

A budapesti körvasút bevonási lehetősége a vasúti személyszállításba



Dr. Kormányos László – Perger Imre – Földiák János

Közlekedéstechnológiai Napok Konferencia BME, 2019. március 20.

A körvasút a szocializmusban

- A körvasút igen jelentős szerepet töltött be az áruszállításban.
- A két nagy budapesti rendező-pályaudvar Rákosrendező és Ferencváros közötti átállítós vonatok, illetve a szobi belépő, a balkán felé továbbmenő tehervonatok sokasága vette igénybe a kétvágányú vonalat.
- Emiatt a személyszállításra nem maradt kapacitás.
- A két megállóhely Pestújhely és Sashalom megszűnt, Rákosszentmihály állomás szerepe az iparvágányok kiszolgálására korlátozódott.



A körvasút jelenleg

- A körvasút Kőbánya-felső/Rákos és Angyalföld elágazás között egy villamosított kétvágányú 80 km/h sebességgel járható vasútvonal
- Teherszállítási funkciója lényegesen lecsökkent
- Jelenleg hiányoznak a személyszállítást kiszolgáló létesítmények és csak a nemzetközi vonatok haladnak át ezen a szakaszon.
- Kapacitása kihasználatlan



A vasút szerepe a városi közlekedésben jelenleg

- Naponta 146 ezer utas a fejpályaudvarokon, amely komoly városi közlekedési kihívás
- Fejpályaudvarok elhelyezkedése kiváló
- A vasúthálózat az egész várost átszövi
- A vasút városi közlekedési szerepe csak kiegészítő
- Bizonyos viszonylatokon a vasút menetidő-előnye tetemes, ez a leggyorsabb városi közlekedési mód
- Az elővárosi hálózaton dinamikusan növekszik az utasok száma
- A jelenlegi szerepénél lényegesen nagyobb a vasút piaci potenciálja



Vasútvonalak városi szerepe Budapesten – Nyugati

➤ Dél-Pest, Pestszentimre, Pestszentlőrinc, Kispest

- Pestszentlőrinc, Ferihegy, Pestszentimre és a belváros között a vasút adja a leggyorsabb kapcsolatot
- Jelentős haránt irányú szerep Kőbánya-Kispest, Kőbánya alsó és Zugló között
- Kőbánya és a belváros kapcsolatában fejlődési lehetőség

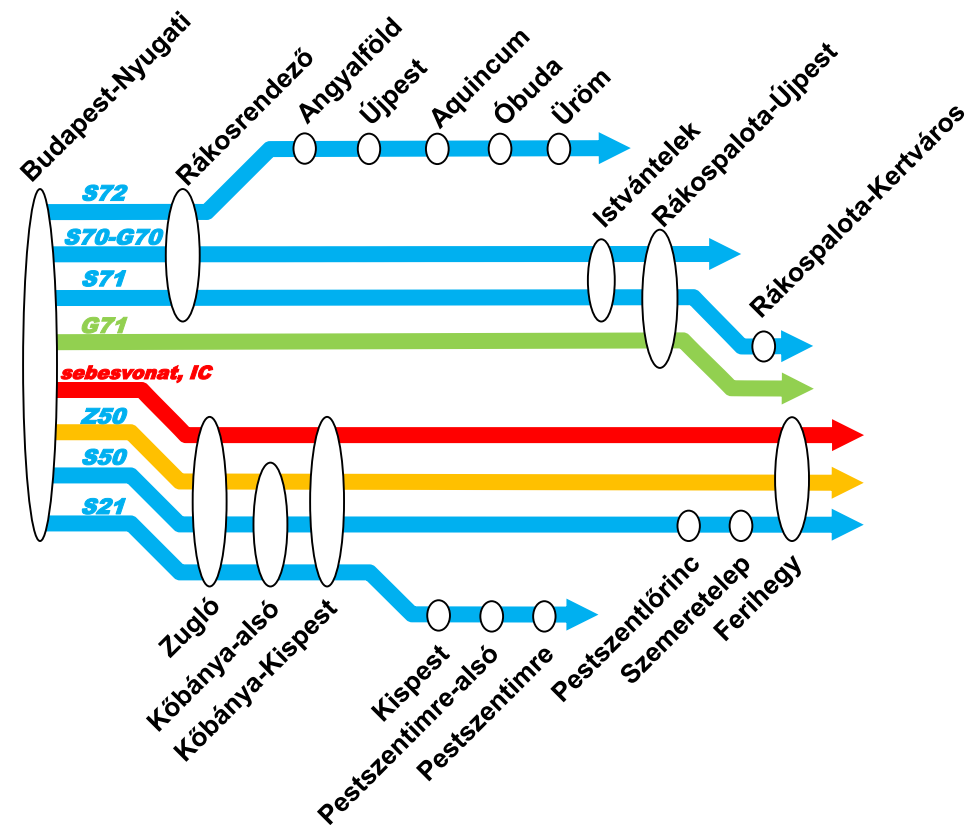
➤ Újpest, Rákospalota

- A megálló nem ideális elhelyezkedése miatt a vasút szerepe a potenciálhoz képest gyenge

➤ Aquincum, Óbuda

- Újpest és Aquincum között hídpótló

➤ Nyugati utasforgalma napi 70-75 ezer fő, ebből elővárosi utas 40-45 ezer



Vasútvonalak városi szerepe Budapesten – Keleti

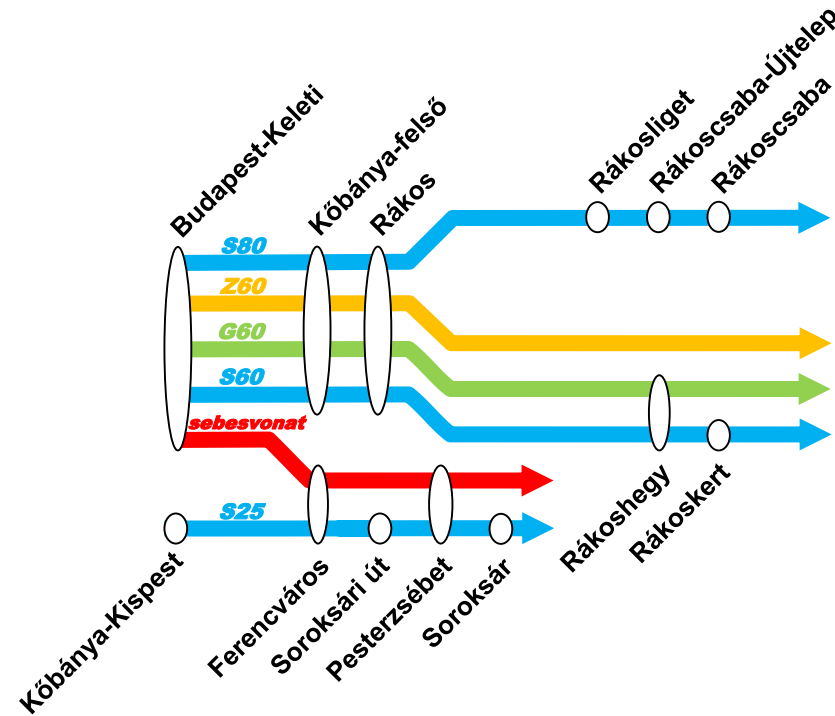
- **Kelet-Pest, Rákosmente**

- Rákosmente és a belváros között a vasút adja a leggyorsabb kapcsolatot
- A ráhordás javult, de még mindig nem ideális
- Jelentős szerep a Rákosmente és Kőbánya között

- **Soroksár, Pesterzsébet**

- A vasút szerepe városi közlekedésben marginális

- **Keleti utasforgalma napi 45-50 ezer fő, ebből elővárosi utas 20-22 ezer**



Vasútvonalak városi szerepe Budapesten – Déli

• Budafok, Nagytétény

- Nagytétény és a belváros között a vasút adja a leggyorsabb kapcsolatot
- Fejlődési lehetőség, a vasút szerepe a potenciálhoz képest gyenge

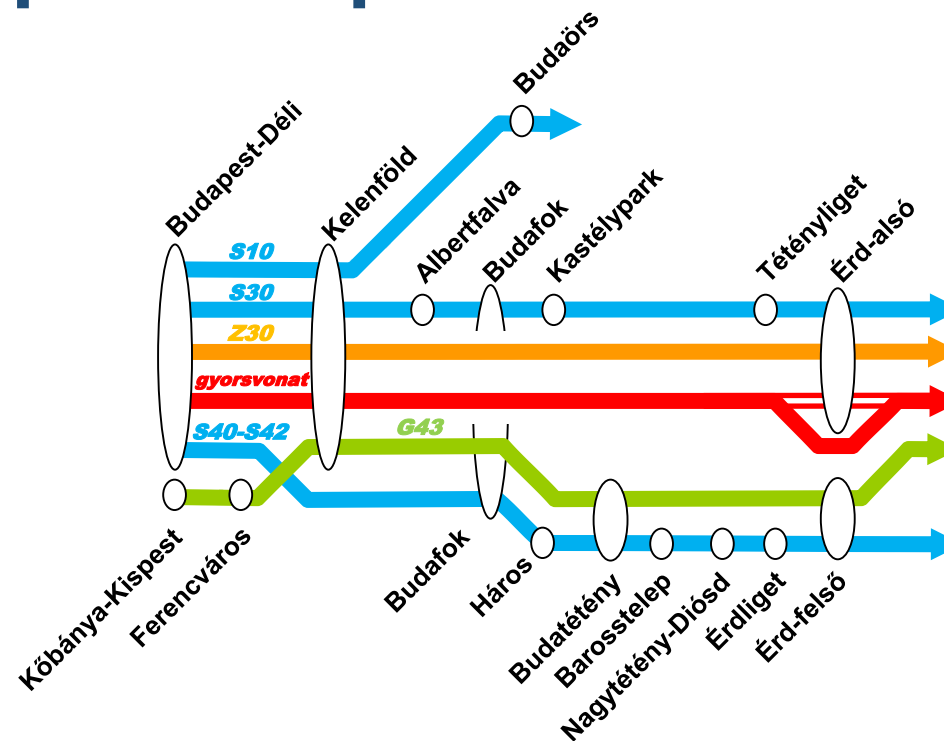
• Kelenföld—Déli

- A vasút észak-déli városi kapcsolatot lát el

• Kelenföld—Kőbánya-Kispest

- Dél-Pest és Dél-Buda között a vasút adja a leggyorsabb kapcsolatot
- Fél évvel az indulás után napi 800 utas

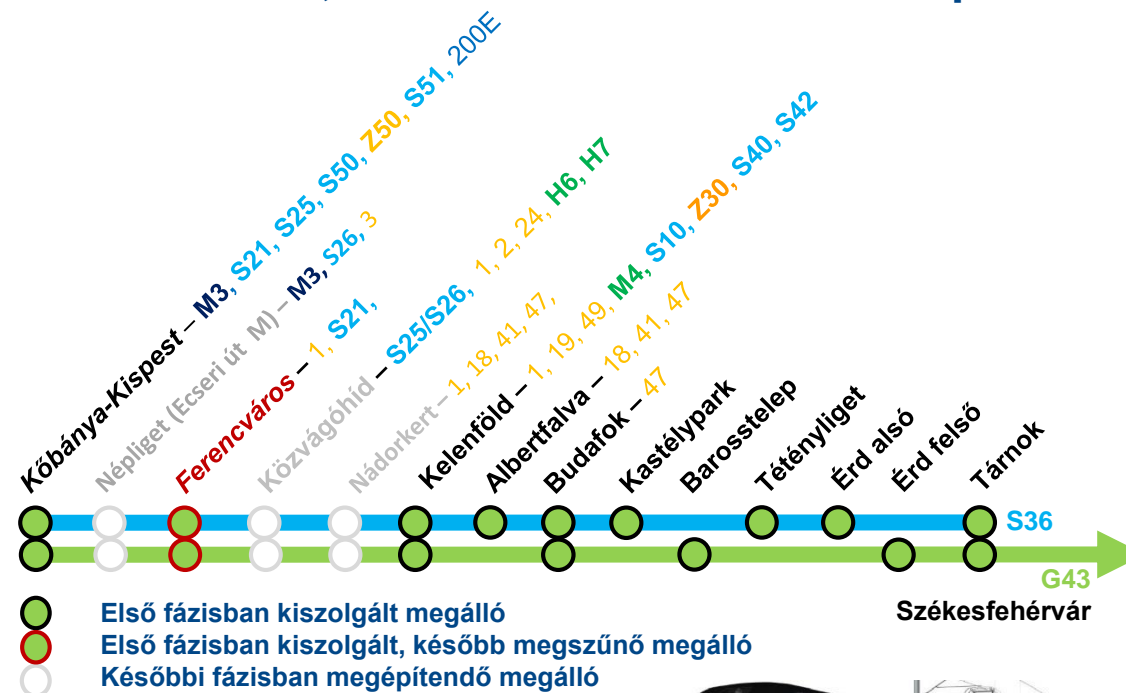
• **Déli utasforgalma napi 33-35 ezer fő, ebből elővárosi utas 21-25 ezer**



Első városi vasúti kapcsolat: Dél-Buda—Dél-Pest

- 2014: Kelenföld—Kőbánya-Kispest kapcsolat, egy új székesfehérvári gyorsított személyvonat meghosszabbításával (G43)
- 2015: Kelenföld—Kőbánya-Kispest kapcsolat fejlesztése, egy újabb elővárosi viszonylattal (S36)
- Tapasztalatok
 - Nagy siker, pozitív sajtóvisszhang és utasészrevételek
 - Negatív visszhang a szerelvényeket illetően, jelenleg FLIRT
 - Kezdetekben alacsony kihasználtság
 - Folyamatosan növekvő utasszám, már napi 1000 fő felett
 - Politikai megkeresések és utas észrevételek új megállások beiktatására

S36 és G43 városi vasúti-viszonylatok kötőtpályás városi és elővárosi, valamint főbb autóbusz kapcsolatai



A körvasút bevonása: lehetséges viszonylatok



► **A körvasúti vonalszakasz felhasználható lenne számos átlós elővárosi viszonylat számára:**

- Pilisvörösvár / Vác / Veresegyház—Kőbánya felső—Ferencváros—Kelenföld—Martonvásár / Százhalombatta / Bicske
- Pilisvörösvár / Vác / Veresegyház—Kőbánya felső—Ferencváros—Kunszentmiklós-Tass
- Pilisvörösvár / Vác / Veresegyház—Rákos—Sülysáp / Gödöllő

A viszonylatok szervezésének gátja a csatlakozó vonalszakaszok pályakapacitása, illetve csatlakozó állomásokon a vonatok által okozott állomási foglaltság (keresztbejárás).

A körvasút bevonása: a rövidtávon lehetséges viszonylat

➤ Átlós „munkáskörúti” városi-vasúti viszonylat, a 2-es vonal piliscsabai betétjáratainak és a 150-es vonal kunszentmiklós-tassi személyvonatainak összekötésével

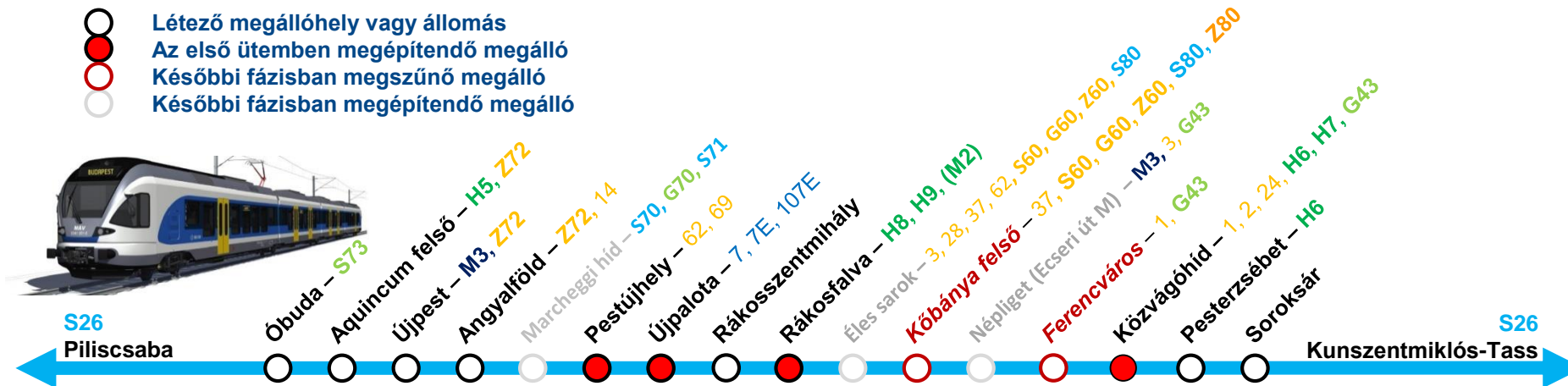
➤ Feltételek:

- Négy új megállóhely (Pestújhely, Újpalota, Rákosfalva és Közvágóhíd) megépítése
- A Marcheggi híd és a 2-es vonal villamosítása

Csak megállóhely építéssel megvalósítható

S26 városi vasúti viszonylat kötőtpályás városi és elővárosi, valamint főbb autóbusz kapcsolatai

- Létező megállóhely vagy állomás
- Az első ütemben megépítendő megálló
- Későbbi fázisban megszűnő megálló
- Későbbi fázisban megépítendő megálló



* Nyugati pályaudvar és csatlakozó vonalszakaszai 1/a ütem várható kezdés 2015-ben

Szükséges megállóhelyek építése a körvasúton

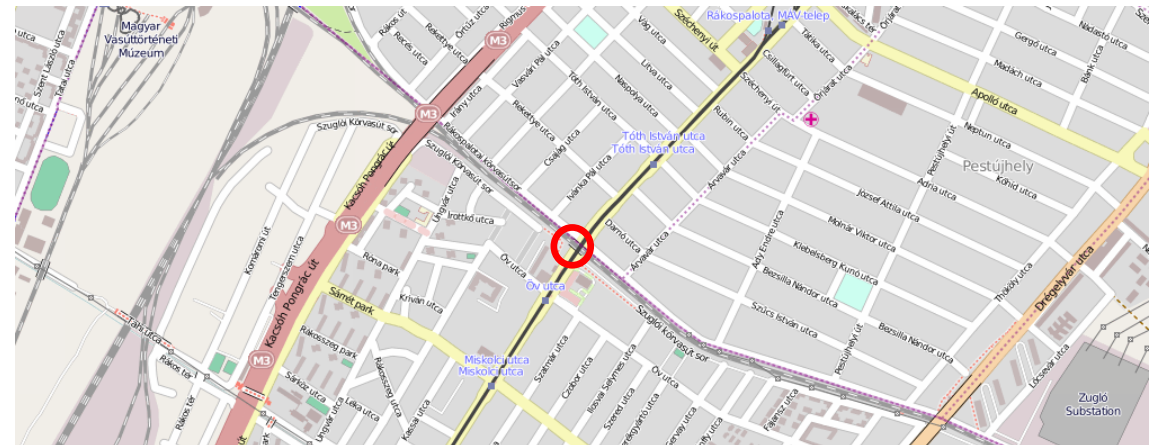
- A sugárirányú közutak kereszteződésében megépítendő megállóhelyekkel a berlini körvasúthoz hasonló szolgáltatást nyújtó vasútvonallá fejleszthető.
- A körvasúti megállóhelyek az adottságok miatt oldalperonnal épülnek meg, hangsúlyos építészeti kialakítással.



Megállóhelyek építése a körvasúton: Pestújhely



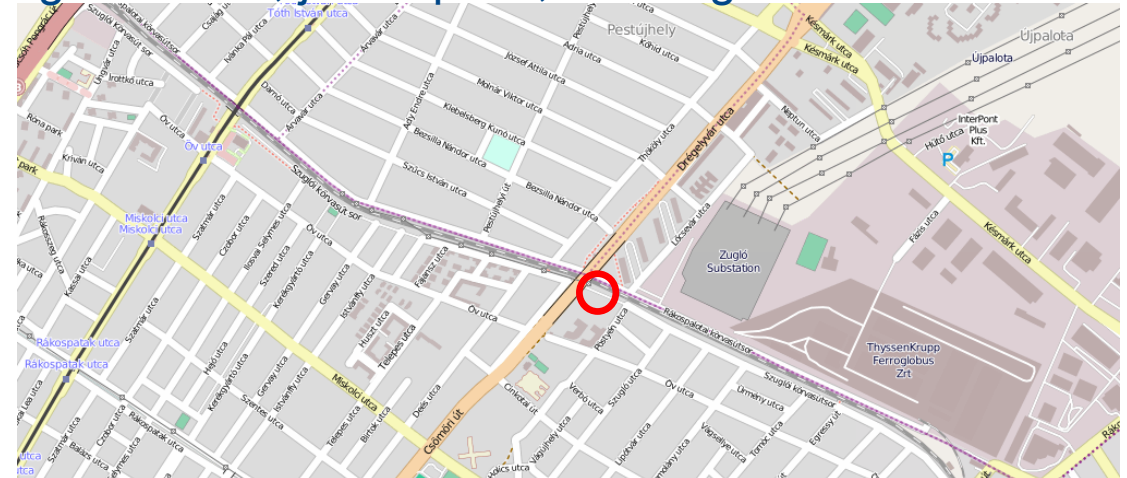
- **Elhelyezkedés:** az Erzsébet királyné útja / Kolozsvár utca találkozásánál, a XIV. és a XV. Kerületek határán
- **Városi közlekedési kapcsolatok**
 - 62-es, 69-es villamos, 5-ös, 124-es, 125-ös, 224-es buszok megállója 150 méteren belül
 - 74-es, 74A trolibuszok végállomása 600 méterre
- **Szükséges beruházások**
 - Várható vasúti feladatok: töltésszélesítés, peronépítés, esőbeálló létesítés, lift/rámpa építés, utastájékoztató, térvilágítás, felsővezeték-rendszer átalakítás.
 - Várható városi feladatok: gyalogos útvonalak megtervezése, járdaépítés, közvilágítás átalakítása, városi közlekedési kapcsolat átalakítása.



Megállóhelyek építése a körvasúton: Újpalota



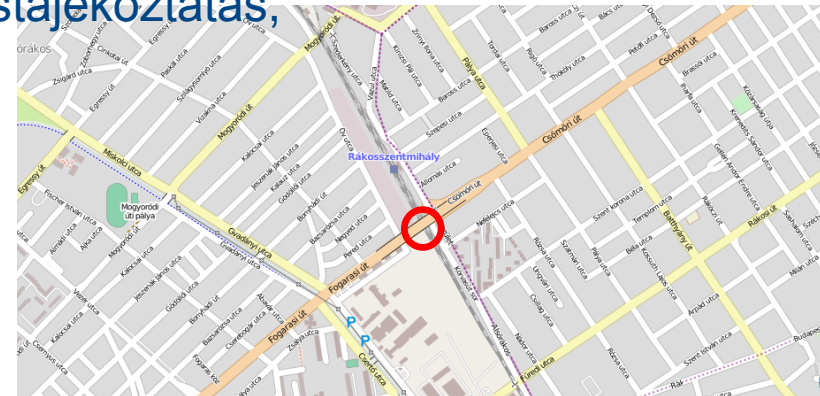
- **Elhelyezkedés:** Drégelyvár utca / Csömöri út (XIV. ker) találkozásánál, a XIV. és a XV. kerület határán
- **Városi közlekedési kapcsolatok:**
 - 7-es, 7E, 107-es, 277-es busz megállója 250 méteren belül
 - 124-es, 125-ös autóbusz megállója 500 méterre
 - 77-es trolibusz megállója 700 méterre
- **Szükséges beruházások**
 - Várható vasúti feladatok: peronépítés, esőbeálló létesítés, utastájékoztató, térvilágítás, felsővezeték-rendszer átalakítás.
 - Várható városi feladatok: gyalogos útvonalak megtervezése, járdaépítés, közvilágítás átalakítása



Megállóhelyek építése a körvasúton: Rákosszentmihály



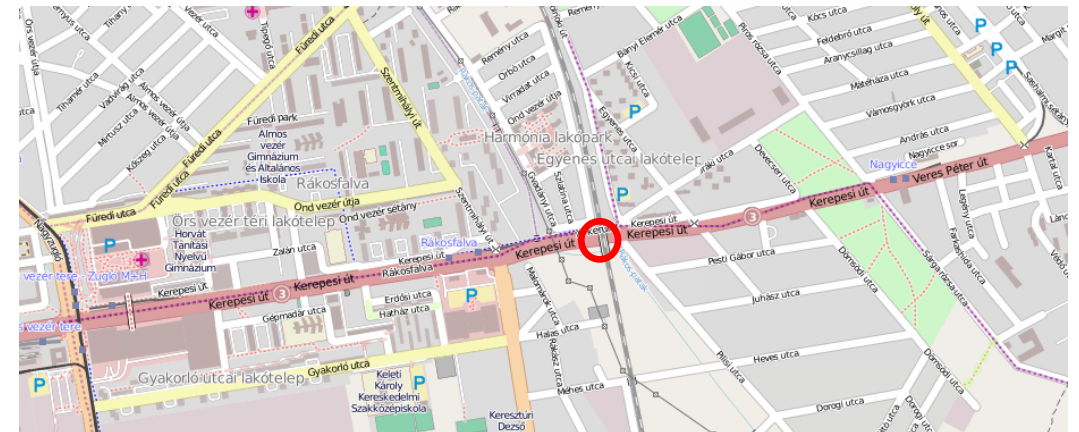
- **Elhelyezkedés:** a Fogarasi út / Csömöri út (XVI. ker) találkozásánál, a XIV. és a XVI. kerület határán
- **Városi közlekedési kapcsolatok**
 - 92-es buszok végállomása 50 méterre
 - 144-es buszok megállója 300 méterre
 - 31-es, 130-as, 131-es, 231-es buszok megállója 500 méteren belül
 - 80-as, 81-es trolibuszok megállója 600 méteren belül
 - 77-es trolibusz megállója 700 méterre
- **Szükséges beruházások**
 - Várható vasúti feladatok: peronépítés, utastájékoztató,



Megállóhelyek építése a körvasúton: Rákosfalva



- **Elhelyezkedés:** A Kerepesi út és a körvasút találkozásánál, a X., a XIV. és a XVI. kerület határán
- **Városi közlekedési kapcsolatok**
 - A 44-es, 45-ös, 176E, 276E busz megállója 200 méterre, 67-es busz megállója 350 méteren belül
 - A H8-as és H9-es HÉV Rákosfalva megállója 300 méterre
- **Szükséges beruházások**
 - Várható vasúti feladatok: töltésszélesítés, peronépítés, esőbeálló létesítés, lift/rámpa építés, utastájékoztató, térvilágítás
 - Várható városi feladatok: gyalogos útvonalak megtervezése, járdaépítés, közvilágítás átalakítása, városi közlekedési kapcsolat átalakítása.



Szükséges kapcsolat: Ferencváros vagy Népliget



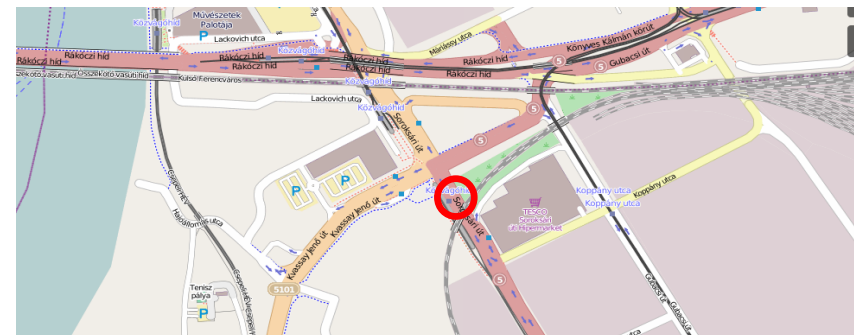
- **Elhelyezkedés:** Ferencváros: A Könyves Kálmán körút téregében, Népliget: az Üllői út metszéspontjánál.
- **Városi közlekedési kapcsolatok**
 - Ferencváros: 1-es és 51A villamos 150 méterre
 - Népliget: M3-as metró 250 méterre, 3-as villamos 350 méterre, 1-es villamos 400 méterre
- **Szükséges beruházások**
 - Várható vasúti feladatok: peronépítés a 6. és a 7. vágány közé, hogy a vonatok ne zavarják az 1-es vonal forgalmát
 - A peron csak aluljáró építéssel valósítható meg, amelynek költségei miatt a Budapest—Belgrád projekt vagy a Budapesti olimpiai pályázat keretében valósítandó meg Népliget metróállomás térségében



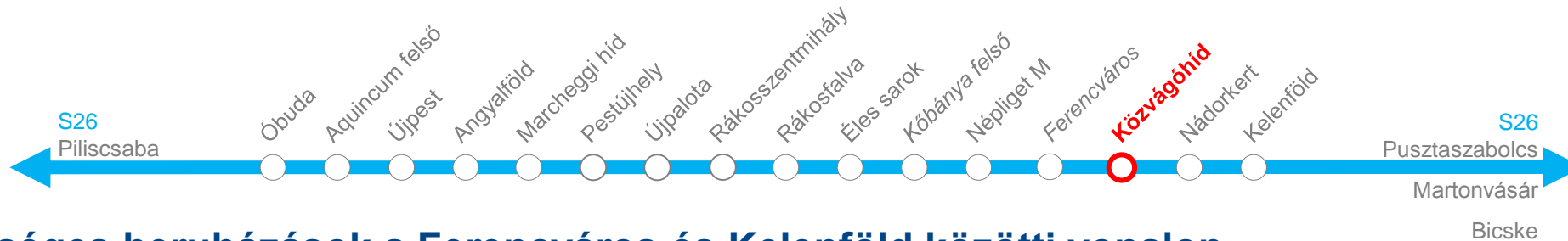
Szükséges kapcsolat: Közvágóhíd megállóhely



- **Elhelyezkedés:** Közvágóhíd csomópontban, a Kvassay Jenő út és a Soroksári út kereszteződésében, a IX. kerületben
- **Városi közlekedési kapcsolatok:** H6-os (ráckevei) HÉV végállomása 50 méterre
 - 23-as, 54-es, 55-ös busz megállója 100 méterre, 2-es és 24-es villamos végállomása 200 méterre
 - 1-es villamos és 103-as busz megállója 500 méteren belül
 - H7-es (csepeli) HÉV megállója 900 méterre
- **Szükséges beruházások**
 - A megállóhely csak nagyobb beruházással, új vasúti hidak létesítésével építhető meg.
 - A Budapest—Belgrád projekt vagy a Budapesti olimpiai pályázat keretében valósítható meg



Továbbvezetés Kelenföld irányába



- **Szükséges beruházások a Ferencváros és Kelenföld közötti vonalon**
 - III. és IV. vágány építése Ferencváros és Kelenföld között, (a jelenlegi tervekben szereplő 3 vágányos összeköttetés a gyakorlatban nem jelent lényegi kapacitásbővítést)
 - a pesti oldalon új Közvágóhíd megállóhely építése a MüPa térségében,
 - a budai oldalon új Nádorkert megállóhely építése,
 - Kelenföld vágányhálózatának átalakítása a hidra vezető vágányok fogadására.



Szükséges beruházások a Ferencváros, Keleti, Kőbánya felső, Kőbánya-Kispest négyszögben

- III. és IV. vágány építése Ferencváros és Keleti között.
- III. és IV. vágány építése Keleti és Kőbánya felső között. (Átmeneti megoldásként a csúcsidei kapacitásproblémák megoldására a hajdani Józsefváros – Ferencváros és Józsefváros – Kőbánya felső vágány Keletibe fordítása is megoldás lehet.)
- Kőbánya felső–Rákos közötti alsó és felső azonos értékűként történő kezelése.
- Kőbánya felső állomás átépítése.
- Az Üllői út térségében új, 4-6 peronvágányos megállóhely építése metrókapcsolattal.
- A Hungária körútnál Kerepesdűlő megállóhely megépítése.
- A Kőbánya-Kispest – Keleti vágánykapcsolat kialakítása.

A Kormány 1564/2018. (XI. 10.) Korm. határozata a budapesti vasúti pályaudvari rendszer fejlesztésének irányairól és 1565/2018. (XI. 10.) Korm. Határozata a budapesti elővárosi gyorsvasúti vonalak (HÉV) egységes rendszerben történő fejlesztéséről tanulmányok, tervek készítését írja elő!

Ami megvalósult

Angyalföld – Újpest II. vágány megépítése.

A Marcheggi hídon átvezető vonalszakasz villamosítása.

Angyalföld állomás átépítése három peronvágányos állomássá.

Intermodális átszállási pont kialakítása Angyalföld állomásnál a 12, 14 villamos és a 20-30 buszcsalád között.

A Rákosrendező–Angyalföld vonalszakasz átépítése.

Az esztergomi vonal átépítése Rákosrendező végponttól.

Ami nagyon hiányzik

Körvasúti megállóhelyek megépítése.

Rákosrendező, Rákospalota-Újpest állomás átépítése.

Nyugati–Rákosrendező vonalszakasz átépítése, a IV. vágány üzembehelyezése.

Nyugati kapacitásbővítése.

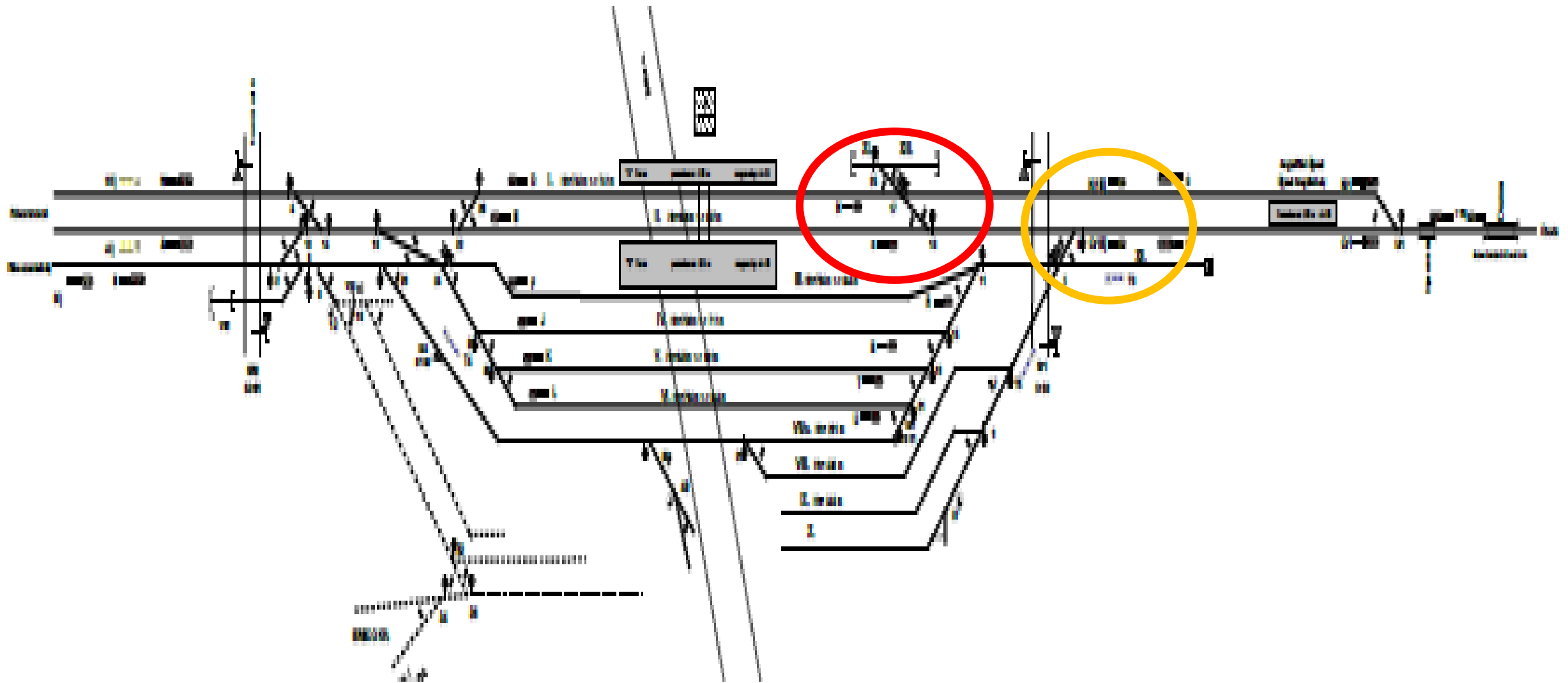
Ferencváros személyszállítási funkciójának rendbetétele, peronépítés.

Kőbánya felső vágánykapcsolatainak újragondolása.

Keleti–Ferencváros és Keleti–Kőbánya felső III. vágány kialakítása.

Kelenföldön a tejgyári kihúzó vágány felvezetése a hídra.

Angyalföld kisebb hibákkal



Angyalföld peron



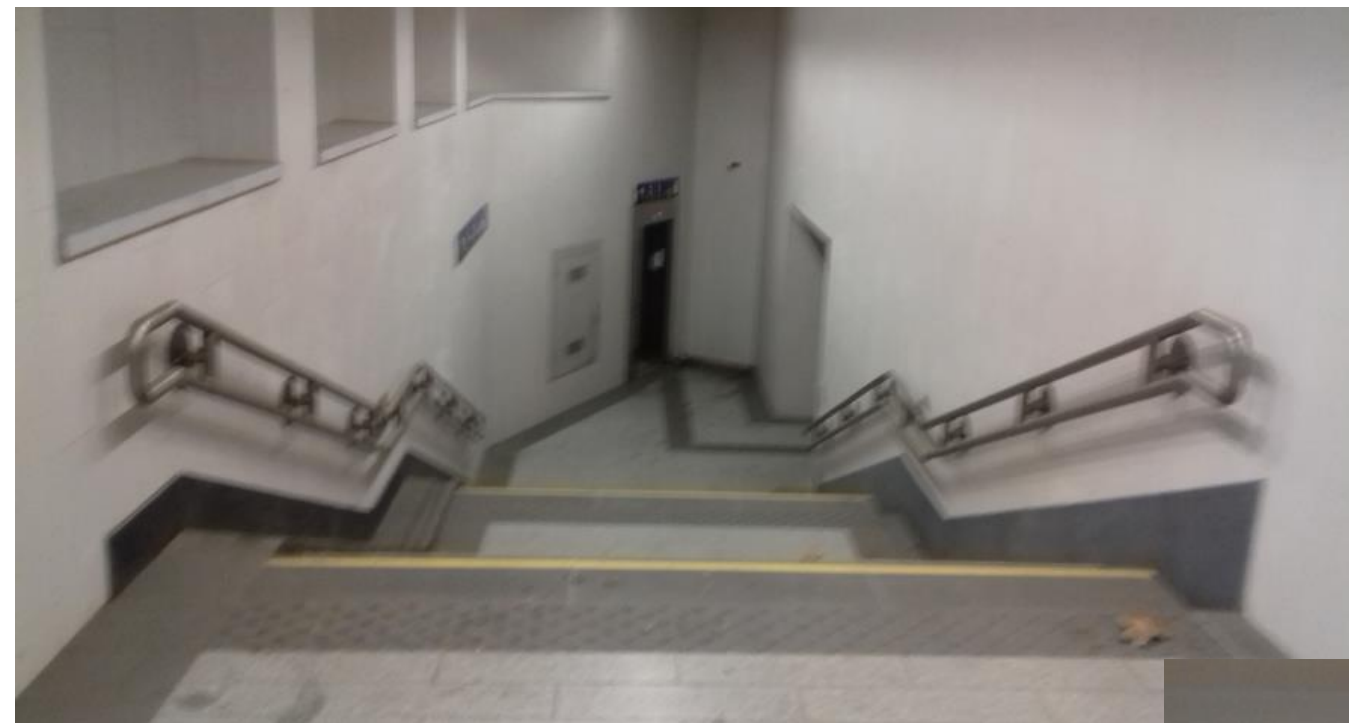
Angyalföld aluljáró



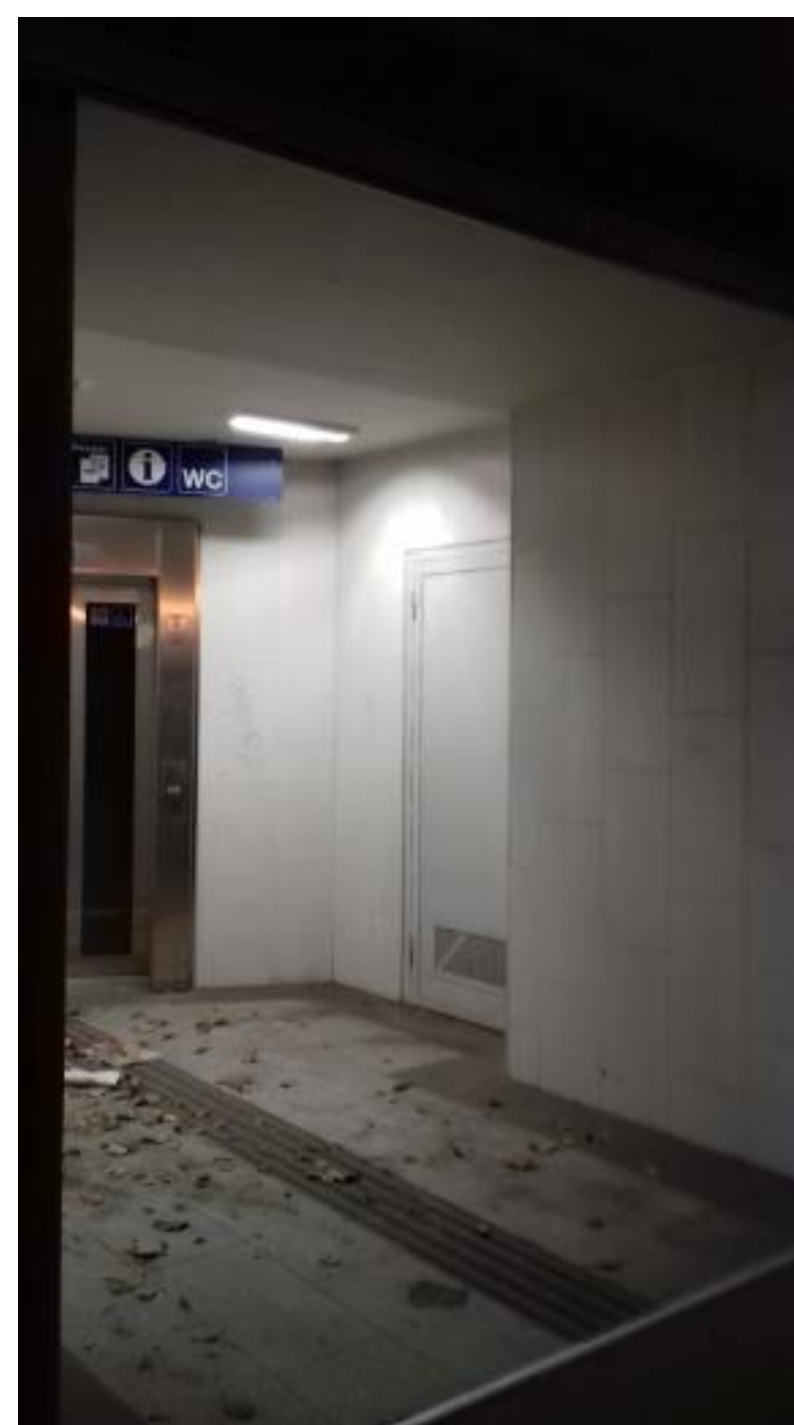
Angyalföld aluljáró



Angyalföld aluljáró



Angyalföld lift



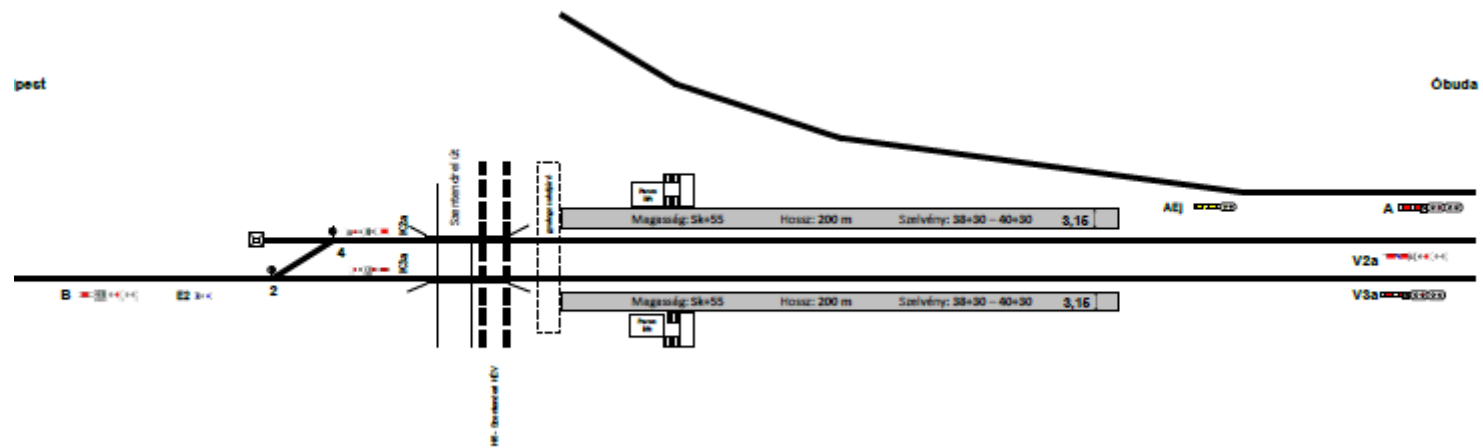
Angyalföld intermodális kapcsolat



Angyalföld bejárat



Aquincum

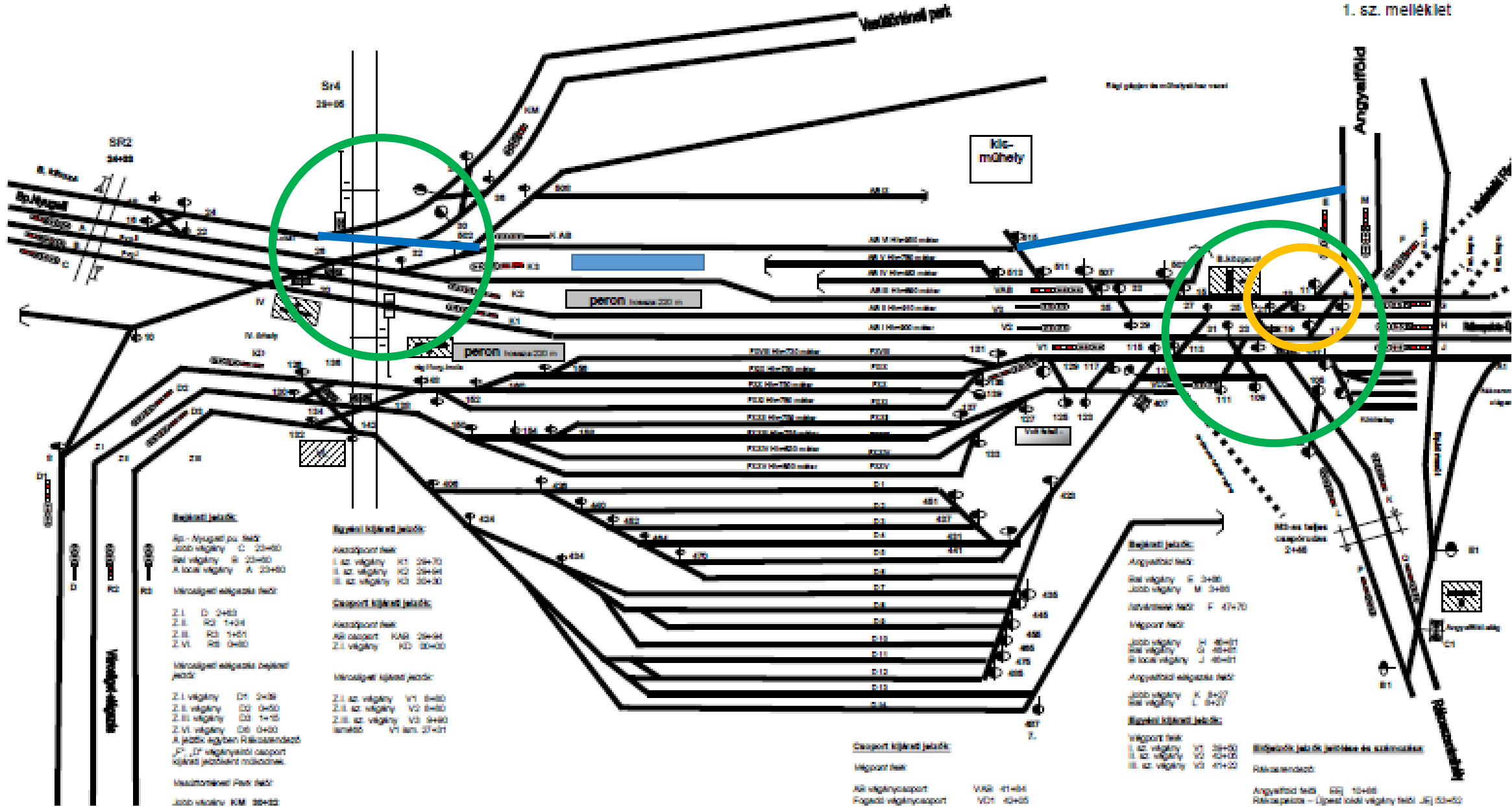


Óbuda



Dákosrendező

1. sz. melléklet



Állomás körüli járatok:
 Állomás körüli fele
 I. sz. végén K1 20+20
 II. sz. végén K2 20+04
 III. sz. végén K3 20+00

Csoport körüli járatok:
 Állomás körüli fele
 A1 csoport K40 20+04
 2.I. végén K5 20+00

Városi pályaudvar fele:
 2.I. sz. végén V1 0+00
 2.II. sz. végén V2 0+00
 2.III. sz. végén V3 0+00
 Ismétlés V1 km. 20+01

Csoport körüli járatok:
 Városi fele
 A1 végén csoport V40 0+04
 Fogyasztó végén csoport V51 0+00

Beküldi járatok:
 Angyalfele fele
 Jobb végén E 3+00
 Bal végén M 3+00
 Ismétlés fele F 0+20
 Városi fele
 Jobb végén H 0+01
 Bal végén G 0+01
 A local végén J 0+01

Angyalfele pályaudvar fele:
 Jobb végén I 0+01
 Bal végén L 0+01

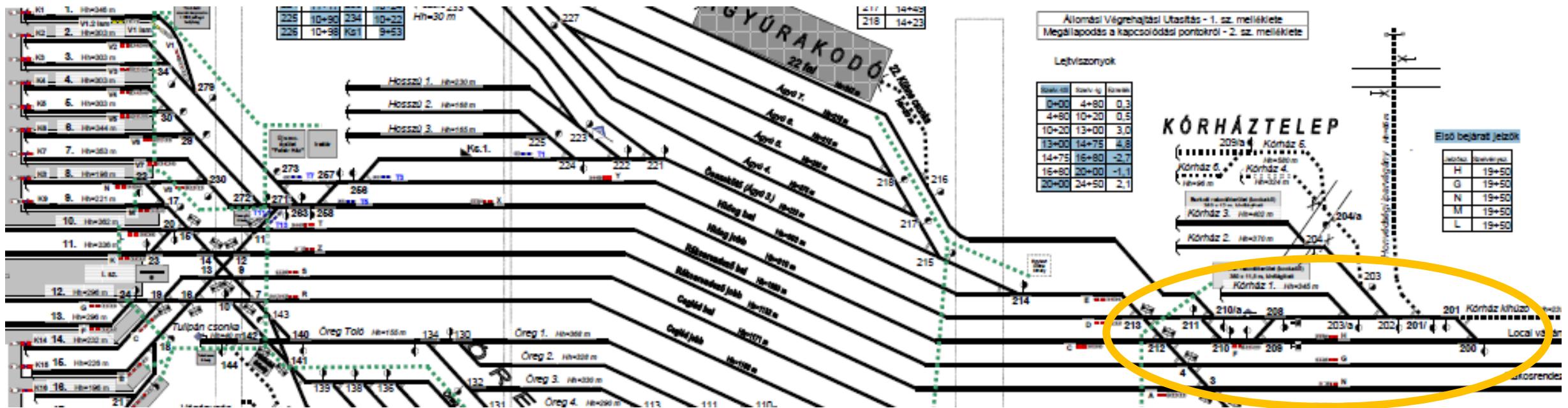
Beküldi körüli járatok:
 Városi fele
 I. sz. végén V4 20+00
 II. sz. végén V5 20+00
 III. sz. végén V6 0+00

Beküldi járatok (ismétlés és utómozgás):
 Rákócziúton:
 Angyalfele fele C2 10+00
 Rákócziúton – Újrateljesítés végén J6 03+00

Rákosrendező

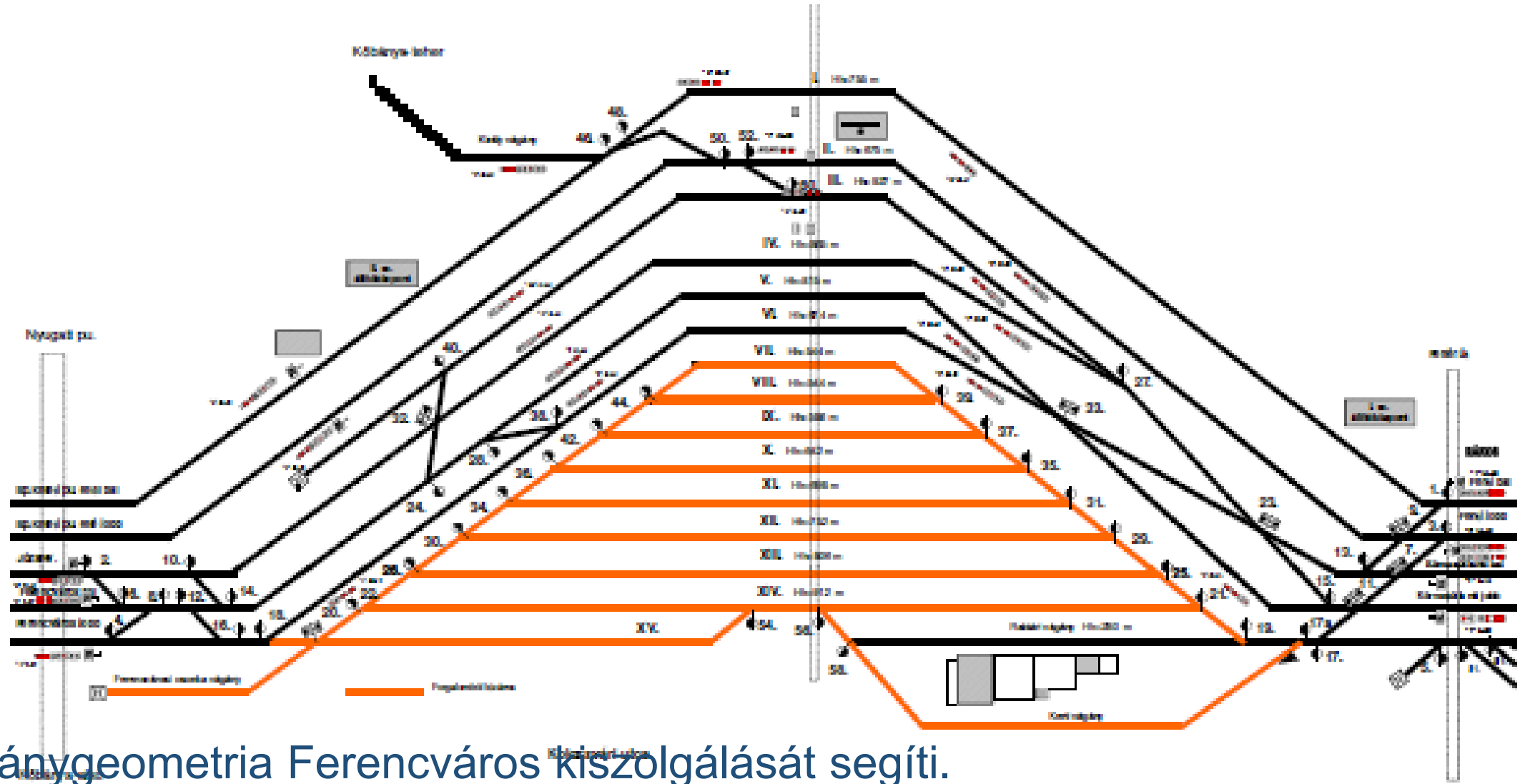


Nyugati felső része



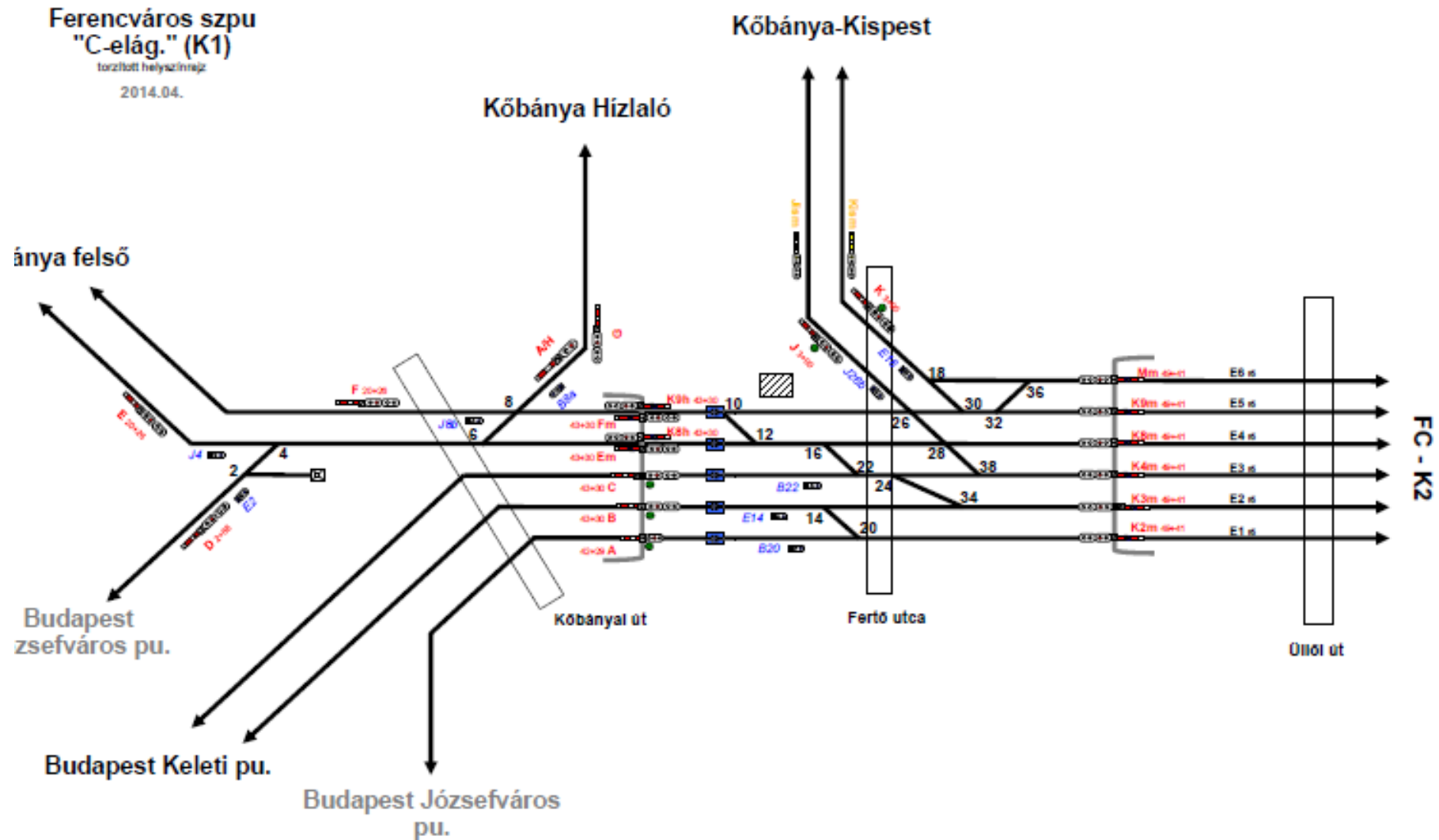
Az 1-7. vágányig csak a hideg jobb vágányról lehet bejárni.
A szobi bal vágányról csak a 8. vágány érhető el a másik vágányút zavarása nélkül.

Kőbánya felső



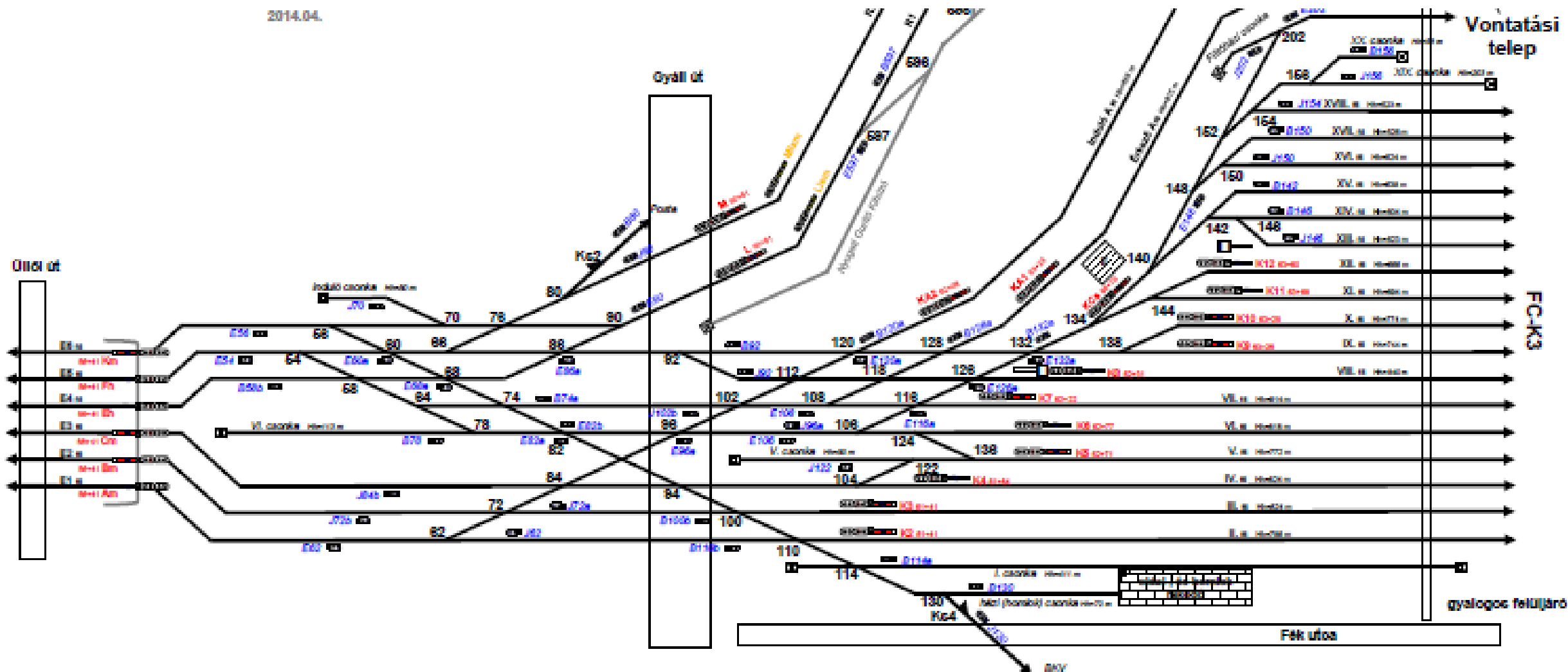
A vágánygeometria Ferencváros kiszolgálását segíti.
A 4. peronos vágány csak Ferencvároshoz érhető el.
A Keleti – körvasúti vonatok a végponton mindent metszenek.

Ferencváros „C” elágazás



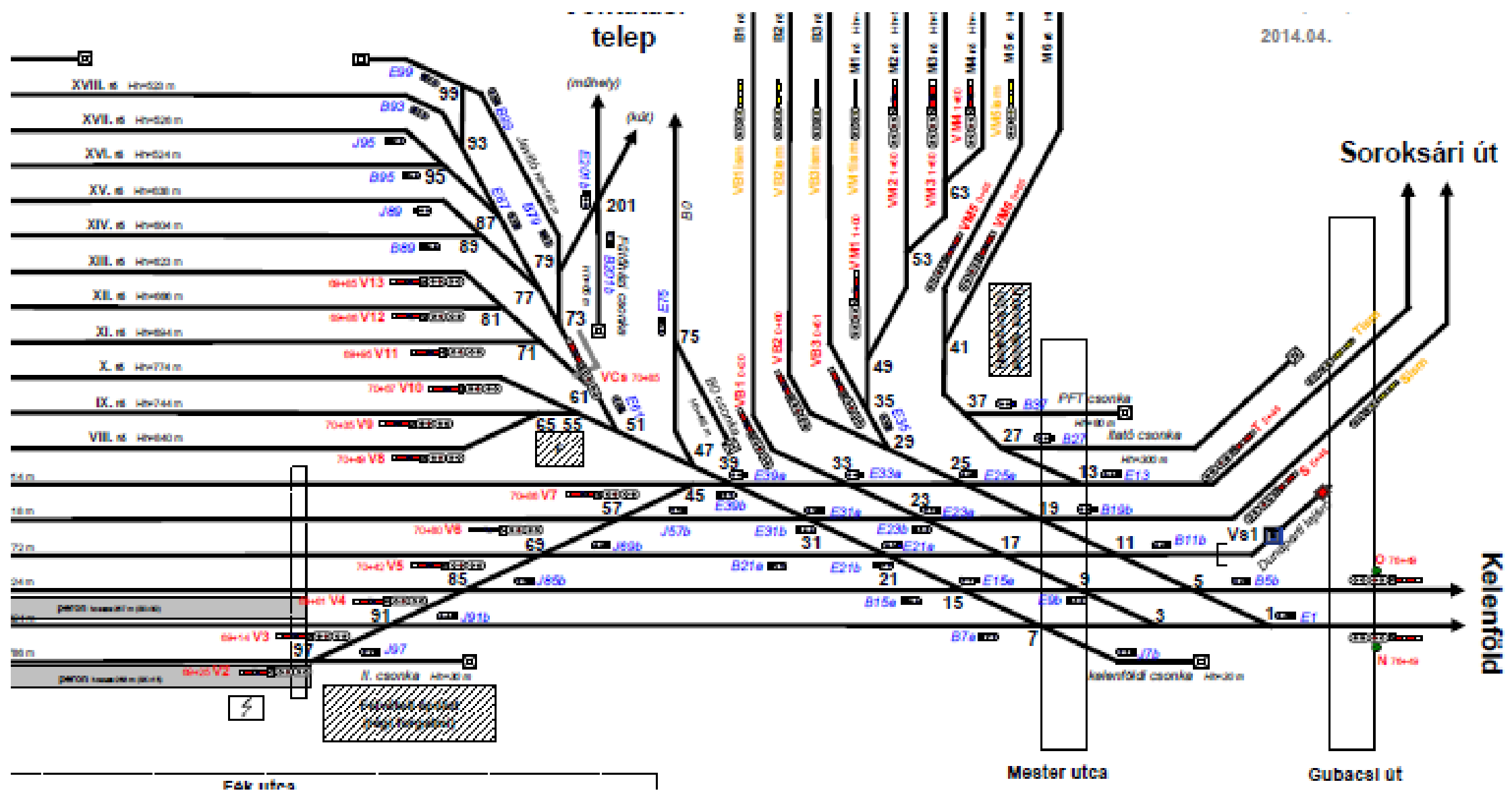
Ferencváros kezdőpont

2014.04.



Ferencváros végpont

2014.04.



Párhuzamos projektek

- **a Budapest—Belgrád vasútvonal korszerűsítése**
- **az Olimpiai pályázat = Kemény Ferenc Sportlétesítmény-építő Projekt**
- **a Liszt Ferenc repülőtér vasúti megközelítése**
 - A kelebiai vasútvonal felújításának bizonytalansági tényezője a Budapestre történő bevezetés.
 - A kelebiai vasútvonal jelenlegi nyomvonala az Olimpiai pályázat által beépítendő területen halad.
 - A három projekt valamelyikének meg kell oldania a Közvágóhíd és a Népliget térségében a városi metrókapcsolatot.
 - **A városi kötőtpályás kapcsolat nélkül a körvasúti viszonylatok életképtelenek.**

Párhuzamos projektek

- **Déli pályaudvar jövője**

- A pályaudvar megszüntetése vagy funkcióvesztése az ottani személyszállítási vagy üzemi tevékenységek más helyen történő végzését igényelné.
- Ennek helyszíne Kelenföld vagy Ferencváros lehetne, ehhez viszont a Kelenföld—Ferencváros szakasz kapacitásbővítése szükséges.
- Ennek megvalósulása esetén a körvasút irányából Ferencvároson és Kelenföldön át is vezethető városi vasúti viszonylat



Összegzés

- A rákosszentmihályi körvasút személyszállításának újraindítása ésszerű elképzelés.
- A vonalszakasz megállóhelyeinek kijelölése logikusan elvégezhető a markáns sugárirányú útvonalak és az egyértelmű utasáramlatok miatt.
- A körvasút hasznos a Nyugatiból időlegesen kiszoruló vonatok számára.
- A kelebiai vasútvonal átépítése és a budapesti olimpiai tervek új tényezőként jelennek meg. Ferencváros állomást és Közvágóhíd megállóhelyet, illetve a dél-pesti lehetséges átadópontokat a körvasúti projekt nem tudja megvalósítani, azokat a nagyobb költségvetésű, és a területet alapjában átrendező projekteknek kell létrehozniuk.
- Fontos azonban leszögezni, hogy – bármelyik projekt keretében is épül meg – a dél-pesti átadópontok nélkül az körvasúti személyszállítás nem lesz életképes.

A körvasúti személyszállítás haszna

- A projekt haszna elsősorban egy új piac feltárása, a vasúti közlekedés volumenének erősítése a Budapesten belül.
- Utasszám: félórás ütemes közlekedés esetén irányonként minimum napi kétezer utas várható a körvasúton
- Járulékos haszon, hogy a Nyugati—Rákospalota-Újpest vonalszakasz, valamint a Nyugati pályaudvar tervezett felújításának hosszú időszakára nem lesz elég kapacitás számos elővárosi vonat fejpályaudvarra közlekedtetésére.
- A rákosszentmihályi körvasút személyszállításának felélesztésével a vonatok továbbközlekednek Dél-Pest irányába.





Köszönöm a figyelmet!

kormla@sze.hu

perger.imre@pergeri@t-online.hu

foldiak.janos@mav-start.hu