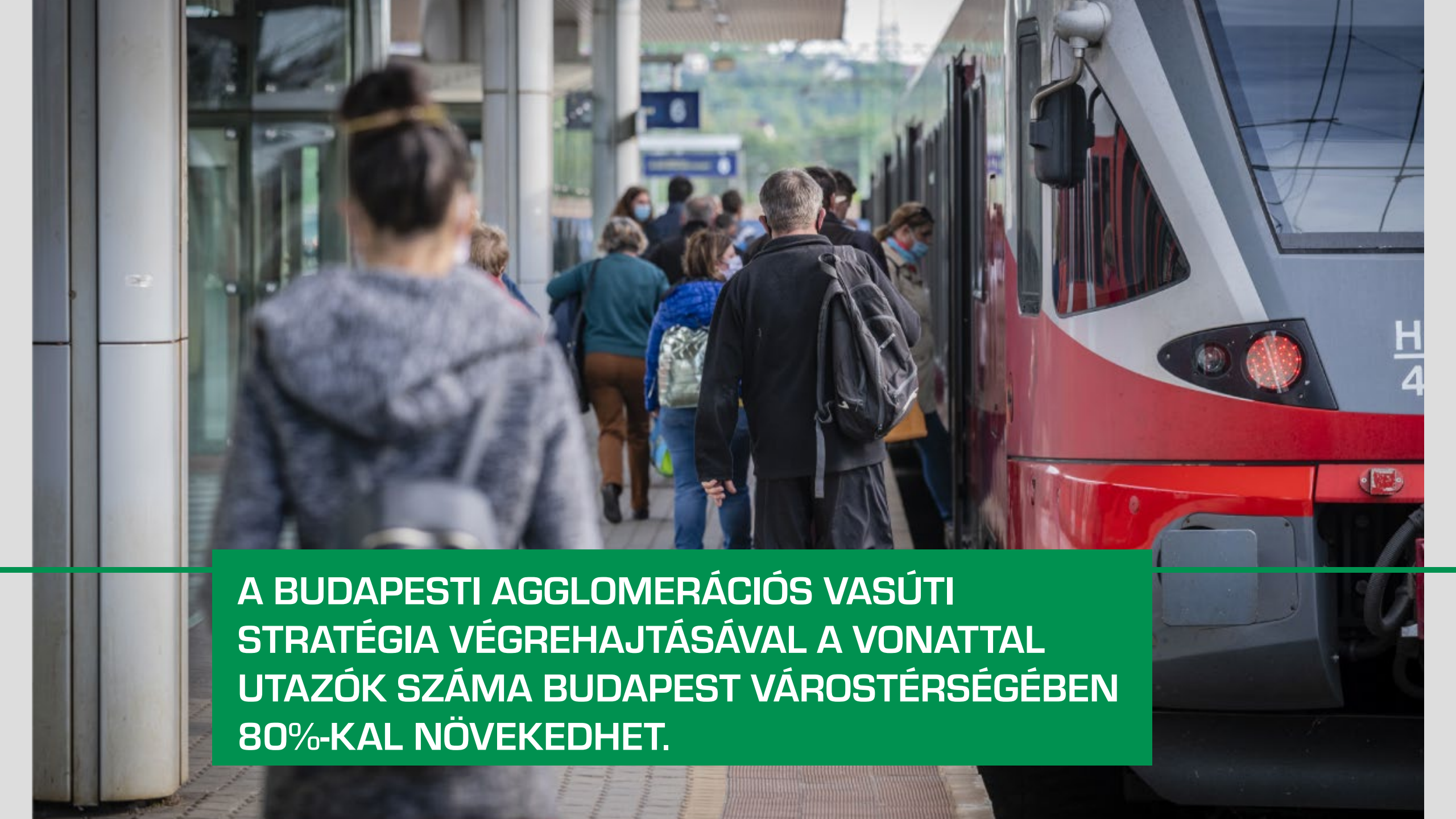
AZ ELAVULT STRUKTÚRA NEM TESZI LEHETŐVÉ A VASÚT NAGYOBB SZEREPVÁLLALÁSÁT

- Az átszállási lehetőségek száma jelenleg **korlátozott**, sok helyen a vonatok megállás nélkül haladnak át metrók, villamosok fölött.
- A gőzmozdonyok korából örökölt, zsákutcát jelentő fejpályaudvarok akadályai a vonatok sűrítésének.
- Kevés és túlterhelt a Dunát keresztező **kapcsolat**. A forgalom a két összekötő vasúti hídon bonyolódik:
 - Az **Újpesti vasúti hídon** csak az esztergomi vasútvonal **elővárosi vonatai** közlekednek.
 - A **Déli összekötő vasúti híd** az ország egyik legterheltebb vasúti vonalszakasza. Jelenleg egyedül ez a híd bír olyan hálózati kapcsolattal, mely **képes** lebonyolítani a két országrész közötti vasúti forgalmat.

MIÉRT NEM ELÉG CSAK FELÚJÍTANI?

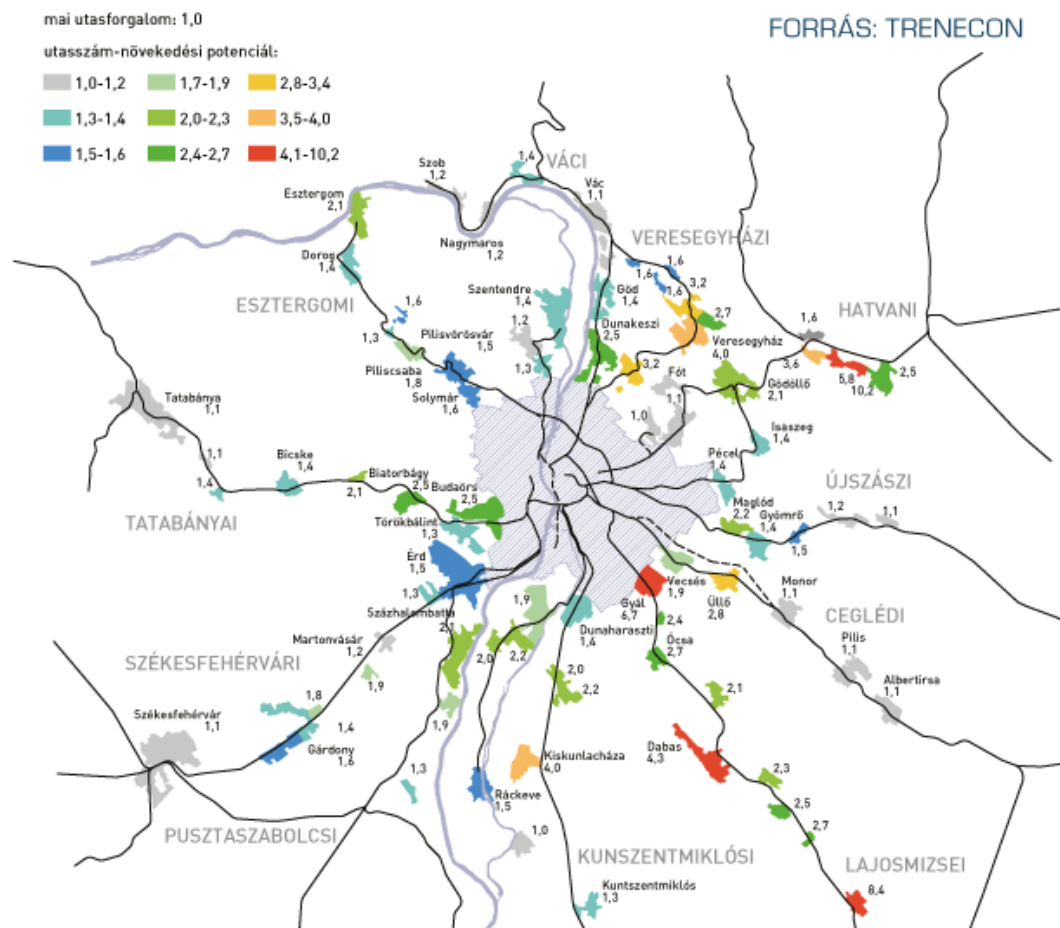


Fotó: MTI

A photograph of a train station platform. In the foreground, a woman with dark hair in a bun, wearing a grey hoodie, is seen from behind. In the background, a group of people, some wearing face masks, are standing on the platform. To the right, a red and white high-speed train is visible, with the letters 'H' and the number '4' on its side. The platform has white pillars and a blue sign in the distance.

**A BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI
STRATÉGIA VÉGREHAJTÁSÁVAL A VONATTAL
UTAZÓK SZÁMA BUDAPEST VÁROSTÉRSÉGÉBEN
80%-KAL NÖVEKEDHET.**

HÁNYAN VÁLASZTANÁK A MINŐSÉGI VASUTAT AZ AUTÓ HELYETT?



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,

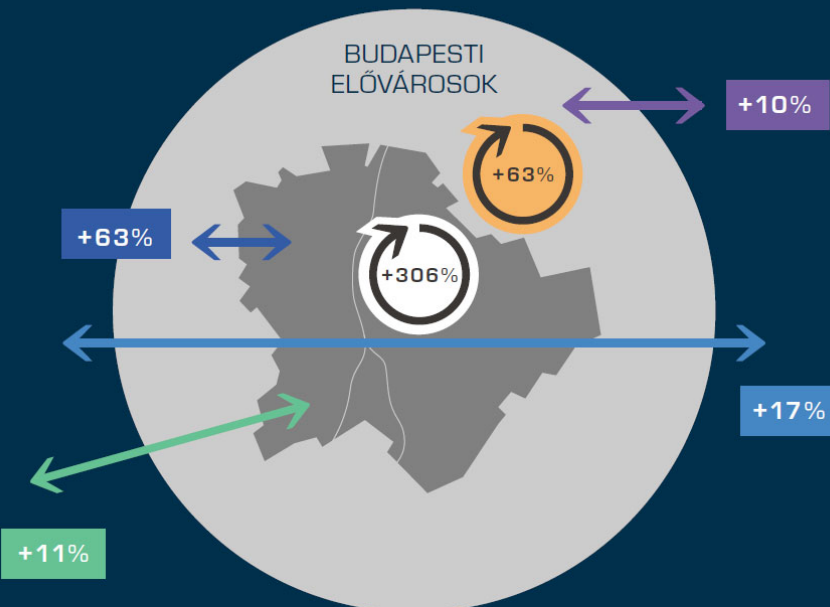
— igény alapú becslés. Így az egymást erősítő módszerek alkalmazásával a kapott hasonló eredmények kellően hitelesek.

ELŐVÁROSOKA JELENLEGINÉL 80%-KAL TÖBB UTAS LEHET A VASÚTON

- A Budapesten belüli vasúti utazások száma több, mint négyszeresére növelhető.
- Az elővárosi vasúti utazások száma a vizsgálatok alapján 63%-kal növelhető.
- Távolsági és nemzetközi viszonylatban közelítőleg 10%-os növekedés feltételezhető.
- Összességében tehát a teljes fővárost és térségét érintő MÁV Start utazások száma naponta több, mint félmillió utas lehetne, amely összesen 80%-os bővülés.
- Ezen belül a Budapestet és az elővárosi térséget közvetlenül érintő utazások számának várható növekedése 97%-os.
- A forgalmi vizsgálatok alapján a javasolt vasúti fejlesztések hatására mintegy **115 ezer személygépkocsiról** módot váltó **utasra lehet számítani**.

  **-115.000**
autós ingázó

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



távolsági - elővárosi utazások

előváros és Budapest
közötti utazások

távolsági célpont - Budapest
közötti utazások

távolsági célpontok
közötti utazások

elővárosok közötti utazások

Budapesten belüli utazások

az adatok a HÉV utasforgalmát nem tartalmazzák

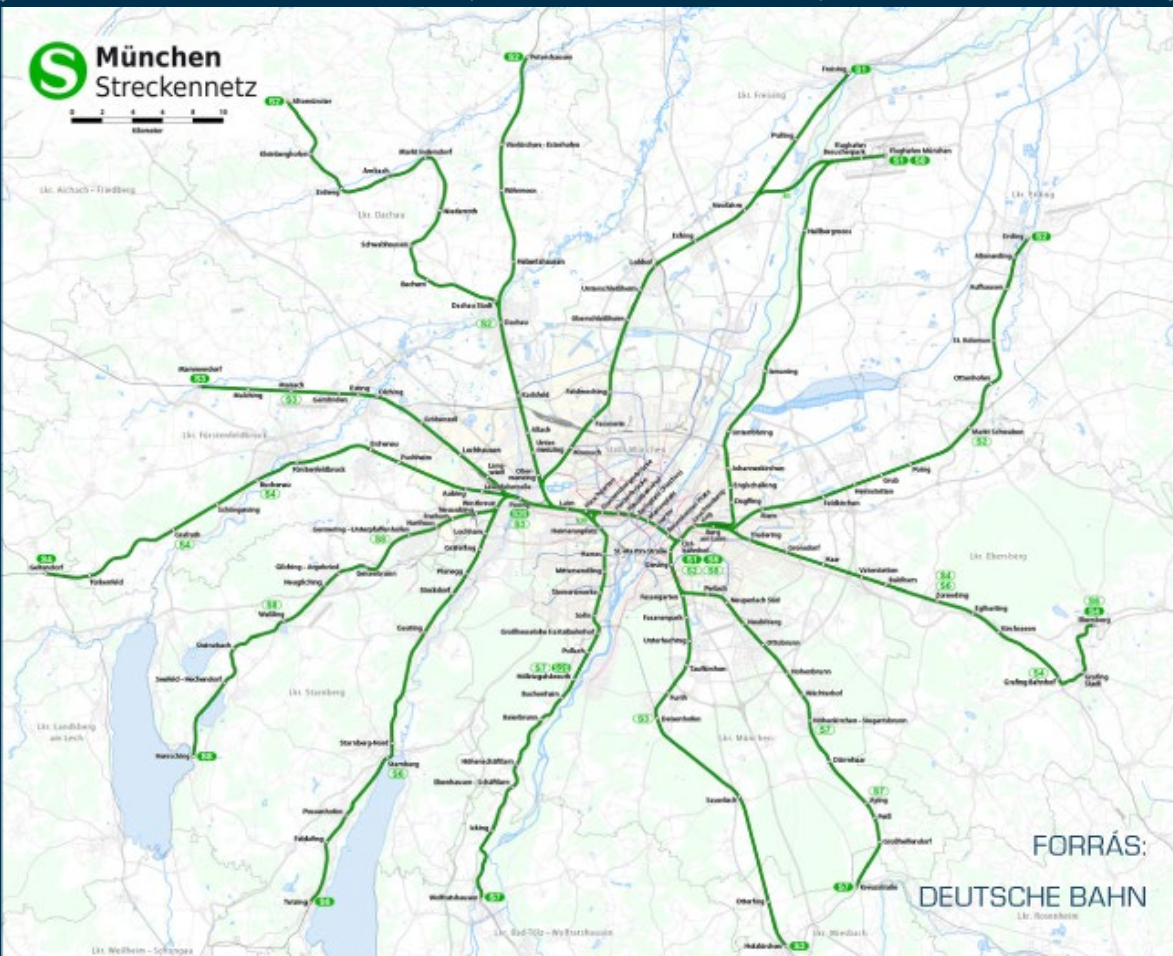
AZ AZONOS MÉRETŰ MÜNCHENI AGGLOMERÁCIÓBAN A VASÚT HÁROMSZOR ANNYI UTAST SZÁLLÍT, MINT BUDAPESTEN

- München Európa egyik leggazdagabb várostérsége, ahol a legtöbb autót adják el. Mégis, a Budapesttel azonos méretű városban és agglomerációjában háromszor annyian utaznak vonattal naponta.
- Münchenben az 1972-es olimpiára alakították ki az átmenős rendszerű elővárosi vasúthálózatot (S-Bahn). A vonalak közös szakasza a város alatt egy 4,3 km hosszú alagútban vezet, biztosítva a belvárosi kapcsolatokat és kiváló átszállási lehetőségeket.



FORRÁS: DEUTSCHE BAHN,
UWE MIETHE

VÁROS	MÜNCHEN	BUDAPEST
Terület	310 km ²	525 km ²
Népesség	1,45 millió fő	1,7 millió fő
Agglomerációval együtt	kb. 3 millió fő	kb. 3 millió fő
Elővárosi vasúti utasszám	840 ezer utas/nap	289 ezer utas/nap



FORRÁS:
DEUTSCHE BAHN

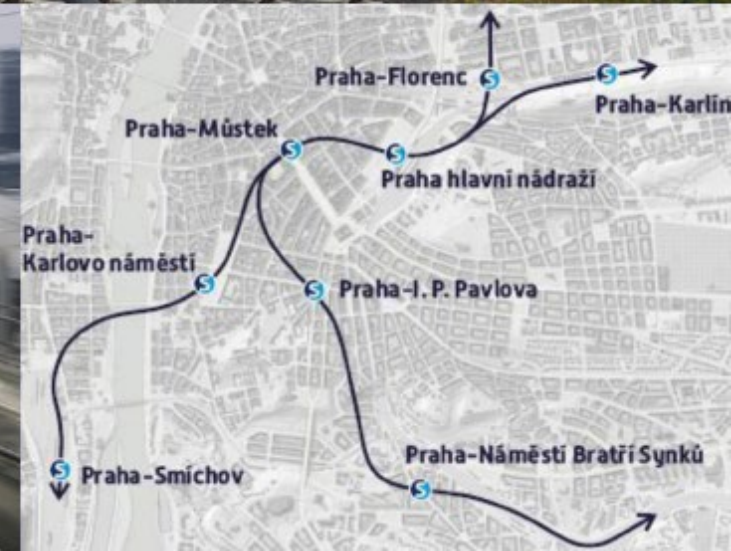
BÉCS RÉGI FEJPÁLYAUDVARÁNAK ELBONTÁSÁVAL ALAKÍTOTTÁK KI AZ ÚJ, ÁTMENŐS RENDSZERŰ FŐPÁLYAUDVARTFORRÁS

A vasút ma szerves része a városi tömegközlekedésnek és gyors, kényelmes kapcsolatot biztosít Nyugat- és Közép-Európa között. A felszabadított vasúti rozsdaterületen pedig zöldterületek, lakások és munkahelyek jöttek létre.



PRÁGA A KORÁBBI SIKERES PROJEKTET KÖVETŐEN MÁR A KÖVETKEZŐ VASÚTFEJLESZTÉST TERVEZI

- Prágában a 2004-2008 között zajló **„Nové spojení”** (Új kapcsolat) projekt részeként létrehoztak egy, a főpályaudvart négy másik városi állomással összekötő új, négyvágányú vasúti korridort. Ennek része volt egy új vasúti híd és egy a régit kiváltó új alagút építése is.
A beruházásoknak köszönhetően az utasszám a **2010-ben mért kétszeresére nőtt.**
- A projekt második ütemeként a Moldva folyó **alatt új, 9 kilométeres vasúti alagút létesítését tervezik elősorban az elővárosi vonatok számára.** A „Metro S” beruházás részeként 5 új vasúti megálló jönne létre a belváros alatt, melyek mind kapcsolatot adnak a már meglévő metróvonalakhoz. A meglévő felszíni pályaudvarok által lefedett területeket újra gondolják.



Minden elővárosi vasútállomásról

4x



óránként legalább **4 vonat** induljon Budapestre,

3x



amelyekkel legalább **3 metróvonal** elérhető
közvetlenül,

1x



és mindezt **egyetlen bérlettel vagy jeggyel** lehessen
igénybe venni.



**A DÉLI KÖRVASÚT BŐVÍTÉSE AZ ELSŐ LÉPCSŐ
A SZŰK KERESZTMETSZET FELOLDÁSÁHOZ
ÉS KOMPLEX VÁROSFEJLESZTÉSI
BEAVATKOZÁS IS EGYSZERRE**

ÁTTEKINTÉS



- A Déli körvasút bővítése egy új vasúti közlekedési tengellyel bővíti a közlekedési kínálatot, irányonként 10-15 perces járatsűrűséggel.
- Közvetlen, átmérős elővárosi járatok, a Dunát keresztezve.
- Új átszállókapcsolatok Dél-Buda, Érd, Székesfehérvár, illetve Kelet-Pest, Monor, Üllő és a repülőtér felől:
- a Nádorkert megálló az Infopark és a Budafoki út térségéhez, a budai fonódó villamoshoz,
- a Közvágóhíd megálló a belváros felé meghosszabbítandó HÉV-vonalakhoz és a megújuló dél-pesti és észak-csepeli térséghez,
- a Népliget megálló pedig az M3 metróhoz.

ÚJ MEGÁLLÓK, ÚJ ÁTSZÁLLÁSI KAPCSOLATOK

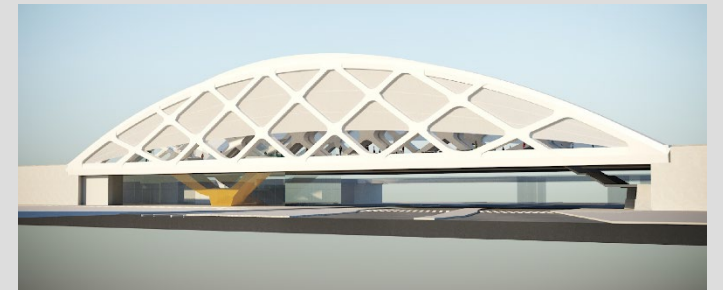
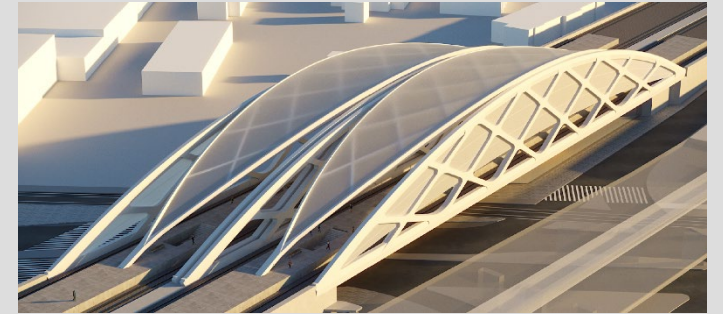
NÉPLIGET



NÁDORKERT



KÖZVÁGÓHÍD



MIÉRT JOBB AZ ÁTMENŐ VASÚTI RENDSZER, MINT A FEJPÁLYAUDVAROK FEJLESZTÉSE?

BUDAPEST HATÁRÁT ÁTLÉPŐ
VONATOK SZÁMA, IRÁNYONKÉNT

JELENLEG    

42 VONAT/ÓRA

CÉL:



93 VONAT/ÓRA

FEJPÁLYAUDVARI RENDSZER BŐVÍTÉSE



✗ nem érjük el a célt

- A fejpályaudvarokon a beérkező szerelvény irányváltásra kényszerül, az érkező és induló vonatok keresztezik egymást.
- Egy fejpályaudvari vágányon óránként 2 vonat fordul meg.
- A fejpályaudvarok bővítése többlet területet igényel.

ÁTMENŐ PÁLYAUDVARI RENDSZER



nagyságrendileg megegyező
beruházási költség

✓ elérjük a célt

- Az átmenő pályaudvarokon a beérkező vonatok percek alatt továbbhaladnak, a közlekedés folyamatos.
- Az átmenő pályaudvarokon vágányonként egy irányban óránként 12 vonat halad át.
- Az átmenő pályaudvari rendszer kialakítása értékes területeket szabadít fel.

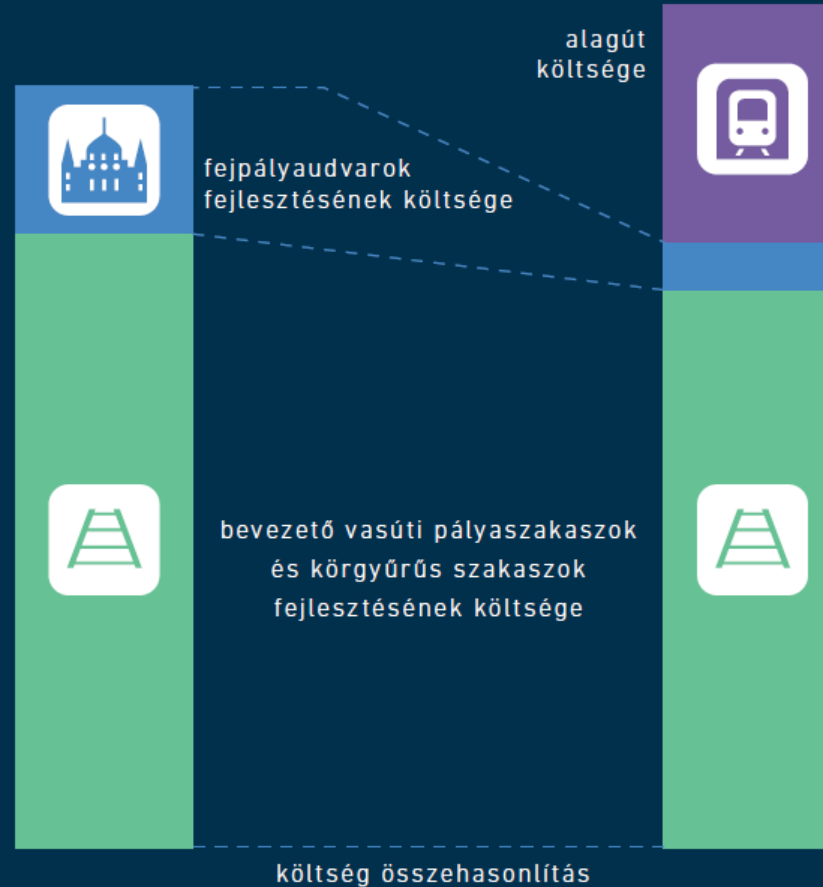
TELJES PROGRAM 2040-IG: ÉRDEMI ELTÉRÉS NINCS A FEJPÁLYAUDVARI ÉS AZ ALAGUTAS VERZIÓ KÖZÖTT

FEJPÁLYAUDVARI RENDSZER BŐVÍTÉSE



Mérsékelt kapacitásbővítés, a teljes 80% utasszám növekedési potenciál nem kiaknázható

- Fejpályaudvarok területigénye növekszik.
- Rozsdaterületek felszabadítása nem lehetséges.
- Többszintes pályaudvarok szükségesek.
- Hálózati kapcsolatok nem javulnak.
- Átszállási kényszerek megmaradnak.
- Nem jön létre új, Dunát keresztező kapcsolat.



ÁTMENŐ PÁLYAUDVARI RENDSZER KIALAKÍTÁSA



Biztosítja a szükséges kapacitásbővítést és a teljes utasszám növekedési potenciál elérését.

- Kisebb vasúti területen több utas.
- Több közvetlen eljutási lehetőség, nagymértékű időnyereség.
- Több utas a bevezető szakaszokon.
- Több rozsdáövezeti fejlesztési terület.
- Fejpályaudvari torlasztópontok megszűnése.
- Budapesten a négyszeresére növekvő helyi utazásszám.
- Klímavédelmi célok jobban teljesülnek.

Az átmenő rendszer számtalan előnye miatt az alagút megépítését javasolja a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia.

EGY ÚJ, DUNÁT KERESZTEZŐ KAPCSOLAT ÚJ SZEREPBE HELYEZI A VASUTAT A FŐVÁROSBAN

- A vasúti pályahálózat két dunai keresztezésre épülő szerkezete a mainál sokkal nagyobb **rugalmasságot adhat a viszonylatszervezésben és a vasúti forgalom üzemeltetésében.**
- A Déli és a Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút
- **több új összeköttetést létesít,**
- **a belvárost jobban feltárja,**
- **a vasút szerepét a városon belüli közlekedésben jelentősen növeli,**
- **több új átszállásmentes kapcsolatot hoz létre,**
- **jelentősen megnöveli a vasúti kapacitást Budapesten, egyidejűleg lehetővé teszi a mai Déli pályaudvar bezárását.**
- Az átmenő rendszer **helytakarékos, a belvárosban értékes területek szabadíthatók fel:** a Déli pályaudvar teljes egészében, de a Nyugati pályaudvaron is jelentős területek.
- Ez a rendszer **vonzza a legtöbb utast az egyéni közlekedésből,** legalacsonyabb a **környezetterhelése,** és a felszín alatti vezetés révén **a zajterhelése is.**

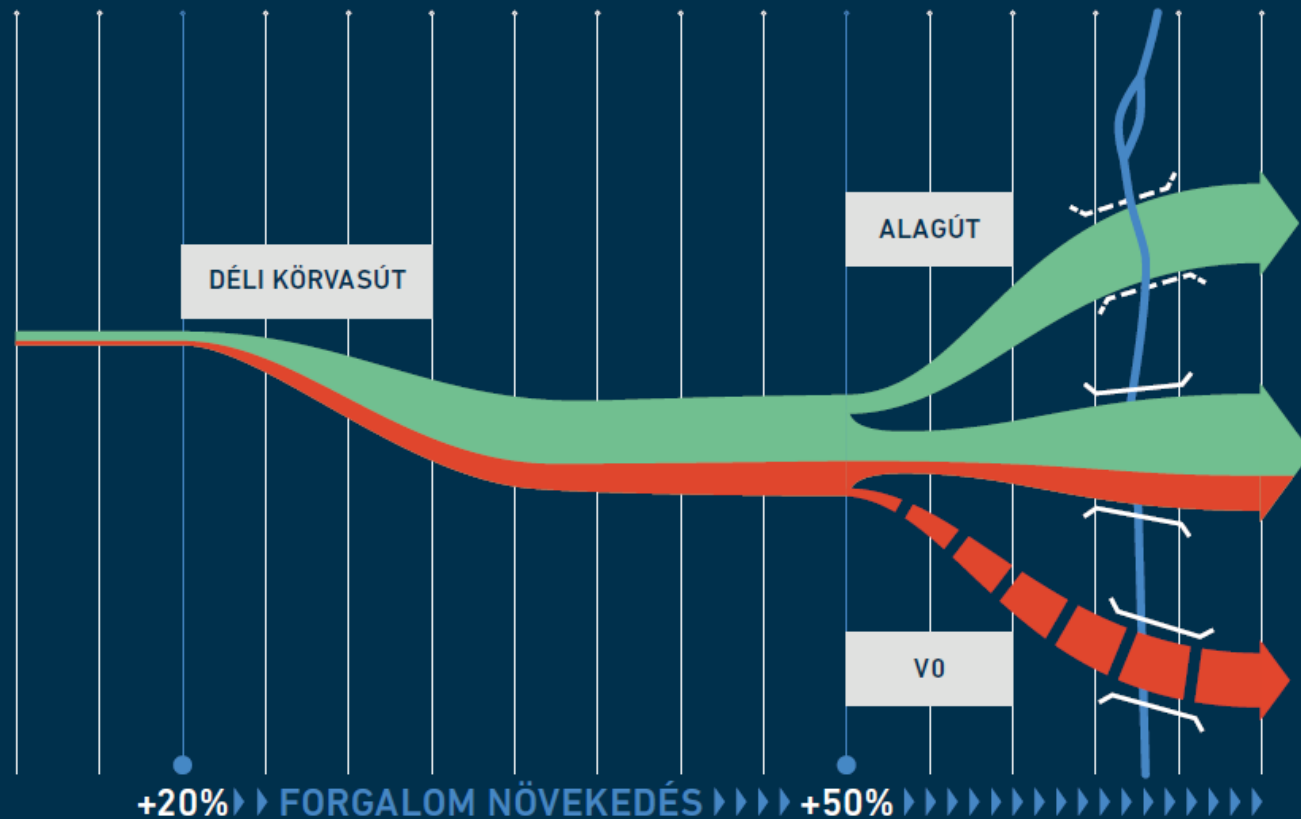




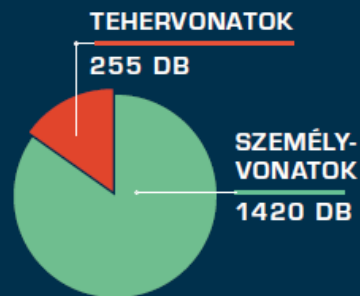
ÚJ, DUNÁT KERESZTEZŐ KAPCSOLAT

- A kb. 4,5 km hosszú alagútban **2 vágányú, villamosított vasútvonal kapna helyet**, amely csak a személyforgalmat szolgálná.
- Az Alagút maximális kapacitása 24 vonat/óra lenne egy irányba, vagyis akár **2,5 percenként követhetnék egymást a vonatok**.
- A Budapest Fejlesztési Központ **részletes megvalósíthatósági** tanulmányt készített, amely több nyomvonalat vizsgál. Tervezett állomások:
 - Nyugati pályaudvar mélyállomás,
 - Déli pályaudvar – Széll Kálmán tér.
- Az alagút hatékony működéséhez **fejleszteni kell az odavezető felszíni szakaszok kapacitását**: Váci, Hatvani, Újszászi, Ceglédi vonal, Zuglói körvasút, Külső körvasút, Kelenföld állomás.

A KAPACITÁSNÖVELŐ INTÉZKEDÉSEK RÉVÉN CSÖKKEN A TEHERVONATOK MENETIDEJE ISTEHERVONATOK



JELENLEGI NAPI
VONATSZÁM
MEGOSZLÁSA
BUDAPESTEN:



SZEMÉLYFORGALOM



TEHERFORGALOM

- A Déli körvasút bővítése a jelenlegi forgalom növekedését elégíti ki, ahhoz teremt elegendő kapacitást.
- A személyforgalom további növekedését jelen stratégia igazolja, ennek kielégítéséhez szükséges a Déli és a Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút megvalósítása.
- A személyvonati közlekedést segítő infrastruktúra-beavatkozások, a vonalak kapacitásának növelése a teherforgalom feltételeit is javítják, csökkentik a tehervonatok áthaladási idejét és késéseit.
- Amennyiben a vizsgálatok igazolják, a teherforgalom további növekedése esetén szükséges lehet egy Budapestet elkerülő teherforgalmi vasútvonal (V0) megvalósítása is.

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

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



Zónázó és ütemes menetrend, **15-30 perces követési időkkel**



100%ban **korszerű** elővárosi motorvonatflotta



Több mint 200 hektár **vasúti terület rehabilitációja**



20 perc alatt elérhető a **repülőtér** a belvárosból



60 000 tonna CO₂ kibocsátás csökkenés évente

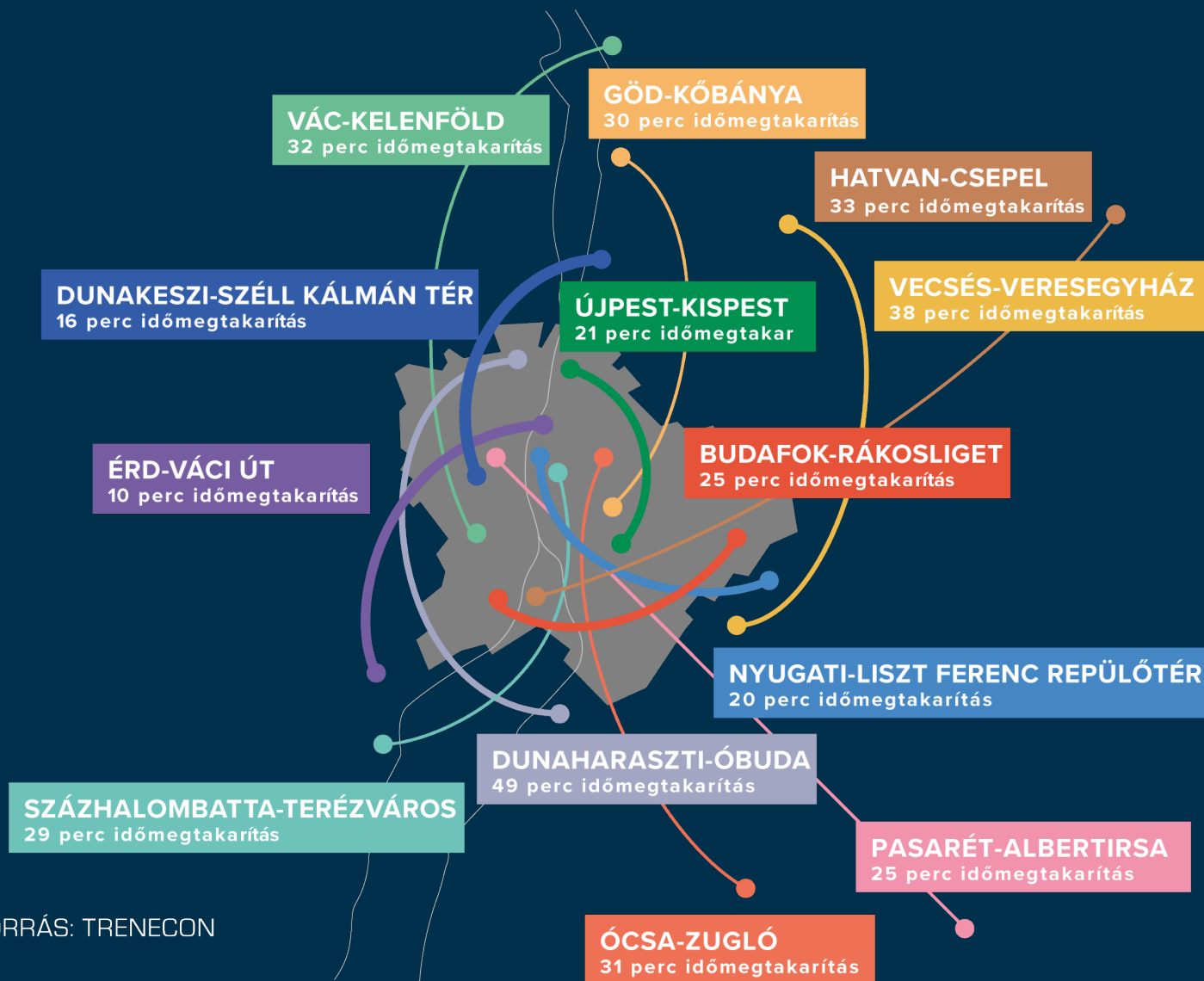


A fővárost érintő tehervonatok áthaladási ideje **70 perccel csökken**

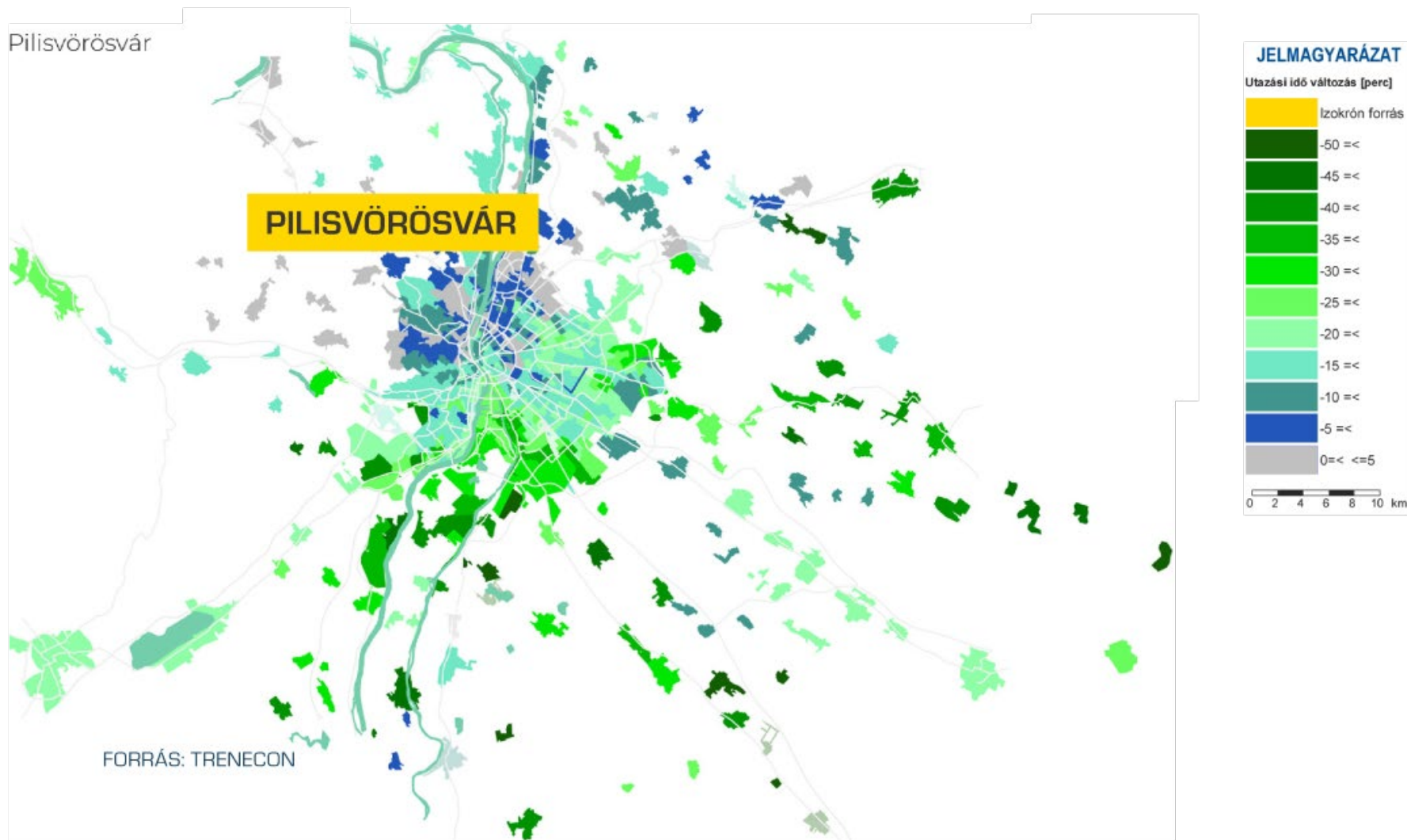


16 db új vasúti megálló

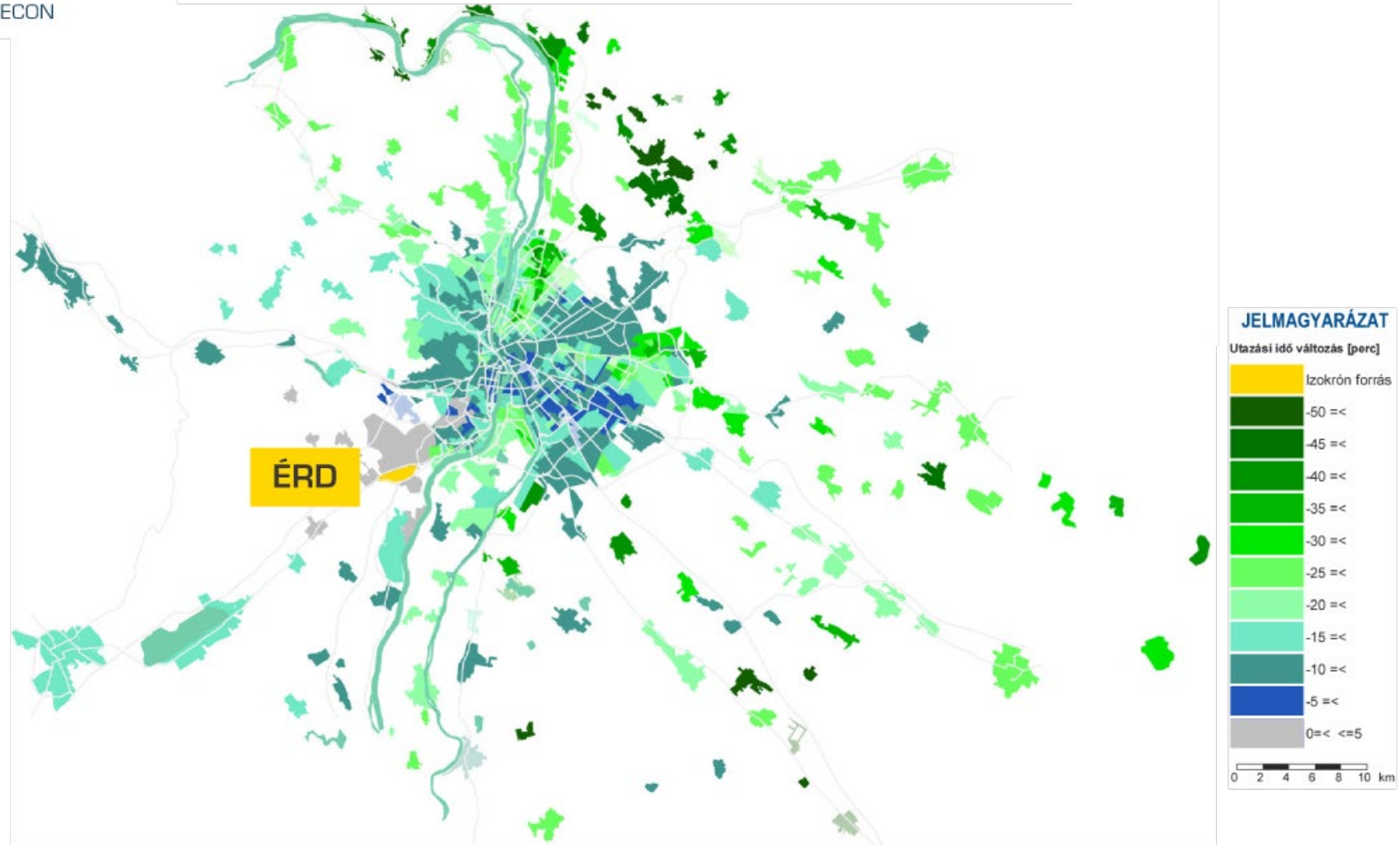
FORRÁS: TRENECON



UTAZÁSI IDŐ VÁLTOZÁSA PILISVÖRÖSVÁRRÓL A STRATÉGIA MEGVALÓSULÁSA ESETÉN

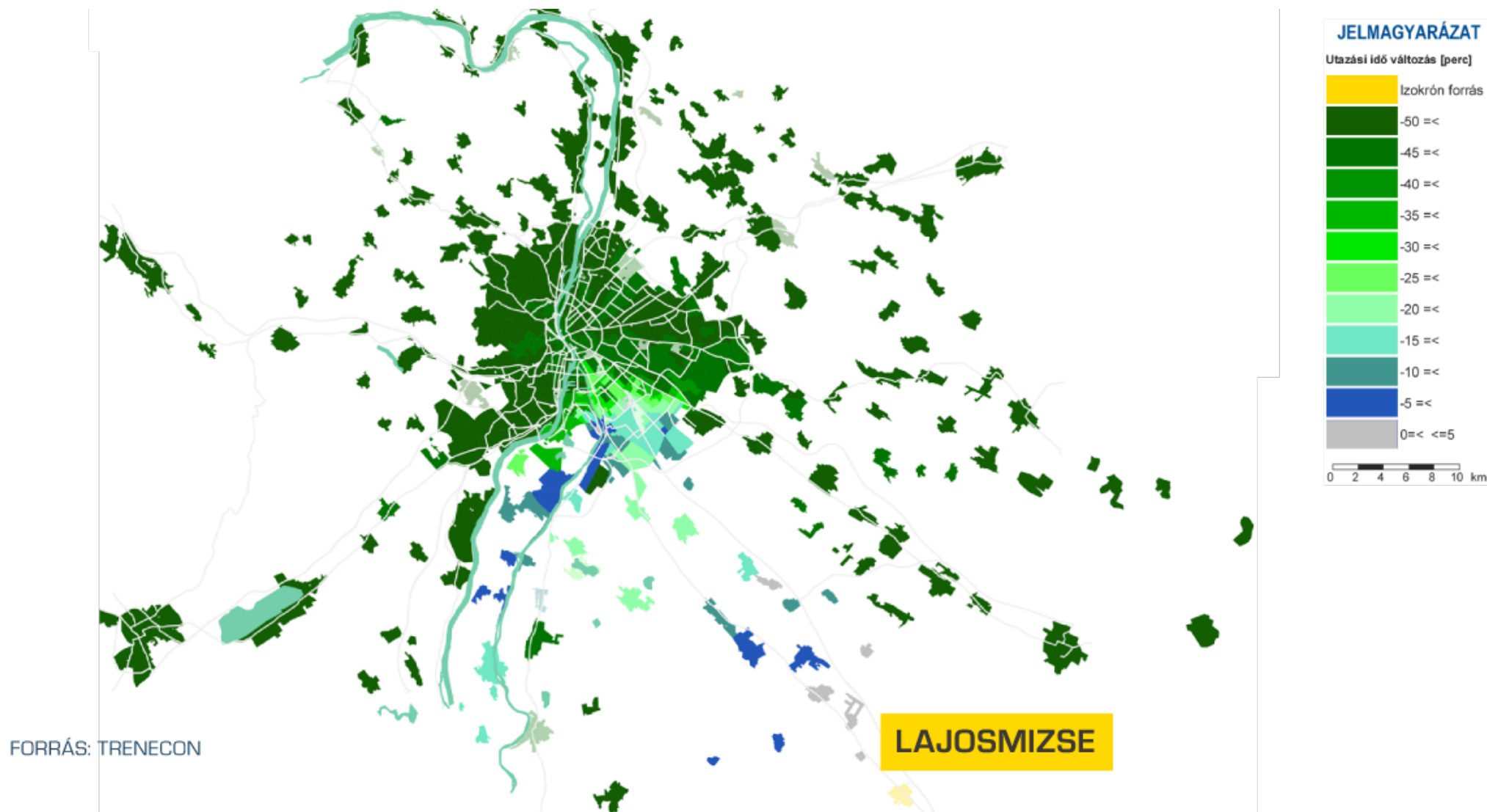


FORRÁS: TRENECON

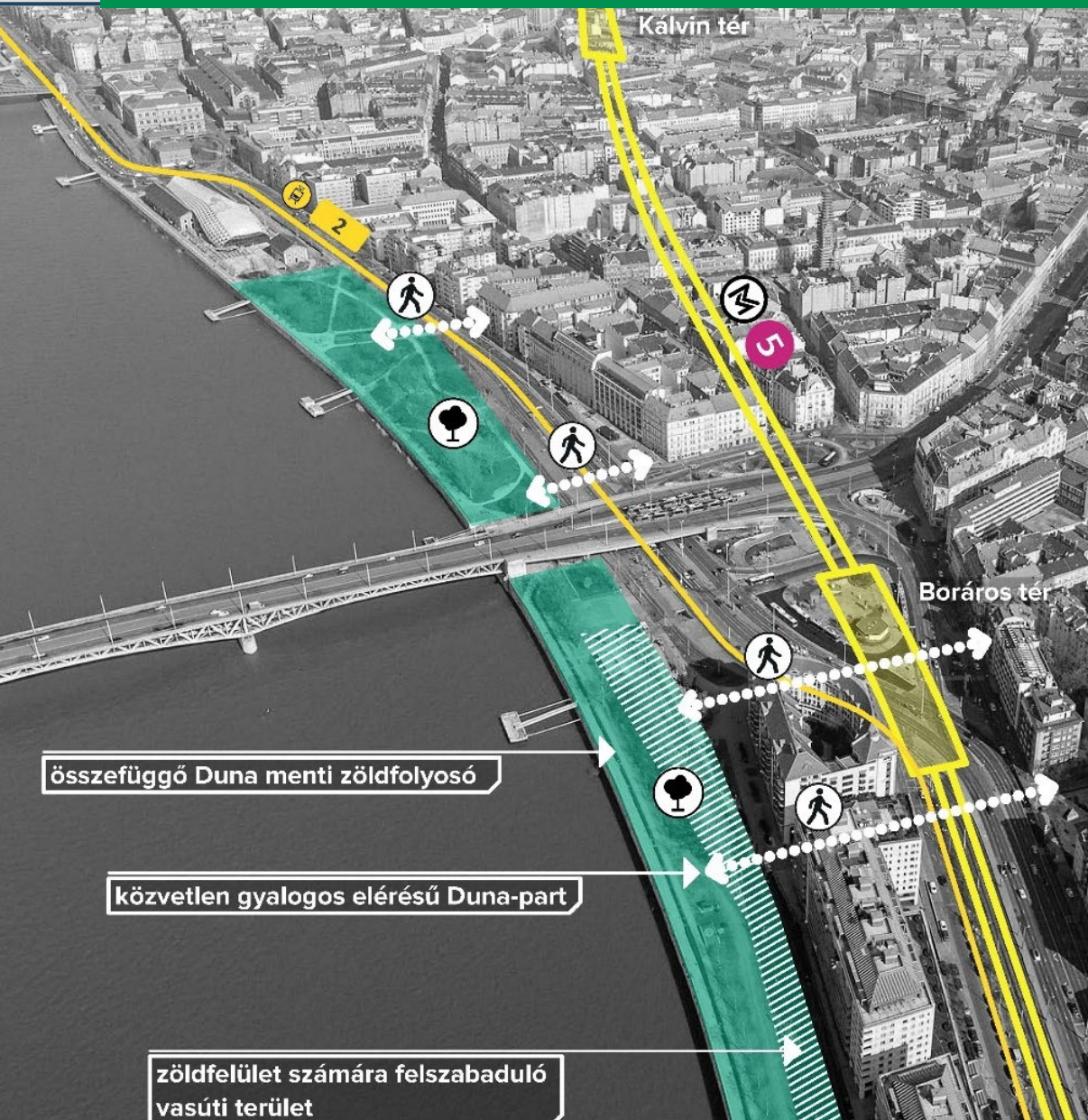


**UTAZÁSI IDŐ VÁLTOZÁSA ÉRDRŐL A STRATÉGIA
MEGVALÓSULÁSA ESETÉN**

UTAZÁSI IDŐ VÁLTOZÁSA LAJOSMIZSÉRŐL A STRATÉGIA MEGVALÓSULÁSA ESETÉN



VÁROSFEJLESZTÉS, NEM CSAK KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS



ELŐVÁROSI ÉS VÁROSI VASÚTI VISZONYLATHÁLÓZAT

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

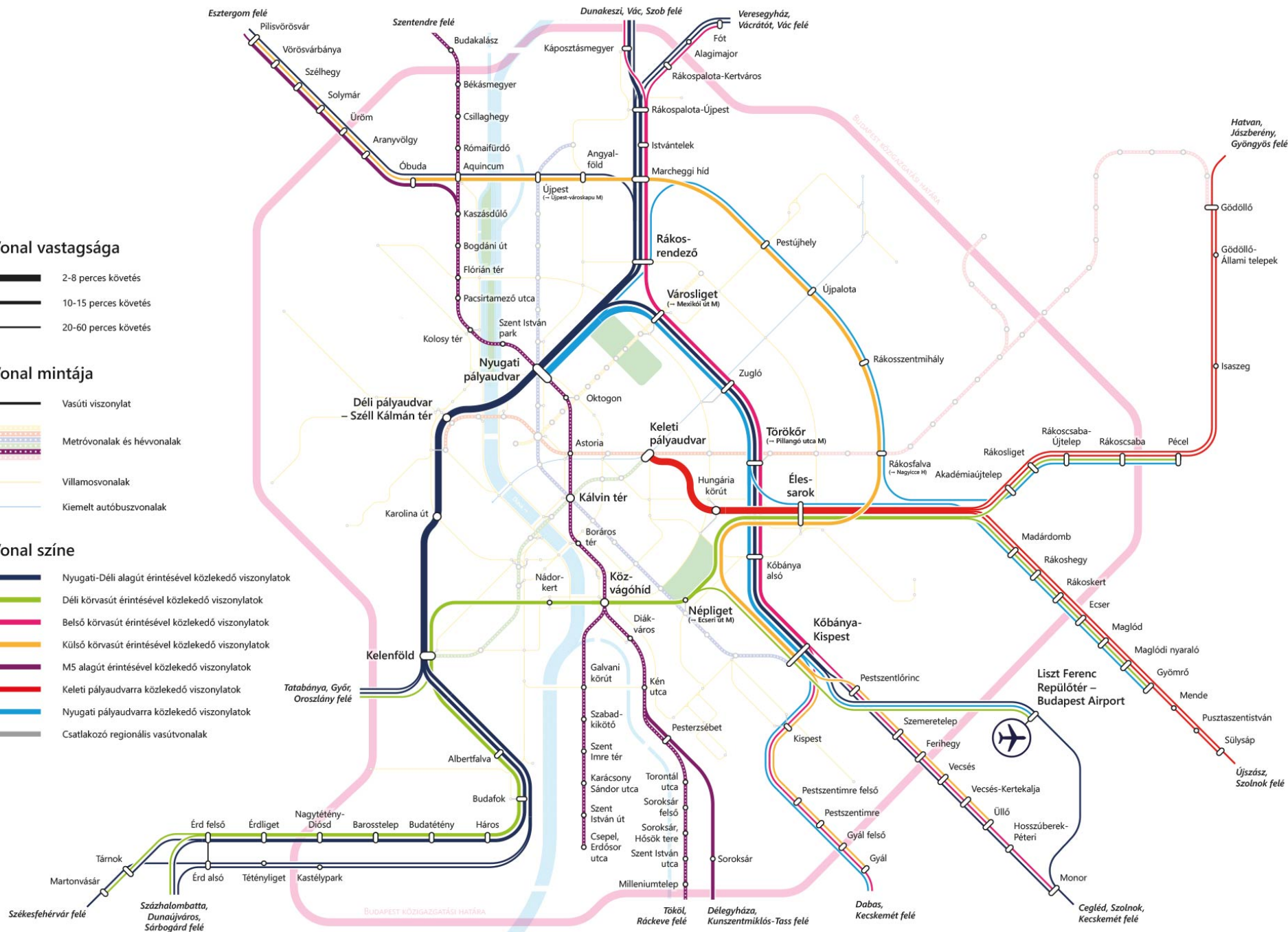
- 2-8 perces követés
- 10-15 perces követés
- 20-60 perces követés

Vonal mintája

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

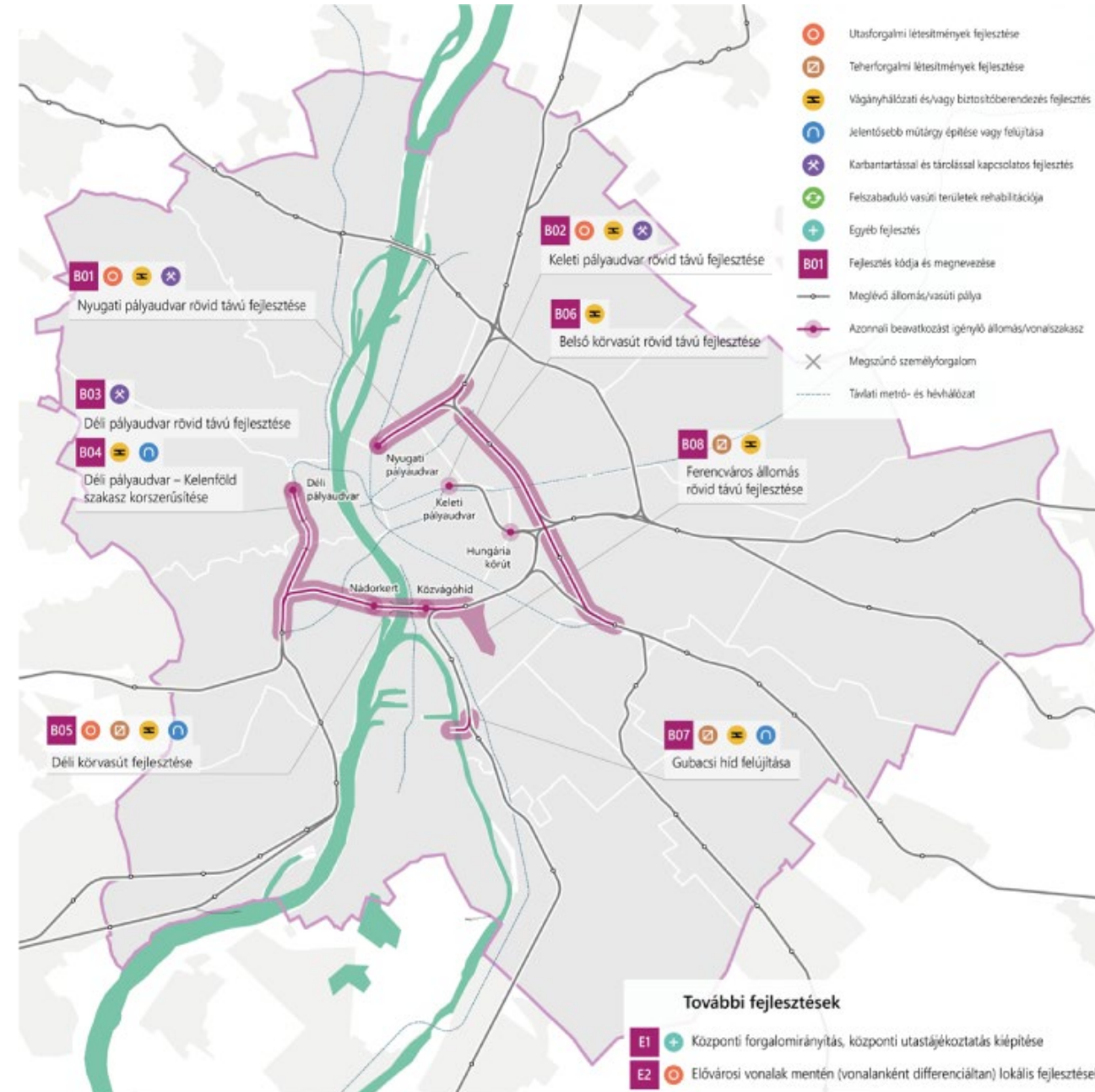
Vonal színe

- 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



RÖVIDTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2030-IG)

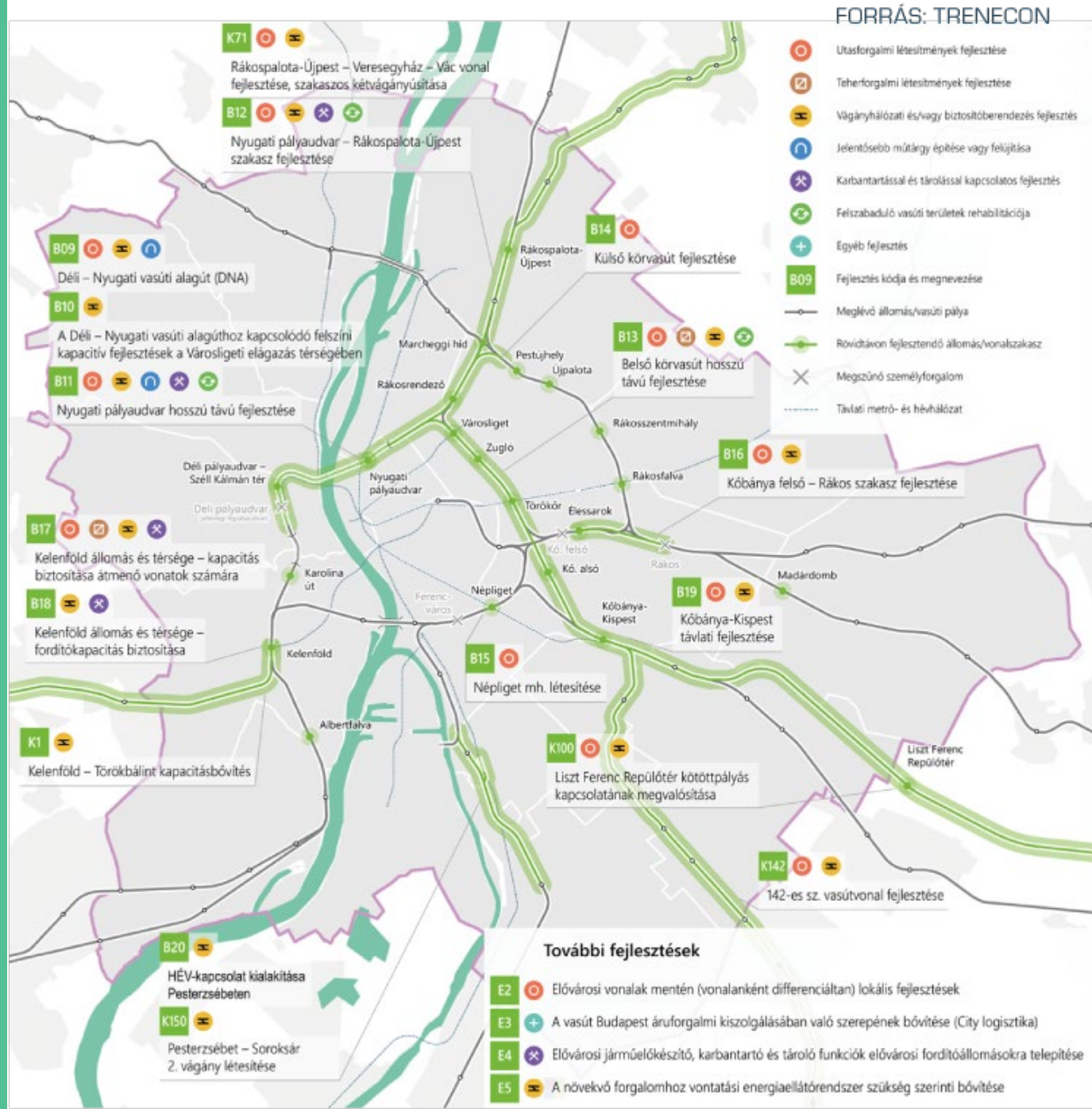
- Azonnali intézkedések típusai:
- a jelenlegi **szolgáltatási szint fenntartásához nélkülözhetetlenek,**
- olyan elmaradt karbantartások pótlását is szolgálják, amelyek nem a stratégia hosszú távú céljait, hanem a mindennapi működést szolgálják,
- az intézkedés mértéke és/vagy annak előkészítettsége 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 vonalszakaszai) 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

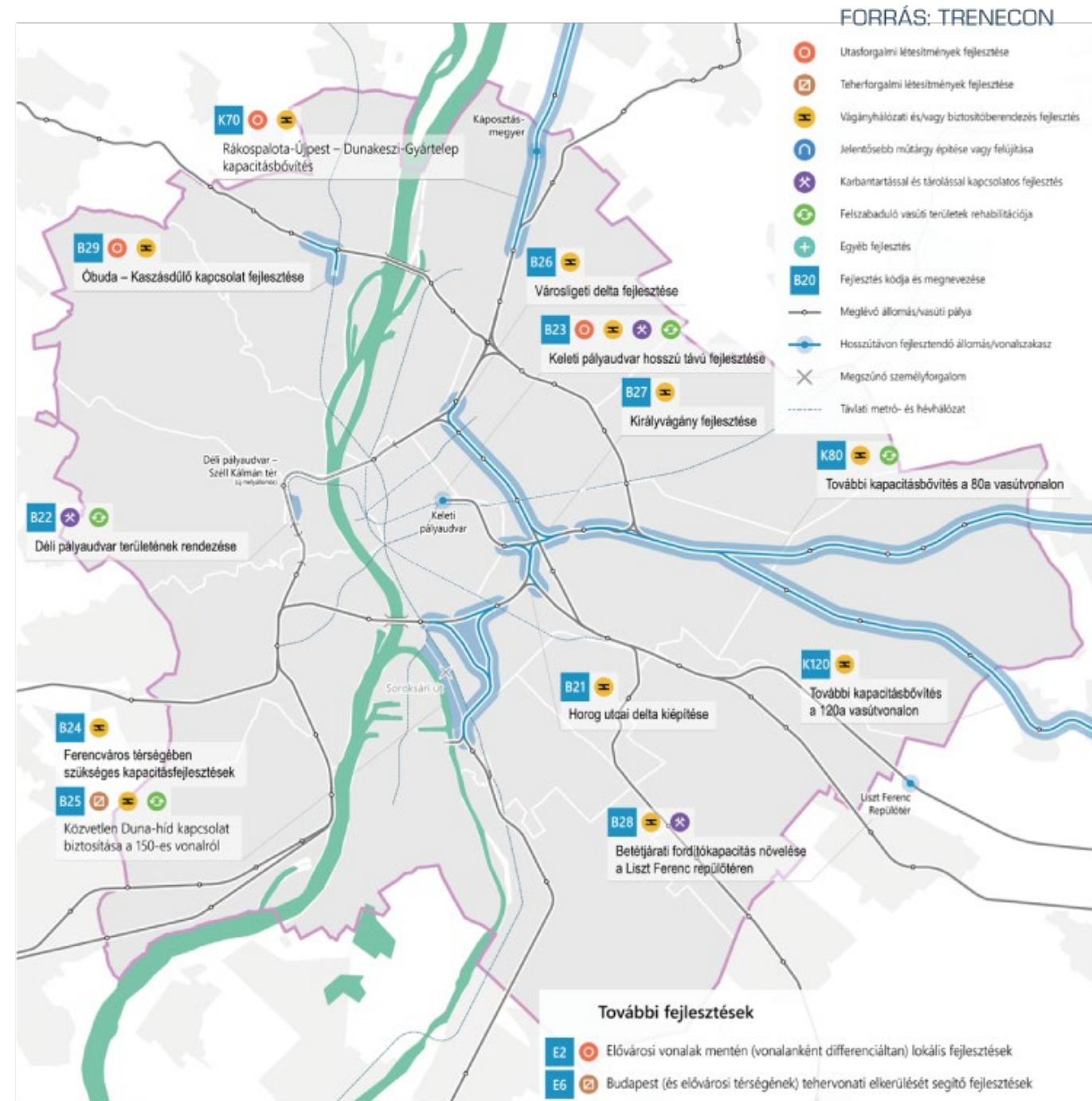
RÖVIDTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2030-IG)

- 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**.



HOSSZÚTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2040-IG)

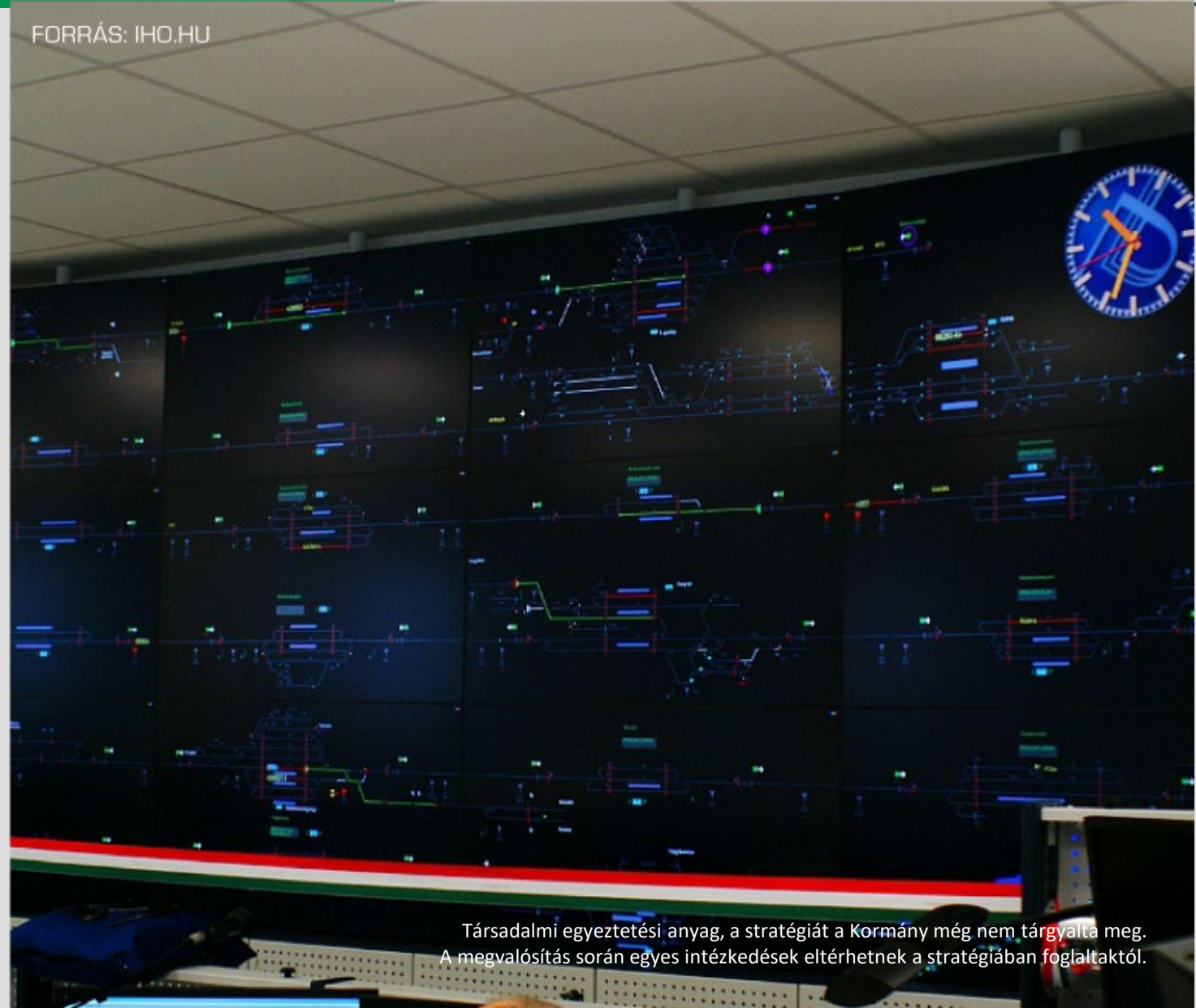
- Hosszútávú intézkedések típusai:
- az **Alagút működéséhez nem szükségesek**, hanem csak azon felül jelentenek további szolgáltatási szintemelést,
- rövidtávon is kívánatos, az egyes vonalcsoportok fejlesztései esetén szükséges elemek, de az **Alagút által kínált kapacitásbővítés nélkül önállóan nem 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.



ÚJ ALAPOKRA KELL HELYEZNI A VASÚT MŰKÖDÉSÉT

- Vasút által nyújtott szolgáltatás fejlesztése, az **átjárhatóság és a járatsűrűség** növelése:
 - **átmérős viszonylatszervezés**, új kapcsolatok, átszállási lehetőségek,
 - egységes **ütemes menetrend** és elővárosi gyorsvonati (zónázó) közlekedés.
- A **forgalomlebonyolítás hatékonyságának** növelése:
 - **digitalizáció**, elektronikus utasítás továbbítás,
 - **központi forgalomirányítás** fejlesztése,
 - egységes vasúti **térinformatikai nyilvántartási rendszer** bevezetése,
 - **központi utastájékoztatás** minden platformon (járművek, állomás, applikáció, internet).
- A vasúti közlekedéssel kapcsolatos utasítások, szabályozások felülvizsgálata.

FORRÁS: IHO.HU



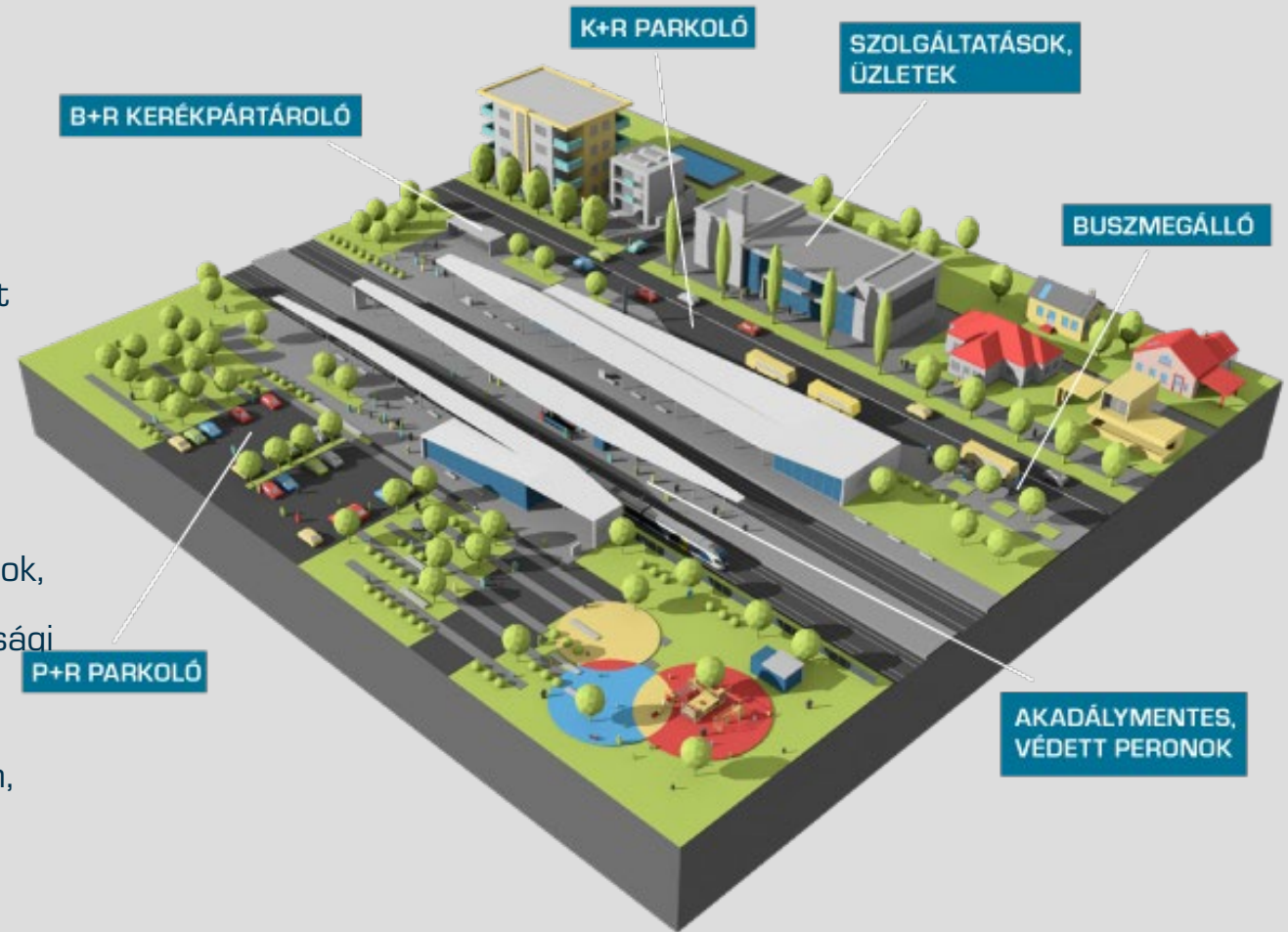
Társadalmi egyeztetési anyag, a stratégiát a Kormány még nem tárgyalta meg.
A megvalósítás során egyes intézkedések eltérhetnek a stratégiában foglaltaktól.



BUDAPEST 23 VASÚTÁLLOMÁSA 660 HEKTÁR TERÜLETET FOGLAL EL, AMELYBŐL KÖZEL 200 HEKTÁR KIHASZNÁLATLAN. CSAK RÁKOSRENDEZŐN 100 HEKTÁR VÁRJA A MEGÚJULÁST.

BIZTONSÁGOS ÉS KOMFORTOS ÁLLOMÁSOK

- Valamennyi állomáson kiépülnek az **akadálymentes** peronok, a peronokon pedig mindenütt **peronlefedések** létesülnek. A peronok megközelítését **liftek és rámpák** is segítik.
- Az állomások elérhetősége érdekében:
 - **Bővülő P+R** parkolók az igények és a helyszíni lehetőségek függvényében.
 - **Javuló kerékpártárolási lehetőségek** fedett, kamerával őrzött tárolók kiépítésével.
 - A **helyi autóbuszokról kényelmesebb átszállás** a szükséges helyszíneken.
- Az **állomások és környezetük biztonságosabbá válik**: az állomások, az alul- és felüljárók, valamint a P+R parkolók, B+R tárolók biztonsági kamerákat kapnak, javul a közvilágításuk.
- Az **állomásépületek felújításra kerülnek** minden olyan helyszínen, ahol ez még nem történt meg. A menthetetlen állapotú és szükségtelen épületeket lebontják, helyüket rekultiválják.



BUDAPESTVASUT2040.HU



KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!



**BUDAPEST
FEJLESZTÉSI
KÖZPONT**