Budapest vasúti stratégia 2040

Összefoglaló Fürjes Balázs, Vitézy Dávid és Homolya Róbert előadásairól a "Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia" című konferencián

Budapest közlekedésének aranytartalékáról, vagyis a vasúti közlekedésben rejlő óriási potenciálról szólt a "Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia" című online konferencia február 4-én.

Két évtizedet (2021-2040) és három uniós költségvetési ciklust átívelő fejlesztési koncepciót készített elő a kormány, a ma még sok helyen és elemében a rendszerváltás előtti időket idéző vasútnál, még pontosabban a Budapestet és környékét érintő területeken. A koncepció része nem csupán a vasúti pályák megújítása, vagy új szerelvények beszerzése, hanem a főváros és a vele együtt ébredő és nyugvó agglomeráció kötöttpályás közlekedésének és az erre épülő egyéb infrastruktúrának és kiszolgáló létesítményeknek a teljes és komplex hálózatszerű fejlesztése.

Részletek Fürjes Balázs, Budapestért és a fővárosi agglomeráció fejlesztéséért felelős államtitkárelőadásából:

Budapesten belül és kívül is lesz haszna az új vasútfejlesztési elképzeléseknek.

Az emberek ma nem választják a közösségi közlekedést, mert az egyszerűen rossz Budapest környékén, és emiatt bedugul a város. Egy olyan megoldást, kiutat szeretnénk, ami időmegtakarítást biztosít, tisztábbá teszi a budapesti levegőt, csökkenti a belvárosi autóforgalmat és segíti a klímacélokat.

Jelenleg 4 millió ember kapcsolódik Budapesthez ingázás, vagy az ottani közlekedés szempontjából. Ebből napi 1 millió ember autóval megy át Budapesti határán - elmondta, hogy a dugó díj nem megoldás, helyette a közösségi közlekedés vonzóbbá tételét kell támogatnunk. Elkészítettük a 20 éves vasútfejlesztési stratégiát 2040-re vonatkozóan. A következő uniós ciklusokban erre szinte biztos, hogy meglesz a forrás.

A vasútfejlesztési programról számokban:

A 2027-ig tartó uniós ciklusban 1000 milliárd forintnyi forrás már rendelkezésre áll a 20 éves, 2000 milliárd forintos összköltségű vasútfejlesztés első részéhez, amely magába foglalja a vasútvonalak felújítását, a Déli Körvasút program elkészítését, a HÉV-vonal felújítását, valamint a járműcseréket.

Fürjes Balázs ezután a 2040-re teljesítendő végső célok bemutatásával folytatta előadását:

* Minden elővárosi állomásról óránként legalább 4 vonat induljon Budapestre,
* Ezekkel legalább 3 metróvonal elérhető legyen közvetlenül,
* Ez egyetlen bérlettel, vagy jeggyel igénybe vehető legyen.

Ha ez a stratégia megvalósul, akkor az utas szám megnégyszereződhet a városon belüli közlekedésben az elérhetőség javulása miatt, a teljes elővárosi és budapesti térségen belül pedig duplájára nőhet, vagyis 1 millió ember használná a mostani 500 ezer ember helyett a közösségi közlekedést. Ez azt is jelenti, hogy 115 ezer személygépkocsi tűnhet el az utakról a városhatáron belül, továbbá napi 15 perc időmegtakarítást eredményezne az utasoknak, és a rozsdaövezeti vasúti területek 200 hektáron szabadulnak majd fel**,** ahová közparkokat, és lakóterület fejlesztéseket tervezhetnek.

Fontos eleme a programnak, hogy 20 perc alatt megközelíthető legyen a Liszt Ferenc nemzetközi reptér a belvárosból**,** illetve, hogy 16 új megálló is épül a vonalak könnyebb elérhetősége miatt.

[Rendszerváltás a vasúton – Budapesti és agglomerációs vasútfejlesztési stratégia készül](https://www.portfolio.hu/ingatlan/20210202/rendszervaltas-a-vasuton-budapesti-es-agglomeracios-vasutfejlesztesi-strategia-keszul-467894)

Az államtitkár egy 7 ezer ember megkérdezésével zajló felmérésről is beszámolt, amiből kiderült, hogy az ingázók leginkább akkor váltanának vonatra, ha sűrűbben járnának, gyorsabb lenne a menetidő, ha kevesebb átszállásra lenne szükség, és színvonalasabb lenne a szolgáltatás.

A vasútfejlesztés egyik kritikus eleme a Déli Körvasút és átmenő vasúti rendszer kiépítése, melyből az utóbbi a Nyugati és a Déli pályaudvar közötti 4,5 kilométeres alagút kiépítését is magába foglalja. A Déli pályaudvar teljesen a föld alá kerülhet, és ezáltal az elvágó hatás megszűnhet Bel-Budán. A fejpályaudvar átalakítása egyben azt is jelenti, hogy a felszabaduló terület a későbbiekben lakóingatlan-fejlesztésre, valamint parkok, zöldfelületek kialakítására is lehetőséget ad.

Vitézy Dávid:

"A mostani koncepció nem a rendszerváltás óta, hanem már a XX. század eleje óta adóssága Budapestnek. A fejpályaudvari rendszer megoldásának gondolata már a XX. században felmerült annak érdekében, hogy fejlődni tudjunk, de egy ekkora beruházásba eddig senki nem vágott bele" - kezdte előadását [Vitézy Dávid](https://www.portfolio.hu/rendezvenyek/eloado/vitezy-david/3427), aBudapest Fejlesztési Központ vezérigazgatója.

A Budapest körüli településekre évente egy kisvárosnyi népesség költözik és a folyamat úgy tűnik, nem fog egyhamar visszafordulni. 2040-ig az agglomerációban 13 % népességnövekedés várható, de Budapest népessége is közel 3 százalékkal nőhet. Közúti kapacitások bővítésére azonban nincs több hely.  
2010 óta 250 ezerrel (25 %) lett több autó Budapesten, míg az agglomerációban 36 % -al nőtt ezalatt a gépjárműállomány.

Az ingázók közlekedési dugóban töltött ideje egy év alatt eléri az egy hetet (168 óra), ami egyértelműen veszteségként mérhető. A beruházás előnyei tehát nemzetgazdasági szinten is mérhető lesz.

[Homolya Róbert](https://www.portfolio.hu/rendezvenyek/eloado/homolya-robert/7192)**, a MÁV-Zrt elnök - vezérigazgatója előadása:**

Elővárosi közlekedés:

Budapest elővárosi közlekedését ma 11 MÁV és 4 HÉV vonal jelenti. Az elmúlt 15 évben 47 százalékkal nőtt a MÁV-Start utas száma. Napi szinten ez 3064 közlekedtetett vonatot jelent, amiből Budapest részesedése 1397 vonat volt. A tehervonatok napi száma országosan 371, Budapesten 197.

A versenyképes vasúthoz egyenszilárdságú hálózat megteremtése, pályafelújítás, az állomások felújítása és korszerű járművek szükségesek, a cél, hogy a közúti közösségi (esetleg egyéni) közlekedésnél gyorsabb, stabil eljutási idők biztosítása, vonzó szolgáltatások nyújtása megtörténjen.

Aktuális fejlesztések, beruházások:

* 2021-ben megújul a legforgalmasabb állomásnak, a Nyugati pályaudvarnak a tetőszerkezete: az új utas tájékoztató ledfal, újraaszfaltozott peronok és akadálymentesítés idén szeptemberre készülhet el,
* Második legforgalmasabb állomásként a Keleti pályaudvaron már voltak korábban felújítások, de 2021 tavaszán 1,6 milliárdos beruházásként valósul meg az akadálymentesített Utascentrum,
* 100A-vonal: ez a legforgalmasabb pályaszakasz, a Nyugati-Városliget közötti vágányok, kitérők, váltófűtési rendszerek korszerűsítése mellett 2021-ben a Vecsés-Monor szakaszon 20 milliárd forintos állami forrásból folytatódnak a munkák,
* 50 megújuló állomás program: 2019-ben indult, komfortnövelő beavatkozások, kulturált állomási környezet biztosítása,
* A legforgalmasabb vonalak mellé B+R és P+R parkolók telepítése,
* 2022 végéig 40 db KISS emeletes, 600 ülőhelyes, 160 km/h sebességű villamos motorvonat beszerzése, aminek a kapacitása megegyezik 123 db FLIRT motorvonatéval,
* Idén 67, összesen 115 korszerű villanymozdony beszerzése, melyek engedélyezett sebessége 200 km/h,
* Folyamatban lévő közbeszerzési eljárás 50 hibrid motorvonat beszerzésére,
* 54 db MÁV-HÉV elővárosi motorvonat beszerzése, 150 milliárd forintos becsült költségből,
* IC kocsik gyártása Szolnokon,
* Egységes menetrendkereső és jegyértékesítő rendszer.

Stratégia: <https://budapestvasut2040.hu/strategia/> oldalon  
Véleményezési lehetőség: **2021. március 6-ig – email cím:** [**budapestvasut2040@bfk.hu**](mailto:budapestvasut2040@bfk.hu)