

Az elmúlt időszak vasúti fejlesztéseiről

Perger Imre

Közlekedéstechnikai Napok

A személyszállítás története belföldön, nemzetközi forgalomban

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

2018. november 21.

Bevezetés

- A 2007-2013 közötti európai uniós költségvetési időszakban 540 kilométer vasúti pálya épült, illetve korszerűsödött az országban.
- Ez rendkívül szép eredmények, de mit érzékel mindebből az, aki a magyar vasút szolgáltatásait naponta vagy csak esetlegesen veszi igénybe?
- Előadásommal egy szubjektív helyzetjelentést kívánok adni arról, hogyan láthatja egy viszonylag sokat utazó az elmúlt évek fejlesztéseinek hatását, eredményeit és eredménytelenségeit.
- A fejlesztéseket
 - Járműbeszerzés
 - Vonalfejlesztés
 - Állomásfejlesztés
 - Épületfelújításbontásban tárgyalom.

A fejlesztések összehasonlítása

- 2007 és 2013 között a MÁV/MÁV-START **25 db villamosmozdonyt és 123 villamos motorvonatot** vásárolt. Új személykocsi beszerzés gyakorlatilag nem volt.
- 1970 és 1980 között 11 év alatt a MÁV **834 db mozdonyt, 180 motorvonatot és 1768 személykocsit** vásárolt.
- Az előző uniós költségvetési ciklusban 2007 és 2013 között a MÁV **540 km** vasútvonalat újított fel és **105 km vasútvonalat villamosított** (2010-ben).
- 1970 és 1980 között 11 év alatt **3050 km vasúti felépítményt cseréltek ki és 815 km vonalat villamosítottak**.
- A 30 évenként esedékes pályarekonstrukció a hét év alatt a MÁV vonalain $7 \times 200 = 1400$ km felújítást igényelt volna. ($6000 \text{ km} / 30 \text{ év} = 200 \text{ km/év}$ a folyamatos szinten tartás szükséglete!) Ugyanakkor a mellékvonalak és állomási vágányok rendbetétele is legalább évi 100-150 km (hét év alatt 700-1050 km) felújítást igényelne.
- A GYSEV 2010-ben 56, 2015-ben 87, 2016-ban 49 km, összesen 192 km vasútvonalat villamosított és egyidejűleg a szükséges felújítást, korszerűsítést is elvégezte. Ezen felül a központi forgalomirányítási rendszert is kiépítették.

Vonalfelújítás és vonalvillamosítás (km) 1970-1980 között

	vonalfelújítás	vonalvillamosítás
1970	257	159
1971	226	82
1972	155	4
1973	203	92
1974	271	115
1975	217	68
1976	342	5
1977	347	6
1978	345	66
1979	355	104
1980	332	114

Az igazi sikertörténet a FLIRT motorvonatok beszerzése

- Az elmúlt időszak legsikeresebb vasúti beruházása a villamos motorvonatok beszerzése. A négy projektben beszerzett, összesen 123 db szerelvény megújította az elővárosi személyszállítást.
- Bár nem odavalók, a motorvonatok a távolsági közlekedést is attraktívabbá tették, ha ilyen forduló osztották be őket Győr, Balaton, Nyíregyháza vagy Eger és a főváros között.
- A vonatok megbízhatósága, kényelme igazi vonzerőnek bizonyult. Az egységes, egymással kompatibilis, jól karbantartott szerelvények európai színvonalú kiszolgálást nyújtanak.
- A budapesti elővárosi forgalom legnagyobb forgalmú vonalainak csúcsforgalmi vonataira a beszerzett 211 ülőhelyes vonatok kapacitása elégtelen. Ezért tendert írtak ki opcionálisan 40 db nagy befogadóképességű, 600 ülőhelyes emeletes villamos motorvonat beszerzésére. A tervek szerint 2019-2020-ban 11, illetve további 8 db STADLER KISS motorvonat érkezik.

A személykocsi, motorvonat és mozdonybeszerzések 1970-1980 között

	villamos mozdony	dízel mozdony	motorvonat és motorkocsi	személykocsi
1970	24	44	8	233
1971	27	0	11	223
1972	22	96	11	139
1973	22	59	0	53
1974	19	99	0	105
1975	23	90	10	117
1976	31	30	0	109
1977	10	15	0	64
1978	15	24	2	84
1979	0	154	38	254
1980	20	10	100	388
a 11 év alatt	213	621	180	1769

A budapesti elővárosi vonalak vonatonkénti utasszáma 2010

vonal	vonat db az utasfő kategóriában				
	1–250 utas	250–400 utas	400– utas	Együtt	
					1–250 utas 4 részes FLIRT 211 ülőhely
1	42	6	2	50	
2	46	8	1	55	250–400 utas
30a	89	13		102	dupla 4 részes FLIRT 422
40a	54	10	1	65	6 részes FLIRT 350
70	81	28	10	119	ülőhely
71	45	7		52	
80	65	7	2	74	400– utas
100a	92	9	16	117	4 részes+6 részes FLIRT 570
120a	91	13	11	115	dupla 6 részes FLIRT 700
142	31	1		32	emeletes KISS motorvonat 600
150	47	3		50	5 Bhv +BDt inga 447
Összes vonat	683	105	43	831	6 Bhv +BDt inga 526
megoszlás %	82,19	12,64	5,17	100	7 Bhv +BDt inga 605 ülőhely.

További motorvonatok beszerzése

- A 350 ülőhelynél nagyobb befogadóképességű vonatok folyamatos kihasználtsága nem biztosítható, mivel a budapesti elővárosi forgalomban naponta legfeljebb 43 olyan vonat van, ahol 400-nál több utas várható.
- **Így ha 600 férőhelyes vonatokat szereznek be, akkor felesleges kapacitások mozgatása lesz napközben vagy – takarékosági okokból – csökkenteni fogják a vonatkínálatot.**
- Ugyanakkor a jelenlegi menetrendi kínálat ismeretében mintegy **50 darab 100-130 ülőhelyes** villamos motorvonatra lenne szükség hálózati szinten, amelyekkel kiválthatóak lennének az 1-2 kocsis szerelvények vagy a felsővezeték alatt közlekedő Bz motorvonatok. (Jelenleg 40-50 darab V43 sorozatú mozdony közlekedik 1-3 kocsit továbbítva.)
- További vonalvillamosítási projektek indultak (Észak-Balaton, Sátoraljaújhely, Püspökladány–Biharkeresztes, Zalaszentiván–Nagykanizsa, stb.), amelyekhez a kisebb villamos motorvonatok beszerzésének előkészítése azonnali feladat lenne.

További motorvonatok beszerzése 2

- Már most gondolni kellene az észak-balatoni villamosítás járműigényére, a **csatolva közlekedtethető villamos és dízel motorvonatok** beszerzésével.
- Elképzelés sincs a nyugdíjkorhatárt elért Bz motorvonatok és dízelmozdonyok kiváltására. (Csak a vonalbezárás lehet a megoldás eszközhianyra hivatkozva?)
- Az uniós támogatások legrugalmasabb területe a járműbeszerzés, amellyel a maradék források gyorsan kihasználhatóak, ha nincs szükség új tenderezési eljárásra.
- A vasút és az állam mozgásterét nagymértékben növelnék az olyan tenderkiírások, amelyekben - a megfelelő forrás rendelkezésre állása esetén - **opcionálisan a járműcsalád más befogadóképességű** szerelvényei (esetleg kompatibilis dízel motorvonatok) is lehívhatóak lennének.
- Ezt a módszert sikerrel alkalmazták már a balti államok és a BKK is a járműbeszerzéseik során.

Az állatorvosi ló – a Budapest–Esztergom vonal építése

- Az Budapest–Esztergom vasútvonal felújítása, korszerűsítése lassan 10 éve folyik, de a beruházás befejezésének végső dátuma a messze jövőben lebeg.
- A felújítás kezdete viszonylag frappáns volt. Az elavult újpesti vasúti híd három hónapos hídzárral 2008. 06. 21.–2008. 09. 21 között átépült.
- A következő felújítási ütem 2012. májusában kezdődött és 2015. augusztusáig szünetelt a budapesti vasúti forgalom. A Pilisvörösvár–Esztergom vonalszakaszon a vasúti közlekedés már 2013. decemberében megindulhatott.
- A megnyúlt kivitelezési idő alkalmat adott arra, hogy a tervezett villamosítás előmunkálataiként a felsővezeték-tartó oszlopok egy részét a pályaépítéssel párhuzamosan beépíthessék.
- 2016 őszén hétfégi és éjszakai vágányzárakban megkezdődött a vonal villamosítása.
- 2017. végén végre megindult a villamos vontatás a vonalon.

Budapest–Esztergom – ami még hiányzik

- Esztergom állomás átépítése, villamos alállomás Dorogon, a hiányzó állomási biztosítóberendezések megépítése.
- Elengedhetetlenül szükséges lenne **Rákosrendező** állomás és a **Rákosrendező–Budapest-Nyugati** vonalszakasz felújítására, kapacitásbővítésére, mert az esztergomi vonalra tervezett vonatszám-bővítés sorsa bizonytalan, mivel Nyugatiba óránként csak 2 pár vonat közlekedhet az esztergomi vonalról. A kapacitáshiány feloldására a vasútnak azonnal lépnie kellene.
- Ha Rákosrendező és Nyugati korszerűsítésére mégis sor kerül, az újabb évekre ellehetetleníti az esztergomi vonal Belvárosba irányuló személyforgalmát.
- Ennek részbeni feloldását biztosíthatná a Körvasút ismételt bekapcsolása a vasúti személyszállításba. Ennek feltételei azonban hiányoznak. A megállóhelyek megépítésén és a pálya rendbehozásán felül a legnagyobb gond nem a Déli összekötő vasúti híd és a Ferencváros–Kelenföld szakasz kapacitáshiánya, hanem Ferencváros állomás peronhiánya. Emiatt a körvasútról vagy Kőbánya-Kispestről érkező vonatok is a kelenföldi vonatok peronját kénytelenek használni.

Solymár



Solymár felújított állomásépülete

Pilisvörösvár és Piliscsaba



Pilisvörösvár, illetve Piliscsaba felújított állomásépülete

Budapest–Esztergom – értékelés

- Jók és többségükben kihasználtak a P+R és B+R parkolók.
- A kezdeti bizonytalanság után a várótermek nyitva tartása is megoldódott.
- Rossz helyen vannak az infooszlopok.
- Sok az elfogadhatatlan kivitelezési hiba.
- A peronok tele vannak kábelaknákkal.
- Barbár módon oldották meg a féंबरendezések földelését.
- Vízelvezetési gondok vannak, a peronkövezés sok helyen egyenetlen.
- Több helyen beépített akadályokkal nehezített az eljutás.

Bravó kivitelezők!



A fának vezetett járda Piliscsabán

Aquincum gyalogos híd



Lámpaoszlop a kerékpár rámpába építve az aquincumi gyalogos hídon

Aquincum – hiányzó gyalogút



- Az utólag épített gyalogos híd csak az egyik peron megközelítését teszi lehetővé. Utasok csoportjai másznak át a peronvégen az egyik oldalról a másikra. Mivel a Szentendrei út feletti híd mindkét oldalán van szolgálati járda, a Duna felöli hídfő mindkét oldalán épült keskeny szolgálati lejáró, ezeket közforgalmasítani kellene.

Budapest–Esztergom – menetidő változás

	vonatnem	km	menet idő 2010	menet idő 2017	eltérés perc
Budapest–Esztergom	személy	53	87	84	3
Budapest–Esztergom	zónázó	53	-	67	- 20
Budapest–Piliscsaba	személy	32	54	54	0
Budapest–Piliscsaba	zónázó	32	-	42	- 12

Elgondolkoztató, hogy a vonalfejlesztésekre elköltött pénz csak a zónázó vonatoknál eredményezett érdemi menetidő-rövidülést.

Komótosan az Alföld közepén: Szolnok–Szajol–Püspökladány

- A Szajol–Püspökladány szakaszt 2011 és 2015 között újították fel..
- Az átépített pálya 160 km/óra sebességre lenne alkalmas, de ehhez hiányzik az ETCS-rendszerű vonatbefolyásolás kiépítése. Így maradt a 120 kilométer/óra sebesség, nincs gyorsabb eljutás.
- A 400 méter hosszú utasperonokra telepített 100 m hosszú új perontetők gyakorlatilag csak a függőleges, csendes esőtől védenek.
- Esetlegesen a megközelítési útvonalak.
- Hiányoznak a peronokról a szélfogók.
- Figyelmen kívül hagyták az utasáramlást.
- Sok a kivitelezési hiba.
- A közlekedési hatóság a vonalat még nem helyezte üzembe.

Törökszentmiklós



Törökszentmiklós

Törökszentmiklós át a síneken

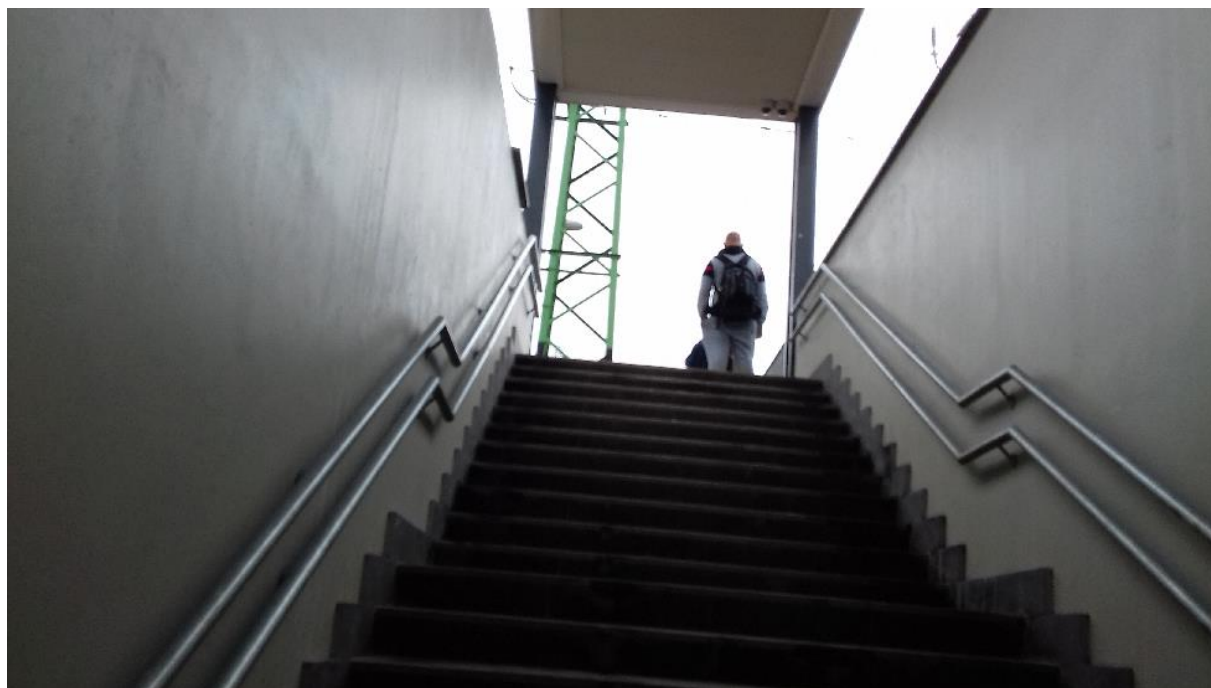


Törökszentmiklósra is felesleges az aluljáró (Fotó: Turi József)

Törökszentmiklós – 2



A felsővezeték-tartó oszlop a lépcső előtt Törökszentmiklóson.



Törökszentmiklós – 3



A fedőszegély elkopott...

de összegyűjtötték.



Kerékpártárolás – Törökszentmiklós



Hiányzik a kerékpártároló Törökszentmiklóson a másik oldalról

Az állomás megközelítése

A cikkcakkos gyalogút az igazi



Örményesre

és Törökszentmiklóásra



Fegyvernek-Örményes



Kerékpártárolás – Fegyvernek-Örményes



Üres és teli kerékpártároló Fegyvernek-Örményesen.

Kisújszállás – Északi ipartelep



Északi Ipartelep Kisújszálláson. Lifttel a semmibe

Karcag – Déli ipartelep



Déli Ipartelep kijárat Karcagon. Lifttel a semmibe.

Karcag



Ívesített kitérő és kanyargó vágányok Karcagon, az Alföld közepén (Fotó: Szabó István)

Kerékpártárolás – Karcag



100 kerékpár szanaszét Karcagon



Karcagon rossz helyre épült
vagy kicsi a kerékpártároló
(Fotó: Szabó István)

A személyszállító vonatok menetidő-változása

	vonatnem	km	menet idő 2010	enet idő 2017	eltérés perc
Szolnok–Püspökladány	IC	77	45	42	- 3
Szolnok–Püspökladány	sebes	77	62	62	0
Szolnok–Debrecen	IC	121	74	74	0
Szolnok–Debrecen	sebes	121	101	99	- 2
Szolnok–Békéscsaba	IC	96	64	66	+ 2

A debreceni vonatok menetidő csökkenését a Tisza-híd átépítése és sebességemelése eredményezte nem a vonali pályarekonstrukció.

A békéscsabai vonatok menetidejének növekedését a menetrend átszervezése, a vonatok több megállása okozta.

Luca széke, avagy vasútépítés-technikai bemutató kísérlet: Budapest–Székesfehérvár

- A 2008–2013 között megújult a vasúti pálya. Kelenföld–Tárnok között megépült a hiányzó második vágány. Ha az ETCS rendszer kiépül Nagytétény–Velence, és Agárd–Székesfehérvár között 160, a Velencei-tó partján Velence és Agárd között, 120 km/h lesz a megengedett pályasebesség.
- A vonal egyes állomásközeit különböző kivitelezők különböző építési technológiával építették meg. A legérdekesebb a Tárnok–Martonvásár szakasz nagygépes átépítése volt.
- Az utasok megpróbáltatásait Székesfehérvár átépítése is növelte.
- Elenleg folyik a pusztaabolcsi vonal átépítése.
- És talán egyszer a személyszállítási szempontból nagyon fontosnak tűnő Nagytétény–Érd összekötő vágány is megépül.
- **A vonal elektronikus biztosítóberendezése jelenleg is rendszeresen rakoncátlankodik. A jelzők vagy a sorompók rendszeresen meghibásodnak. Az ETCS rendszer még nem üzemel.**

Tárnok



Tárnok állomás kicsit nagyra sikeredett.
Csak egy személypénztáros dolgozik benne.

Velence



Velence megállóhely új épülete



Ez az igazi buszmegálló 50 cm széles peronnal!
A hátrben Velence megállóhely épülete

A személyszállító vonatok menetidő-változása

	vonatnem	km	menet idő 2010	menet idő 2017	eltérés perc
Budapest–Székesfehérvár	személy	67	84	64	- 20
Budapest–Székesfehérvár	zónázó	67	-	59	- 25
Budapest–Székesfehérvár	gyors	67	66	47	- 19

Annak ellenére, hogy az engedélyezett pályasebesség még csak 120 km/h

- a menetidő egyértelműen rövidült
- az új motorvonatok közlekedtetésével, az új vonatok beállításával és a Kőbánya-Kispestre átemelő viszonylat bevezetésével a szolgáltatási színvonal növekedett
- a martonvásári új forgalomirányító központtal a menetrendszerőség is javult.

A NIF nélkül – hogyan csinálta ezt a GYSEV

Porpác–Csorna–Hegyeshalom

- 2014 szeptembere és 2015 júniusa között villamosították az 55 km hosszú Porpác–Csorna majd november végéig a 32 km hosszú Csorna–Mosonszolnok vonalszakaszt és kialakították a központi forgalomirányítási rendszert Csornán. A vonalon 55 cm magas peronokat építettek és új térvilágítás is létesült.

Szombathely–Zalaszentiván

- 2016 március és december között villamosították a 49 km hosszú Szombathely–Zalaszentiván vonalszakaszt. Négy állomáson és öt megállóhelyen SK+55 centiméteres peront építettek, és a szükséges szakaszos pályarekonstrukciót is elvégezték 10 hónap alatt, amelyből három hónap volt csak a forgalomból történő kizárás. A vonalszakasz központi forgalomirányítási rendszerét Szombathelyen alakították ki.
- A kisebb utasforgalom és a rövid építési idő miatt az autóbuszozás nem okozott különösebb traumát az utasoknak.

Ugyanez a MÁV-nál saját erőből

Dombóvár–Kaposvár

- A MÁV a 29 km hosszú Dombóvár alsó–Kaposvár vonalszakaszt 2014 óta építi nyári 3-4 hónapos forgalomkizárással.
- Még hiányzik a Dombóvár alsói és a Kaposszentjakab–Kaposvár szakasz.

Mezőzombor–Sátoraljaújhely

- A 41 km hosszú Mezőzombor–Sátoraljaújhely vonal felújítása 2012-ben kezdődött meg, minden évben több hónapos vágányzárral, de még az utolsó 10 km és a villamosítás hátravan.
- 2016-ban az Olaszliszka-Tolcsva –Sárospatak állomásköz, 12 km pálya épült át többhónapos, a teljes vonalra kiterjedő vonatpótló autóbuszos közlekedéssel.
- Jelenleg folyik a Sárospatak–Sátoraljaújhely állomásköz felújítása és a villamosítás.

Erre a két beruházásra volt büszke a MÁV vezetése!

Hát ez nem lett összehangolva – Kelenföld

- A 4-es metró kelenföldi végállomása a vasútállomással közös aluljáróba vezet ki. A városi közlekedési nagyberuházás tervezése során figyelmen kívül hagyták a vasúti utasok igényeit.
- Nincs váróterem.
- A jegyváltási lehetőség a vasúti állomásépületben vagy az örmezei oldalon a BKK ügyfélcentrumban van.
- Az utastájékoztató berendezések is csak az átadás előtt kapkodva készültek el.
- A vasúti peronok megközelítési megoldása figyelmen kívül hagyta a vonatok megállási rendjét.
- A liftek mögé eldugott mozgólépcső kiesik a fő utasáramlásból, a vonatok súlypontja a lépcsőn közelíthető meg,
- Az érkező utasok legtöbbször a régi aluljárót találják meg, ahonnan természetesen a metróba nem lehet lemenni.
- A metróból a lifttel érkezők csak átszállással és némi többletsétával juthatnak fel a vasúti peronra.

Kelenföld



Kelenföld lifttel takart mozgólépcsője és a hívogató lépcsőfeljárat

Kelenföld 2

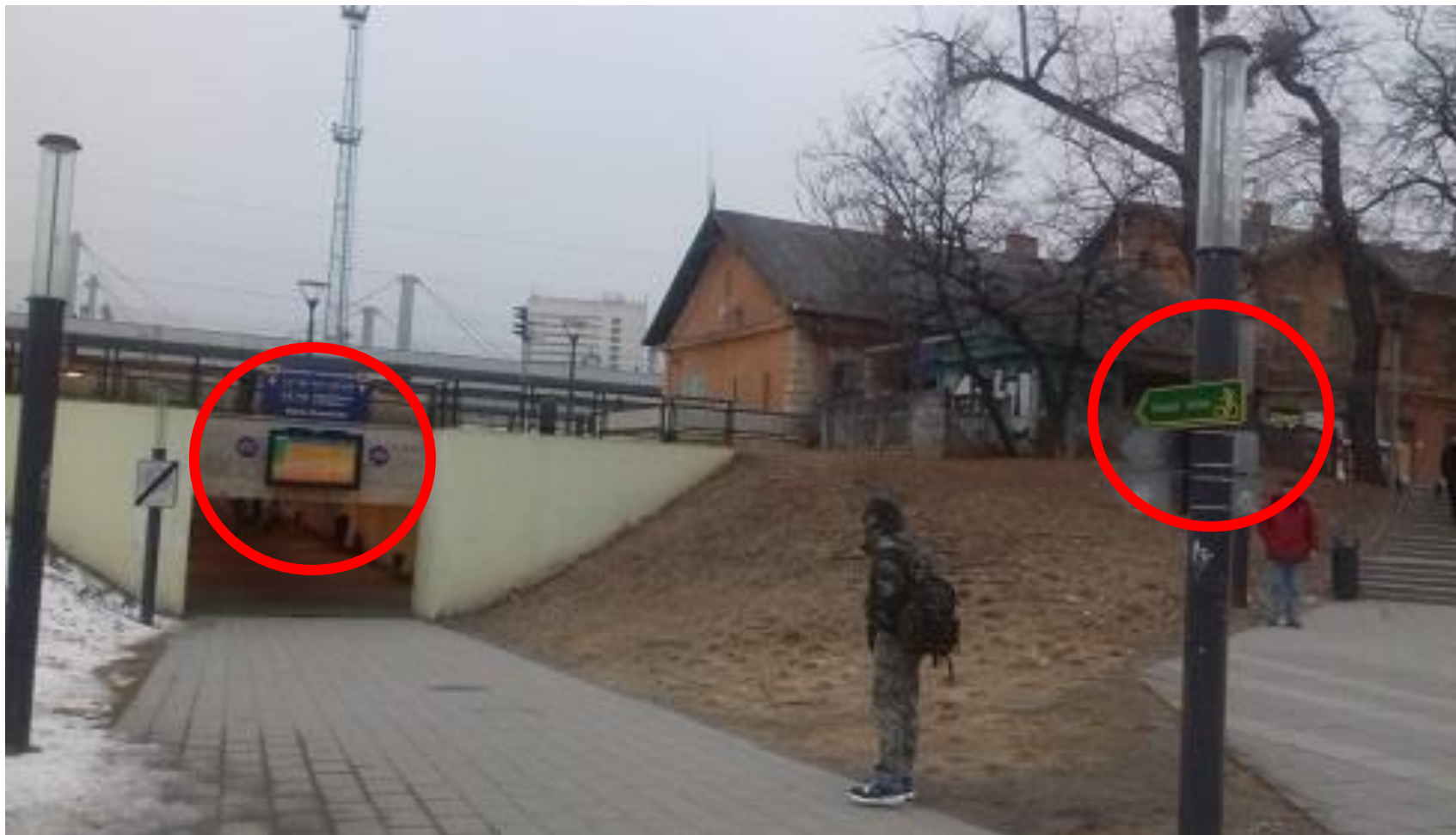


A kelenföldi új aluljáró



Magyarország dicsősége:
a kelenföldi régi aluljáró bódésora

Kelenföld 3



A kerékpárútnak szánt régi aluljáró Etele téri bejárata a kerékpárforgalom tiltásával

Kelenföld 4

- A MÁV elmulasztotta az időközben műemléki védelmet kapott felvételi épület minimális rendbetételét.
- Az új aluljáróval párhuzamosan megmaradt a korlátozott kiszolgálást biztosító (a 10 peronvágányból csak 6-hoz vezető) régi, lepusztult igénytelen aluljáró.
- Elmaradt a régi aluljáró kerékpáros közlekedési útvonallá alakítása. Ennek ellenőre először kerékpáros útvonalként jelzik, majd feltűnik a kerékpárral behajtani tilos tábla.
- Az új aluljáró az átmenő forgalomhoz egyes részein szűk. Az aluljáróba utólag telepített utastájékoztató berendezések számát célszerű lenne növelni.
- A BKK nívós tájékoztató táblákat is elhelyezett.
- A felvételi épület sorsát el kellene dönteni végre, megfelelő funkciót találva, mert ebben a formájában a vasút és a város szégyenfoltja, így semmiképpen nem maradhat.

Komplett állomásfelújítás : a kályha – Vác

- 2013 – 2015 között a váci vasútállomás teljesen megújult.
- A felvételi épület műemléki helyreállítása Bánszky Szabolcs tervezőt dicséri.
- Új pft épület épült, de elmaradt a HÉV felvételi épület felújítása.

- Elmulasztották a felsővezetéket kiépíteni Kisvác megállóhelyig, ezért a diákoknak át kell szállniuk a mellékvonali szerelvénybe.
- A felvételi épület előtt formás kerítés épült. Itt sincs peron, tehát felszállási lehetőség az előtetőnél.

Vác – elfuserált peron



Hiába épült meg az állomás közepén a kettős vágánykapcsolat, a peron közepe nem használható. A tervező szerint a szabályok nem teszik lehetővé az sk+55 cm-s peron ilyen megépítését, a laikus külső szemlélő szerint viszont olyan keskenyre sikerült a főperon, hogy a lépcsőfeljáró két oldalán nem lehetett az előírt peronszélességet biztosítani, ezért kellett a peron közepét lezárni.

Vác – hiányosságok – 2

- A meglévő vágánykapcsolatokat nem használják, így az átszálló utasoknak rendre aluljárózniuk kell.
- A liftek ajtaja a peronon a vágányra merőleges, balesetveszélyes.
- A váci felvételi épület pénztárcsarnoka kicsi.
- Nincs szélfogó, esőbeálló a peronokon.
- A Kormányablak beköltöztetése újabb funkciót adott az állomásépületnek, de elvette a kereskedelmi létesítmények helyét.
- Elmaradt a HÉV felvételi épület felújítása.
- A végpont felőli aluljáróból csak 360 fokos keringővel lehet a két főperonra jutni.
- A peronon elhelyezett vonat indulást jelző tájékoztató táblák nem láthatóak az aluljáróból, csak a lépcső közepétől.

Vác – hiányzik egy lépcső a peronra



Vác végponti aluljárójából nem lehet feljutni az állomásépülethez.
50 méter járda és egy lépcső hiányzik.

Összehangolva: Békéscsaba

Békéscsaba állomás átépítése 2013-2016 között zajlott.

- Új vágányhálózat létesült magasperonokkal.
- Megújult a régi és az új felvételi épület, aluljáró épült a buszpályaudvarig. Az állomás előtti tér is új arculatot kapott.
- A épületek műemléki felújítása igényes, európai színvonalú. Bánszky Szabolcs és B. Terbe Erzsébet volt a tervező.
- Ötletes az aluljáró épület alatti részének lezárása a peronok és a buszpályaudvar felőli oldalon. Ezzel huzatmentessé vált a csarnok.
- Itt végre van funkciója az első vágánynak, igaz csak sk+33 cm-s peronnal.
- Érthetetlen, hogy a két azonos funkciójú középperon szélessége miért eltérő.

Békéscsaba – működő vágánykapcsolat a magasperon mellett



Vágánykapcsolat a peron mellett. Békéscsabán megoldották, amit Vácon nem tudtak

Békéscsaba

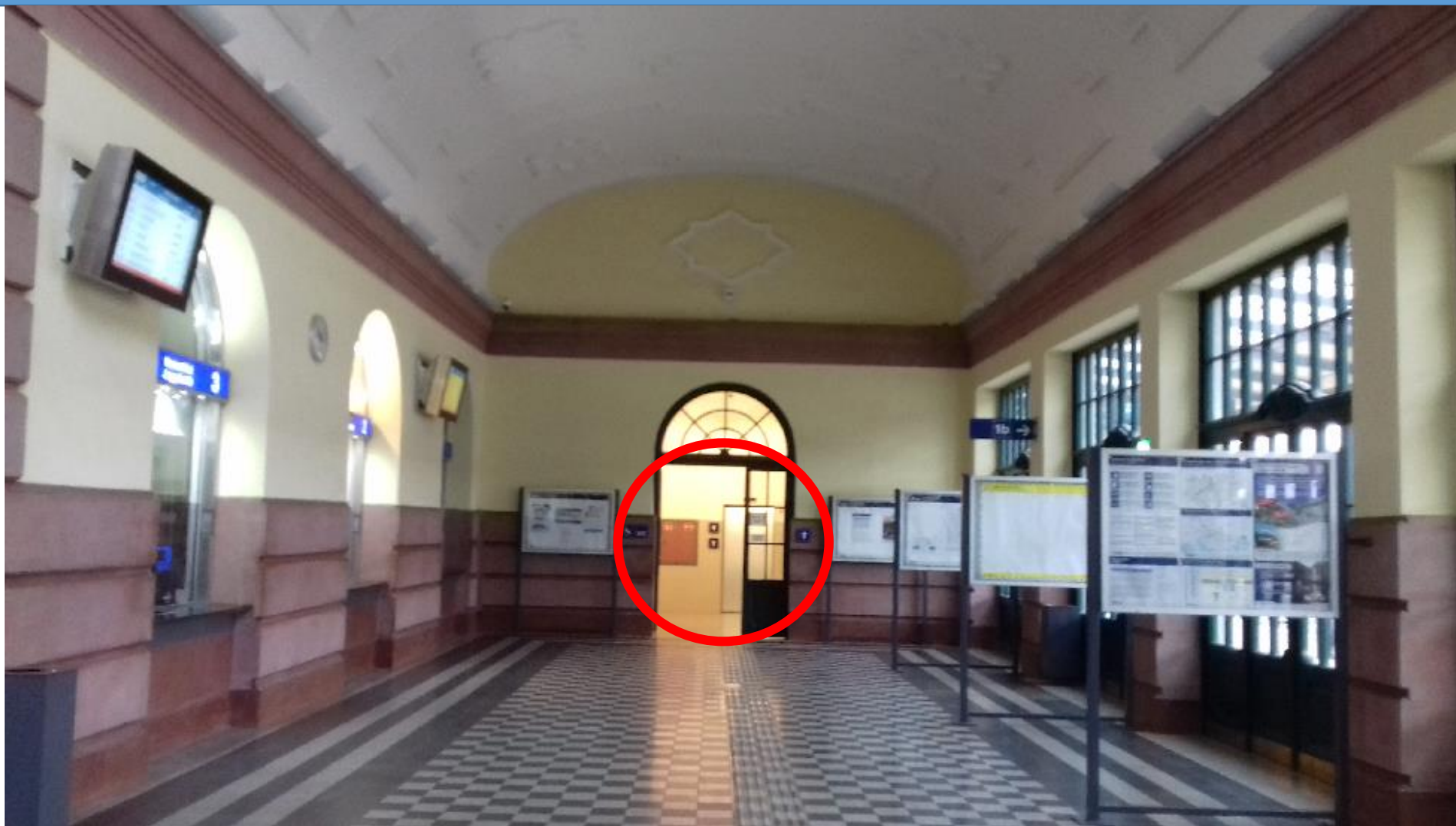


Békéscsaba forgalmi épület



A békéscsabai öreg felvételi épület

Békéscsaba – pénztár csarnok WC-vel



WC-blokk a pénztárak mellett az oldalcsarnok fő helyén

Békéscsaba – keresztcsarnok



Az oldalcsarnok másik végén kormányablak lesz

Békéscsaba – felújításra várva



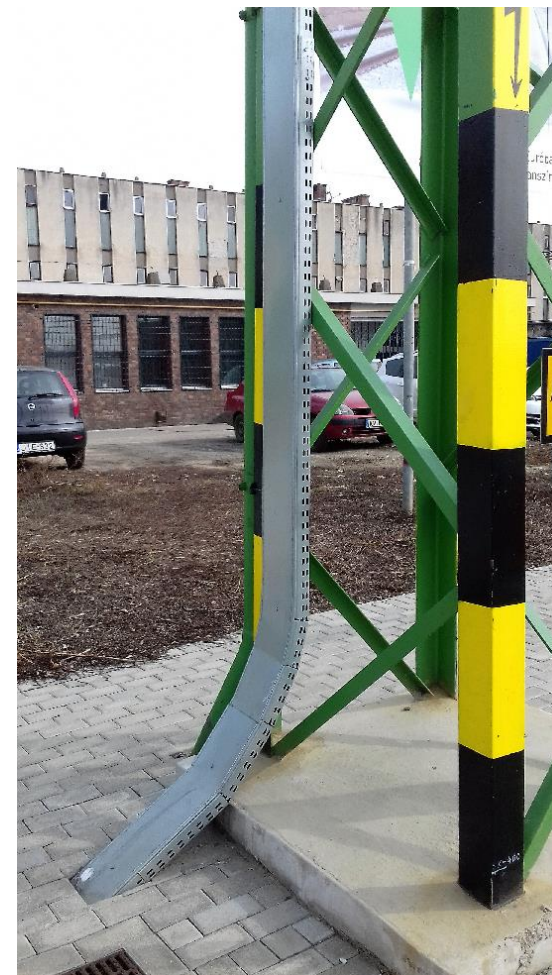
Az épületek felújítása nem történt meg teljes körűen.
A hulló vakolatú épületeket is rendbe tennék napjainkra.

Békéscsaba – bérlőre várva



Valamennyi elárúsító hely gazda nélküli. A fő csarnok mindkét oldalán, a kormányablak folyosóján és az aradi végen is üresen állnak a kereskedelmi helyiségek.⁵⁵

Békéscsaba – a gányolás magasiskolája



Majdnem jól szervezve – Székesfehérvár

- Az állomás átépítése alatt a vonatforgalmat négy vágány felhasználásával oldották meg, a nyári balatoni forgalmat is nagyobb zavar nélkül lebonyolították.
- Az új vágányhálózat, az utaskiszolgáló létesítmények és az utastájékoztató berendezések megfelelnek a kor követelményeinek.
- Természetesen ez a beruházás sincs egészen kész, mert még nincs üzemben a felüljáró és a Kormányablak is épülget.
- Bízunk abban, hogy a most felújításra nem kerülő épületrészek legalább friss vakolatot és festést kapnak.

Székesfehérvár – hiányosságok

- Kár, hogy a pénztárpultok átalakítása nem történt meg. Utasként nem szerencsés látni, mit rakosgat a pénztáros a terem túlsó oldalán a páncélszekrényébe.
- A tervezőkben nem tudatosult még, hogy a lépcsőfeljárókat öbölszerűen célszerű kialakítani, hogy a közlekedők ne döntsék fel egymást.
- Az érkező és induló utasforgalom keveredik. A korábbi érkezési csarnok funkció nélkülivé vált, mivel megközelítése az aluljáró felől csak az első vágány peronján át lehetséges.
- Rengeteg a kivitelezési hiányosság (fugahiány, egyenetlen padozat, csorba csempe vagy padlólap). Jó lenne, ha a megrendelő ezeket garanciálisan kijavíttatná.
- Természetesen a peronok itt is tele vannak kábelaknákkal és gányolt földelési vezetékekkel. Jó lenne, ha a MÁV egységes elveket találna ki ezek kialakítására és rendbetételére is.

Székesfehérvár utasperon magányos szélfogóval



A takarékosági intézkedések miatt a másik oldalon a lépcsőfeljáróhoz nem épült szélfogó és infofal.

Székesfehérvár felüljáró



Lezárt felüljáró a semmibe
Székesfehérváron



A közelmúlt fontosabb épületkorszerűsítései

- A magyar vasútállomások általános képe siralmas.
- Az elmúlt időszakok fejlesztései általában újabb épületekkel bővítették az állomásokat, a meglévőket sorsukra hagyva, és csak ritkán került sor a funkciót veszített létesítmények eltüntetésére.
- A MÁV épületképének sok helyen jellemzője a törött, piszkos vagy éppen bedeszkázott ablak, a hulló vakolat, az egyenetlen peron és járda, a sáros állomási előtér, a gaz, a mindent elborító graffiti és a pályavasúti szemét.
- Az ilyen alapkép mellett különösen örömteliek az olyan kezdeményezések és megvalósult fejlesztések, amelyek megpróbálják javítani a helyzetet, élhetővé tenni az állomásokat és megóvni az építészeti értékeket az utókor számára.

Díjazva – Szeged állomás

Szeged állomás felvételi épülete 2006-ban újult meg Hajós Tibor tervei alapján.

A felújított épület 2008-ban megkapta a Műemlékek és Történelmi Együttesek Nemzetközi Tanácsa (Icomos) magyarországi szervezetének díját.



Szeged díjazott állomásépülete (Fotó Szikszai Anita)

Díjazva : a nagykátai vonal állomásépületeinek felújítása

- Egy év alatti megvalósulást tervezett, végül 2011 és 2015 között a MÁV saját forrásai felhasználásával korszerűsítette a nagykátai vonal műemlék jellegű állomásépületeit, új megállóhelyi típusépületeket és megállóhelyi esőbeállókat épített.
- Az egységes építészeti koncepció megtervezése a Hajnal Építész Iroda Kft. és a MÁV Zrt. építészcsapata érdeme.
- **A nagykátai vonal épületeinek felújításáért a MÁV Zrt. a 2014. évi Brunel-díj – „a vasútépítészet Oscar-díja” – után 2016. évben a hazai Icomos-díjat is átvehette.**
- Sajnos a kereskedelmi terek bérbeadása nem történt meg. Maglód, Süllysáp város felőli, kereskedelmi célra szánt helyiségében a vasút lomokat tárol. Kár érte.

A MÁV képviselői átveszik a Brunel-díjat



Kormányos Anna és Madácsi Gábor

Maglód



Maglód felvételi épülete műemléki igényességgel helyreállítva

Mende



Mende felújítása lassan, de elkészült

Maglódi nyaraló



Maglódi nyaraló célszerű új épülete üres árudával



Pusztaszentistván

Pusztaszentistván formatervezett
esőbeállójának rosszul
kivitelezett, hulló,
balesetveszélyes műkö burkolatát
a MÁV verte le.



Műemléknek szép – Pécs



Pécs csodaszép utascsarnoka

Pécs felvételi épületének műemléki igényű felújítása 2014-ben kezdődött és 2015-ben befejeződött.

Az épület postaszárnyában kialakított, a vasúti funkcióktól független Kormányablak új szolgáltatási lehetőséget biztosít.

Az igényes felújítás Hajós Tibor építész tervezőirodájának munkáját dicséri.

Pécs



A pécsi peron- és állomásvég nem készült el az átadásig

A háttérben csendesen – a Sáránd-Nagykerekeli vonal állomásfejlesztései

- A Debrecen–Nagykerekeli vasútvonalon és keresztirányú autóbusz-hálózatán új, akadálymentesített peronok, átszállási pontok, buszfordulók, parkolók és megállók épültek „Az Értől az Óceánig” projekt keretében.
- Pocsaj-Esztár vasútállomáson elkészült az „érmelléki decentrum” két, a vasútival közös peronú buszállással.
- Nagykerekeli állomáson is közös állomást alakítottak ki, így a jövőben autóbusszal lehet majd továbbutazni Biharkeresztesre.
- Civil kezdeményezésre jobb menetrendet készítettek a vonalra.
- Sáránd Derecske Derecske-Vásártér, Konyári Sóstófürdő, Kismarja szabálytalan sk+30 cm-s peront kapott.
- Utólag Konyár állomáson is új peron épül, de itt a MÁV éber volt, ezért ez az előírásoknak megfelelő sk+15cm-s lesz.

Pocsaj-Esztár



Pocsaj-Esztár intermodális utasperonja (Fotó: Szabó István)

Kismarja



Kismarja váróterme és a székely kapu (Fotó: Szabó István)

Összefoglalás

- Az elmúlt időszak vasútfejlesztései az utas szemével nem **támasztják alá a politikusi és vasúti vezetői hurráoptimizmust.**
- Annak ellenére, hogy néhány kiemelkedő színvonalú épület megújult, **a vonalfejlesztések vontatottan haladnak.**
- A fejlesztések eredménye nem vagy csak részben mutatkozik meg a szolgáltatási színvonal növekedésében, az eljutási idő rövidülésében és a menetrendszerőség javulásában.
- Az elhúzódó építési munkák és a több ütemre széthúzott (pálya, biztosítóberendezés, forgalomirányítás, ETCS, GSMR) beruházások csak lassan hoznak eredményt.
- A pályaépítéssel biztosított sebességemelés elmarad az egyes beruházási elemek kihagyása, illetve az eszközfejlesztés késedelmei miatt.
- Gondot jelent a megépült kereskedelmi létesítmények üzemeltetése, karbantartása is.
- Külön alapos vizsgálatot érdemelne, hogy az állomásokon korábban kiépített, majd a felújítások során is megtartott kereskedelmi és vendéglátó létesítmények miért kihasználatlanok. A MÁV miért nem talál üzemeltetőt számukra.

Összefoglalás 2

- Elemezni kellene, hogy a GYSEV fejlesztések miért valósulnak meg gyorsabban, miért tűnnek összefogottabbnak és eredményesebbnek a NIF által irányítottaknál.
- A vasút rendszer minden elemét (szolgáltatás, pálya, jármű, ingatlan) figyelembe vevő, átgondolt, hosszú távra előre megalapozott és megfelelően ütemezett, a teljes keresztmetszet egyen kapacitását biztosító és az előírásoknak megfelelően üzemeltethető fejlesztésekre van szükség.
- Minden érdekelt döntéshozó, tervező, kivitelező, üzemeltető és nem utolsósorban az oktatási szakember feladatául kell adni a fejlesztési tapasztalatok elemzését. Saját szakterületén vizsgálja meg, hogy mi az oka a projektek elhúzódnak, drágulásának, a műszaki tartalom hiányosságainak, a szakmailag kifogásolható megrendelői, tervezői, kivitelezői munkának.
- **Az érintetteknek meg kell tenniük a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az európai és a hazai beruházási és fenntartási pénzek felhasználása a lehető leggyorsabban, a legtöbb hasznot hozva történjen meg.**

Iránymutatóként legyen a zárszó a MÁV 1916-ban készített beruházási javaslatának bevezetéseként megfogalmazott gondolat, amelyet Turi József kollégám idézett a 2016.évi győri közlekedéstudományi konferencián:

Hogy a végrehajtandó beruházások átgondolt, egységes terv szerint végeztessenek és így az ötletszerű intézkedések hátrányai mellőztessenek, szükséges több évre terjedőleg előre megállapítani a beruházási szükségleteket és azok okszerű egymásutánban történő végrehajtásának sorrendjét.

Behatóan foglalkoztunk tehát azzal a kérdéssel, hogy melyek lesznek azok a beruházások, melyek hasznosságuk és sürgősségük sorrendjében első sorban lennének végrehajthatók és amelyek leggyorsabban teremnék meg a befektetés gyümölcsét, úgy az általános gazdasági élet, mint a vasut pénzügyi igazgatása nézőpontjából is.

- **Az anyag elkészítéséhez segítséget nyújtottak:**
- **Káldi István**
- **Kisteleki Mihály**
- **Makranczi András**
- **Szabó István**
- **Szikszi Anita**
- **Dr. Tóth-Maros Dániel**
- **Turi József**

Köszönöm a figyelmet

pergeri@t-online.hu