

A budapesti körvasút bevonási lehetősége a vasúti személyszállításba*

A rákosszentmihályi körvasúton évtizedek óta nincs helyi személyszállítás, csak nemzetközi vonatok haladnak át rajta. Hiányoznak a személyszállításhoz szükséges kiszolgáló létesítmények, annak ellenére, hogy a vasútvonal jelentős sugárirányú útvonalakat keresztez, és kapacitása lehetővé tenné a személyszállítást. A tervezett vonalfelújítások fejpályaudvari kapacitás-csökkenése miatt felmerült a körvasúti személyszállítás újraindításának lehetősége.

Dr. Kormányos László – Perger Imre – Földiák János

MÁV-START Zrt.

e-mail: kormanyos.laszlo@mav-start.hu, perger.imre@mav-start.hu, foldiak.janos@mav-start.hu

1. BEVEZETÉS

A Budapest-Nyugati—Rákospalota-Újpest vasútvonal tervezett felújítása alatti kapacitáscsökkenés miatt a felújított esztergomi vasútvonal tervezett vonatmennységét a Nyugati pu. nem lesz képes fogadni, ezért a vasútnak menekülő útvonalat kell keresnie.

A kunszentmiklós-tassi vasútvonalnak nincs budapesti városközponti végállomása. A vonatok évek óta Kőbánya-Kispesten fordulnak, ezért a vonalon utazók száma jelentősen csökkent.

A két probléma közös megoldási lehetőségeként vetődött fel a körvasút revitalizálása, mivel a két vasútvonal összekötésével, a sugárirányú városi főútvonalak és a körvasút találkozási pontjaiban új, a mai követelményeket kielégítő megálló építésével és a városi intermodális kapcsolatok kialakításával egy gyorsvasúti városi gyűrű alakítható ki. Az első lépésben tervezett megállási helyek: Óbuda, Aquincum, Újpest, Angyalföld, Pestújhely, Rákospalota, Újpalota, Rákosfalva, Kőbánya felső, Ferencváros, Közvágóhíd, Soroksári út, Pesterzsébet, Soroksár.

2. A RÁKOSSZENTMIHÁLYI KÖR- VASÚT KIALAKULÁSA, MŰLTJA

A budapesti körvasútnak a Duna bal partján található vonalhálózata több ütemben létesült.

2.1. A körvasút kialakulása

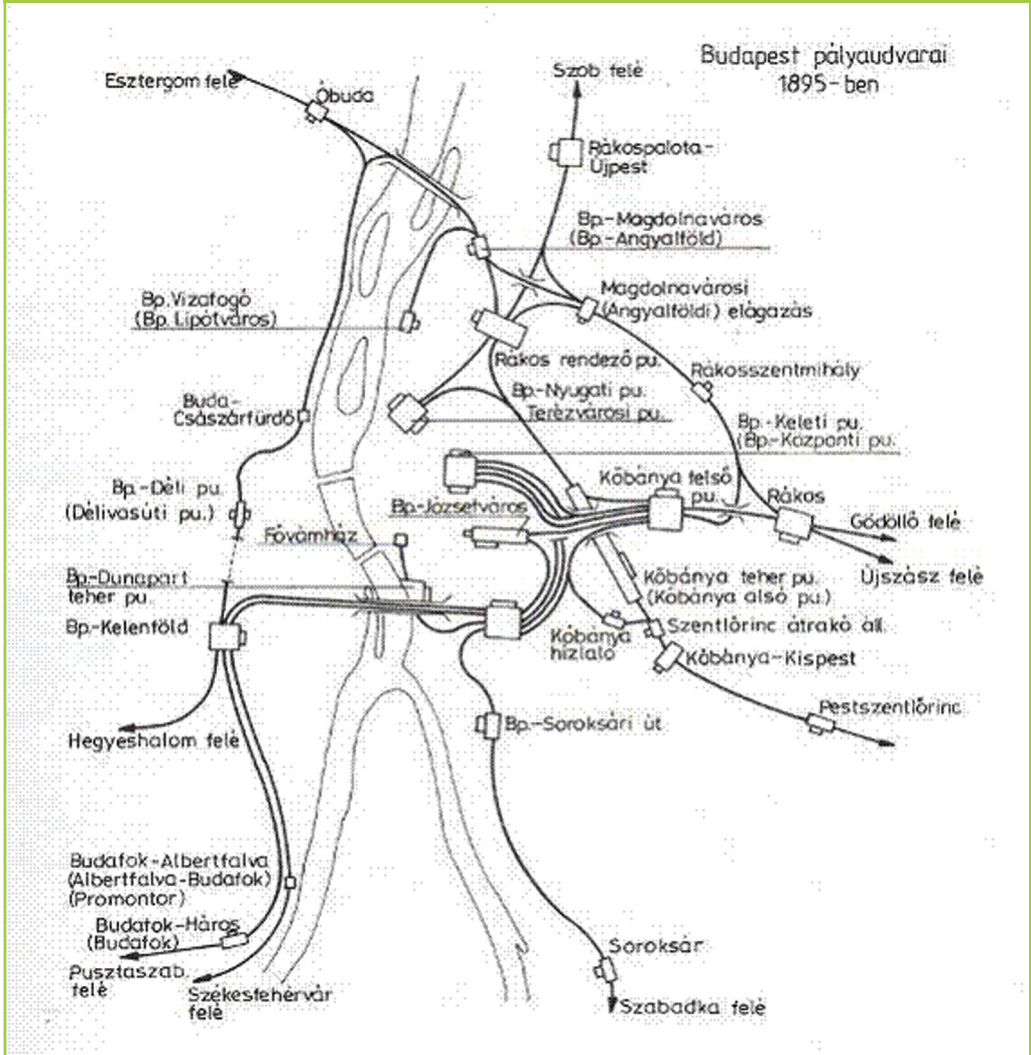
A körvasút kialakulásának első üteme a Déli összekötő vasúti híd 1876. évi megépítésével kezdődött, majd 1877-ben a Ferencváros—Kőbánya felső vonalszakasz megépítésével folytatódott. A rákosszentmihályi szakasz 1889-ben épült meg a mai Angyalföld állomásig. Az Óbudára vezető vonalrész az újpesti Duna-híd megépítésével készült el 1896-ban [1], [2].

2.2. A körvasút személyszállítása a két háború között

A két háború között a körvasúton a Nyugati pályaudvar és Kőbánya felső (Keleti pályaudvar) között a hivatásforgalmi igényeket kielégítő személyszállító vonatok is közlekedtek. Ne feledjük, hogy a körvasút akkor még a város akkori határán kanyargott.

* A cikk a szerzőknek a VI. Közlekedéstudományi Konferencián (Győr, 2016. március 24-25.) elhangzott és a konferencia kiadványában megjelentetett előadásának továbbfejlesztése.

1. ábra: Budapest vasúthálózata 1895-ben [10]



2.3. A körvasút a szocializmusban

A körvasút jelentős szerepet töltött be az áruszállításban. A két nagy budapesti rendezőpályaudvar – Rákosrendező és Ferencváros – közötti átállító vonatok, illetve a szobi belépő, a Balkán felé továbbmenő tehervonatok sokasága vette igénybe a kétvágányú vonalat. Emiatt a személyszállításra nem maradt kapacitás. A korábbi személyvonatok szerepét az utasigényeket jobban kielégítő városi autóbussz-közlekedés vette át. A két megállóhely

Pestújhely és Sashalom megszűnt, Rákosszentmihály állomás szerepe az iparvágányok kiszolgálására korlátozódott.

3. A VÁROSON BELÜLI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS JELENE

Ha a főváros vasúti személyszállításáról beszélünk, mindig a közigazgatási határt átlépő, a három fejpályaudvarra vezető tizenegy vasútvonalra gondolunk, nem számolunk a városon belüli többi meglévő vasútvonallal. Pedig a rá-

2. ábra: A körvasút menetrendje 1937, 1939, 1944

48. Budapest nyugati p. u.—Rákos rendező p. u.—Rákosszentmihály—Kőbánya felső p. u.

Kilom.	(Budapesti ív.)	Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.	
		3120a 3119a	3120a 3119a	3122a 3121a	3122a 3121a	3124a 3123a	3124a 3123a	3126a 3125a	3126a 3125a	3128a 3127a	3128a 3127a	3130a 3129a	3130a 3129a	3132a 3131a	3132a 3131a
1	Budapest ny. p. u. (47, 56) ...	443	540	645	748	848	948	1048	1148	1248	1348	1448	1548	1648	1748
5	Rákos r. p. u. (47, 56) ...	450	547	654	764	864	964	1064	1164	1264	1364	1464	1564	1664	1764
6	Pestújhely m. h. ...	457	554	664	774	874	974	1074	1174	1274	1374	1474	1574	1674	1774
10	Rákosszentmihály ...	500	597	708	814	914	1014	1114	1214	1314	1414	1514	1614	1714	1814
13	Budapest-Sashalom ...	504	603	714	824	924	1024	1124	1224	1324	1424	1524	1624	1724	1824
16	Kőbánya f. p. u. (62, 96) ...	510	610	720	830	930	1030	1130	1230	1330	1430	1530	1630	1730	1830
17	Kőbánya f. p. u. (62, 96) ...	514	614	724	834	934	1034	1134	1234	1334	1434	1534	1634	1734	1834
18	Budapest k. p. u. (62, 96) ...	522	622	732	842	942	1042	1142	1242	1342	1442	1542	1642	1742	1842

48. Kőbánya felső p. u.—Rákosszentmihály—Rákos rendező p. u.—Budapest nyugati p. u.

Kilom.	(Budapesti ív.)	Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.	
		3130a 3129a	3130a 3129a	3132a 3131a	3132a 3131a	3134a 3133a	3134a 3133a	3136a 3135a	3136a 3135a	3138a 3137a	3138a 3137a	3140a 3139a	3140a 3139a	3142a 3141a	3142a 3141a
1	Budapest k. p. u. (62, 96) ...	540	640	748	856	964	1072	1180	1288	1396	1504	1612	1720	1828	1936
1	Kőbánya f. p. u. (62, 96) ...	540	640	748	856	964	1072	1180	1288	1396	1504	1612	1720	1828	1936
1	Kőbánya f. p. u. (62, 96) ...	488	588	694	802	910	1018	1126	1234	1342	1450	1558	1666	1774	1882
1	Budapest-Sashalom ...	502	602	708	816	924	1032	1140	1248	1356	1464	1572	1680	1788	1896
1	Rákosszentmihály ...	505	605	712	820	928	1036	1144	1252	1360	1468	1576	1684	1792	1900
1	Pestújhely m. h. ...	509	609	716	824	932	1040	1148	1256	1364	1472	1580	1688	1796	1904
1	Rákos r. p. u. (47, 56) ...	517	617	724	832	940	1048	1156	1264	1372	1480	1588	1696	1804	1912
1	Budapest ny. p. u. (47, 56) ...	524	624	732	840	948	1056	1164	1272	1380	1488	1596	1704	1812	1920

67. Budapest nyugati pu.—Rákos rendező pu.—Rákosszentmihály—Kőbánya felső pu.

Kilom.	(Budapest északi ív.)	Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.	
		3130a 3129a	3130a 3129a	3132a 3131a	3132a 3131a	3134a 3133a	3134a 3133a	3136a 3135a	3136a 3135a	3138a 3137a	3138a 3137a	3140a 3139a	3140a 3139a	3142a 3141a	3142a 3141a
1	Budapest ny. pu. (56, 68) ...	450	550	650	750	850	950	1050	1150	1250	1350	1450	1550	1650	1750
1	Rákos r. pu. (56, 68) ...	447	547	647	747	847	947	1047	1147	1247	1347	1447	1547	1647	1747
1	Pestújhely m. h. ...	448	548	648	748	848	948	1048	1148	1248	1348	1448	1548	1648	1748
1	Rákosszentmihály ...	455	555	655	755	855	955	1055	1155	1255	1355	1455	1555	1655	1755
1	Budapest-Sashalom ...	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800
1	Kőbánya f. pu. (71, 72) ...	504	604	704	804	904	1004	1104	1204	1304	1404	1504	1604	1704	1804
1	Kőbánya f. pu. (71, 72) ...	510	610	710	810	910	1010	1110	1210	1310	1410	1510	1610	1710	1810
1	Budapest k. pu. (71, 72) ...	522	622	722	822	922	1022	1122	1222	1322	1422	1522	1622	1722	1822

67. Kőbánya felső pu.—Rákosszentmihály—Rákos rendező pu.—Budapest nyugati pu.

Kilom.	(Budapest északi ív.)	Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.	
		3130a 3129a	3130a 3129a	3132a 3131a	3132a 3131a	3134a 3133a	3134a 3133a	3136a 3135a	3136a 3135a	3138a 3137a	3138a 3137a	3140a 3139a	3140a 3139a	3142a 3141a	3142a 3141a
1	Budapest k. pu. (71, 72) ...	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900
1	Kőbánya f. pu. (71, 72) ...	610	710	810	910	1010	1110	1210	1310	1410	1510	1610	1710	1810	1910
1	Kőbánya f. pu. (71, 72) ...	488	588	688	788	888	988	1088	1188	1288	1388	1488	1588	1688	1788
1	Budapest-Sashalom ...	502	602	702	802	902	1002	1102	1202	1302	1402	1502	1602	1702	1802
1	Rákosszentmihály ...	505	605	705	805	905	1005	1105	1205	1305	1405	1505	1605	1705	1805
1	Pestújhely m. h. ...	509	609	709	809	909	1009	1109	1209	1309	1409	1509	1609	1709	1809
1	Rákos r. pu. (56, 68) ...	517	617	717	817	917	1017	1117	1217	1317	1417	1517	1617	1717	1817
1	Budapest ny. pu. (56, 68) ...	524	624	724	824	924	1024	1124	1224	1324	1424	1524	1624	1724	1824

5. Budapest nyugati pu.—Rákos rendező pu.—Rákosszentmihály—Kőbánya felső pu.—Budapest-Józsefváros.

Kilom.	(Budapest északi ív.)	Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.	
		3120a 3119a	3120a 3119a	3122a 3121a	3122a 3121a	3124a 3123a	3124a 3123a	3126a 3125a	3126a 3125a	3128a 3127a	3128a 3127a	3130a 3129a	3130a 3129a	3132a 3131a	3132a 3131a
1	Budapest ny. pu. (6, 60, 61) ...	636	736	836	936	1036	1136	1236	1336	1436	1536	1636	1736	1836	1936
1	Rákos rendező pu. (6, 60, 61) ...	642	742	842	942	1042	1142	1242	1342	1442	1542	1642	1742	1842	1942
1	Pestújhely ...	652	752	852	952	1052	1152	1252	1352	1452	1552	1652	1752	1852	1952
1	Rákosszentmihály ...	666	766	866	966	1066	1166	1266	1366	1466	1566	1666	1766	1866	1966
1	Budapest-Sashalom m. h. ...	690	790	890	990	1090	1190	1290	1390	1490	1590	1690	1790	1890	1990
1	Kőbánya felső pu. (79, 110) ...	704	804	904	1004	1104	1204	1304	1404	1504	1604	1704	1804	1904	2004
1	Budapest k. pu. (79, 110) ...	720	820	920	1020	1120	1220	1320	1420	1520	1620	1720	1820	1920	2020
1	Kőbánya felső pu. ...	736	836	936	1036	1136	1236	1336	1436	1536	1636	1736	1836	1936	2036
1	Budapest-Józsefváros ...	752	852	952	1052	1152	1252	1352	1452	1552	1652	1752	1852	1952	2052

5. Budapest-Józsefváros—Kőbánya felső pu.—Rákosszentmihály—Rákos rendező pu.—Budapest nyugati pu.

Kilom.	(Budapest északi ív.)	Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.		Sz.	
		3120a 3119a	3120a 3119a	3122a 3121a	3122a 3121a	3124a 3123a	3124a 3123a	3126a 3125a	3126a 3125a	3128a 3127a	3128a 3127a	3130a 3129a	3130a 3129a	3132a 3131a	3132a 3131a
1	Budapest-Józsefváros ...	1540	1640	1740	1840	1940	2040	2140	2240	2340	2440	2540	2640	2740	2840
1	Kőbánya felső pu. ...	1550	1650	1750	1850	1950	2050	2150	2250	2350	2450	2550	2650	2750	2850
1	Budapest k. pu. (79, 110) ...	1560	1660	1760	1860	1960	2060	2160	2260	2360	2460	2560	2660	2760	2860
1	Kőbánya felső pu. (9, 40) ...	1570	1670	1770	1870	1970	2070	2170	2270	2370	2470	2570	2670	2770	2870
1	Budapest-Sashalom m. h. ...	1580	1680	1780	1880	1980	2080	2180	2280	2380	2480	2580	2680	2780	2880
1	Rákosszentmihály ...	1590	1690	1790	1890	1990	2090	2190	2290	2390	2490	2590	2690	2790	2890
1	Pestújhely ...	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900
1	Rákos rendez. pu. (6, 60, 61) ...	1610	1710	1810	1910	2010	2110	2210	2310	2410	2510	2610	2710	2810	2910
1	Budapest ny. pu. (6, 60, 61) ...	1620	1720	1820	1920	2020	2120	2220	2320	2420	2520	2620	2720	2820	2920

kosszentmihályi körvasút 50 évvel ezelőtt az akkori normál városközi közlekedésnek megfelelő személyszállítást bonyolított le Budapest-Keleti és Budapest-Nyugati között. Jelenleg azonban hiányoznak a személyszállítást kiszolgáló létesítmények és csak a nemzetközi vonatok haladnak át ezen a szakaszon. Az esztergomi vasútvonal kezdőpontja eredetileg a Margit hídnál volt, és ez a hagyomány az Újpesti vasúti híd üzemszüneteinek idejére többször felelevenedett. Békeidőben azonban senki sem gondolt az új viszonylatokban rejlő lehetőségekre.

A Nyugati pályaudvarról a hatvani vonalra átkötő „királyvágányt” csak vész helyzetben használták. A Zuglói és Rákosrendező közötti deltavágányon hajdanában közlekedő, első sorban a MÁV járműjavítók bejáró dolgozóit kiszolgáló Vác—Cegléd közvetlen vonat, a „Csörgő” is csak az idősebbek emlékében él. Néhány évig egy Lajosmizséről Esztergomba menő hajnali vonat járt erre. Azóta a személyszállító vonatok csak kivételes esetben használják, mint 2015-ben a Nyugati kéthetes bezárásának időszakában. A ceglédi, lajosmizsei és kelebiai vonalat összekötő, villamosítás nélküli, ma már használaton kívüli „Nagy-Burma” is csak a pesterzsébeti vonalszakasz felújításakor „látott” személyvonatot.

A nyári főszezonban 1-2 átlós gyorsvonat érinti a Rákos—Ferencváros—Kelenföld és a Kőbánya-Kispest—Ferencváros—Kelenföld vonalszakaszt, lényegesen meggyorsítva a keleti országrész és a Balaton közötti utazásokat.

A sugárirányú fővonalakat összekötő vonalszakaszokat napi rendszerességgel menetrend szerinti személyszállításra, eredendően a kelebiai vonalra kényszerből Kőbánya-Kispestről induló vonatok használták 2013-ig. A 2013/2014. évi menetrendben indult be az óránként közlekedő G43-as viszonylatszámú Kőbánya-Kispest—Székesfehérvár vonat, amely megszületését igazság szerint a Déli pályaudvar—Kelenföld szakasz kapacitáshiányának köszönheti. Ez a szolgáltatás már félórásra sűrűsödött az S36-os tárnoki betétjáratok forgalomba helyezésével. Az átkötő vonatok kiváló csatlakozást nyújtanak az Alföld és a Dunántúl távolsági vonatai között.

Budapest közigazgatási területén jelenleg 42 állomás és megállóhely üzemel. Ezek potenciális szerepe rendkívül különböző. Az állomások kiépítettsége, szolgáltatása, kényelme, közúti és városi kapcsolata általában messze elmarad az igénybevevő utasok száma miatt elvárható kívánalmaktól.

A budapesti körvasút Kelenföld, Rákos, Keleti, illetve Soroksári út és Rákosrendező—Budapest-Nyugati között kétvágányú, Rákospalota-Újpest felé egyvágányú villamosított a vasútvonal. Az Angyalföldön, Újpesten át Óbuda felé vezető ága egyvágányú, jelenleg még nincs villamosítva.

A vonal rákosszentmihályi vonalrészén nincs személyszállításra szolgáló infrastruktúra, ezért nem közlekedhetnek arra megálló személyszállító vonatok sem. Ugyanakkor a Keleti pályaudvar és Szob közötti nemzetközi vonatok kétóránként ezen a vonalon járnak, de sehol nem állnak meg.

A vonalon 80 km/óra az engedélyezett sebesség [3].

3.1. Új vagy áthelyezett megállóhelyek Budapesten

A vasúti közlekedés fejlődése magával hozza egyes állomások forgalmának megszüntetését, az állomás utasforgalmi területének áthelyezését vagy a megváltozott igényeket kielégítő új megállóhelyek építését.

Budapesten az elmúlt években megszűnt Budapest-Józsefváros és Nagytétény személyforgalma, az új utasáramlatok kiszolgálása érdekében több állomást áthelyeztek, illetve újakat építettek.

3.1.1. Budatétény

A megállóhelyet a Campona bevásárlóközpont közvetlen szomszédságába helyezték át. A nagy parkolóhely-kapacitással rendelkező kereskedelmi létesítmény körzetében intermodális csomópont alakult ki, átszállási lehetőséggel a BKV és a VOLÁN buszokra.

3.1.2. Ferihegy

Új megállóhely épült a repülőtér I. termináljának közvetlen közelében. Az új létesítmény a reptéri

utasokon túl – jó autóbusz-kapcsolata és a BEB, majd Budapest-bérlet eredményeként – Pestimre és Kőbánya, Zugló vagy a Belváros utazásait segíti. A terminál menetrend szerinti forgalmának megszűnésével a városi funkció súlya erősödött.

3.1.3. Aquincum felső, Aquincum

Aquincum felső eredetileg az Óbudai Gázgyár dolgozóinak munkába járását segítette. Szerepe az ipari létesítmény felszámolásával megszűnt, ezért a megállóhelyet a lakótelep jobb kiszolgálása érdekében áthelyezték a Szentendrei úthoz. A jó újpesti metrókapcsolat (Újpest-Városkapu) következtében a megállóhely hídpótló szerepet kapott: az északról érkezők a vasútvonal közbeiktatásával érik el az észak-déli metró. Az esztergomi vasútvonal átépítésével Aquincum felső megállót áthelyezték a Szentendrei út budai oldalára, és az új helyén Aquincum néven közvetlen átszállási kapcsolatot biztosít a szentendrei HÉV megállójával. Sajnos a megállóhely építésénél a tervezők és a kivitelezők elmulasztották a feltárulkozó lehetőséget, hogy a megállóhelyet a Szentendrei út fölé építsék, mindkét oldalra és a HÉV vágányokhoz közvetlen kapcsolattal. Ezt utólag próbálják több-kevesebb sikerrel korrigálni.

3.1.4. Barosstelep

Háros és Nagytétény-Diósd között új megállóhely épült a Bartók Béla úti kislakótelep jobb kiszolgálása érdekében. A megállóhely forgalma folyamatosan emelkedik, annak ellenére, hogy napközben csak óránként egy vonatpár áll meg.

3.1.5. Kastélypark

A székesfehérvári vasútvonal 2013-ban befejeződött átépítése során megszűnt Nagytétény vasútállomás személyforgalma. Szerepét a jobb városi kapcsolatokkal rendelkező, a városrész központjához közelebb fekvő Kastélypark megállóhely vette át.

3.1.6. Aranyvölgy

Az esztergomi vasútvonal átépítésével új megállóhely épült a vasútvonal és a 10-es út ke-

reszteszződésében. A megállóhely a Bécsi útról autóbusszal jól megközelíthető, a közelében lakótelep és oktatási intézmény található. A főváros fejlesztési elképzelései szerint a Bécsi úti villamosok végállomása ide kerül [4], [5].

3.2. Új megállóhelyek a tervezési fázisban

3.2.1. Lőportárduló

Budapest-Nyugati—Rákospalota-Újpest vonalszakasz rehabilitációjának tervei szerint Rákosrendező személyforgalma megszűnik, és szerepét a Róbert Károly körútnál épülő új négyperonos megállóhely veszi át. A külső körút és az 1-es villamos kapcsolata várhatóan sok utasnak jelentheti az utazási idő rövidülését.

3.2.2. Éles sarok

A Budapest-Keleti—Rákos vasútvonal felújítási terveiben szerepel Kőbánya felső pályaudvar személyforgalmának megszüntetése és helyette a 3, 28, 37, 62 villamossal közvetlen átszállási kapcsolatot nyújtó, új, hat peronvágányos megállóhely építése a Jászberényi út/Fehér út térségében. A megállóhely – megfelelő városi kapcsolatokkal – jelentős átszállási ponttá válhat. Kialakításával csak a Rákos–Budapest-Keleti vasútvonal korszerűsítésével párhuzamosan érdemes foglalkozni.

3.2.3. Akadémiaújttelep

A Budapest-Keleti—Újszász—Szolnok vonal felújítási tervei tartalmazják az új megállóhely megépítését, ezzel kötőtpályás kapcsolatot teremtve a városközponttól elzárt településrészeknek.

3.2.4. Városliget

Budapest-Nyugati korszerűsítési tervei tartalmazzák a Budapest-Nyugati—Zugló vonalszakaszon a Mexikói útnál Városliget megállóhely megépítését. A tervezett megállóhely közvetlen kapcsolatot ad a földalattira (M1-es metró) és a Mexikói úti közlekedési csomópont többi járatához is. A megállóhely megépítése szükségessé teszi majd a kisközponti kapacitásának bővítését [4], [5].

mélyszállítási szerep erősítése érdekében a 15 perces követés megvalósítása szükséges, amely esetenként a 30 perces alapütemű viszonylatok fonódása esetén elő is áll. A szűk értelemben vett körvasúti szakaszon a 15 perces követésnek műszaki akadálya most sincsen, a csatlakozó szakaszok kapacitásvizsgálata azonban szükséges, mivel:

- a körvasútra közlekedő vonatok a csatlakozó állomásokon metszik a sugárirányú vonatok vágányútjait,
- az Angyalföldi elágazás—Rákospalota-Újpest között csak egy vágány áll rendelkezésre,
- az Angyalföldi elágazás—Angyalföld között egy nem villamosított vágány áll rendelkezésre, amelynek villamosítása az esztergomi vonallal együtt megoldódik,
- Kőbánya kiágazásnál a Rákos—Kőbánya felső között közlekedő tehervonatok mindkét vágány forgalmát fogják,
- Ferencváros végpontjában a rendezőből a Dunántúl felé kihaladó tehervonatok mindkét vágány forgalmát fogják, emiatt a Dunán átkelő valamennyi viszonylat menetrendjének tervezésénél Ferencváros állomás és a Ferencváros—Kelenföld vonalszakasz az áteresztőképesség szempontjából szűk keresztmetszet.

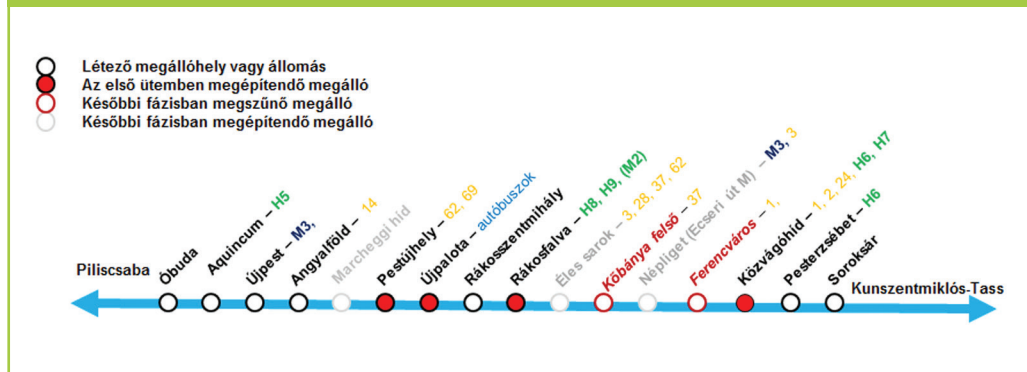
A körvasúti személyszállítás megindításának alapmotivációja, hogy a Budapest-Nyugati—Rákospalota-Újpest vonalszakasz tervezett felújításának hosszú időszakára nem lesz elég kapacitás az esztergomi vonatok fejpályaudvarra közlekedtetésére.

A probléma lehetséges megoldása, hogy a rákosszentmihályi körvasút személyszállításának felélesztésével a vonatok tovább közlekednek Dél-Pest irányába.

Első lépésként a 2-es és a 150-es vonalról érkező viszonylatok összeköttetése tűnik célszerűnek. A menetvonalak összefűzésével ezen a két vonalon a városi vonatok közlekedtetése pályacapacitási oldalról megoldható, akár önálló városi vonatok, akár összefűzött elővárosi viszonylatok formájában. Az ebben az irányban közlekedő vonatok nem zavarják a sugárirányú elővárosi vonatok menetvonalait, hiszen azokat mindenhol külön szintben keresztelik. Ezen viszonylatok közlekedésének feltétele azonban a szükséges megállóhelyek megépítése, illetve a Marcheggi híd villamosítása. Az így létrejövő körvasúti viszonylat Óbuda—Aquincum (H5)—Újpest (M3)—Angyalföld (14)—Pestújhely (5, 69)—Újpalota (Rákóczi úti buszfolyosó)—Rákosszentmihály—Rákosfalva (H8, H9)—Kőbánya felső—Ferencváros (1)—Közvágóhíd (H7, H6, 1, 2, 24) összeköti a város legfontosabb sugárirányú viszonylatait.

A körvasút személyszállításra történő felhasználásához szükség van a hiányzó személyszállítási infrastruktúra kiépítésére és a nem villamosított vonalrészek villamosítására. Ha az esztergomi és a kunszentmiklós-tassi vonatainak összekötésére gondolunk, akkor az Óbuda—Soroksár vonalszakasz vizsgálata szükséges [6], [7], [8].

4. ábra: A körvasút lehetséges megállóhelyei és városi kapcsolatai [9]



4.1. A meglévő és a megépítendő létesítmények

4.1.1. Óbuda

Az esztergomi vasútvonal korszerűsítésével megépült a kétvágányú vonal mellett fekvő négy peronvágányos állomás, csatlakozási lehetőséggel a HÉV Kaszásdűlő állomására.

4.1.2. Aquincum

Az esztergomi vasútvonal korszerűsítésével megépült a kétvágányú, oldalperonos, akadálymentesen megközelíthető, korszerű utastájékoztatóval ellátott megállóhely, közvetlen átszállási kapcsolattal a HÉV azonos nevű megállóhelyéhez.

4.1.3. Újpest

A meglévő egy peronos megállóhely, közvetlen csatlakozást biztosít az M3 metróvonal Újpest-Városkapu állomásához, illetve a BKV és a VO-LÁN autóbuszokhoz. Az Angyalföld—Újpest vonalszakasz II. vágánya, illetve a második peronos vágány megépítése az esztergomi vasútvonal felújításának 2. ütemében megtörténik. (A II. vágány kiágazó kitérőjét – az eddig nem sűrűn tapasztalt előrelátással – már beépítették.)

4.1.4. Angyalföld

A vasútállomás korszerűsítése az esztergomi vasútvonal felújításának 2. ütemében megtörténik, új peronok és közvetlen aluljáró-kapcsolat épül a Béke úti vilamoshoz (14-es).

A Marcheggi hídon átvezető vágány felújítása a közelmúltban megtörtént, az esztergomi vonal villamosításával erre a vonalszakaszra is felsővezeték kerül.

4.1.5. Pestújhely

Az Erzsébet királyné útja/Kolozsvár utca csomópont felett, a csomópont keleti oldalán, átszállási kapco-

latot nyújtva a 62, 69 villamosra, az 5-ös, 124-es, 125-ös, 224-es autóbuszra és a 74-es trolibuszra. A megállóhely tervezése folyamatban van.

4.1.6. Újpalota

A Csömöri út/Drégelyvár utca keresztezésénél megépülő megállóhely kiváló átszállási kapcsolattal rendelkezik a Belvárosból a lakótelepre közlekedő autóbuszokra.

A vasúti megálló jelentőségét növeli a Thököly úti új villamosvonal tervezett megépítése. Megfelelő ütemezéssel lehetőség nyílik egy igazi közvetlen átszállási kapcsolat kialakítására a föld alatt átvezetett villamos megállója és a fölötté megépített vasúti megálló között. A két projekt tervezése egymáshoz igazodva folyik. Kiváló alkalom a MÁV és a BKK együttműködésével egy igazi utasbarát átszállási pont megépítésére.

4.1.7. Rákosszentmihály

A meglévő vasútállomást utasforgalomra alkalmassá lehet tenni úgy, hogy a peronok és a kijáratok a Fogarasi utat a Csömöri úttal összekötő felüljáróhoz a lehető legközelebb kerüljenek. A jelenleg tervezés alatt álló projektben azonban nem szerepel itt a személyforgalom felvétele, ahhoz ugyanis az állomás teljes átépítésére lenne szükség.

4.1.8. Rákosfalva

A Kerepesi út HÉV felőli oldalán kialakítandó megállóhely átszállási kapcsolatot nyújthat

5. ábra: Rákosfalva megállóhely fantáziaképe [2]



a Gödöllői HÉV vonalra és a Kerepesi út autóbúszaira. Előfeltétel, hogy a Kerepesi úton a balesetmentes átkelést is meg kell oldani a meglévő vasúti hidak mellett. A megállóhely tervezése folyamatban van.

4.1.9. Kőbánya felső / Éles sarok

A rossz közlekedési kapcsolatokkal rendelkező Kőbánya felső vasútállomás jelentősége folyamatosan csökken. A jobb adottságú Éles sarok megállóhely megépítésével és forgalomba helyezésével a személyforgalma megszűntethető.

4.1.10. Ferencváros / Népliget

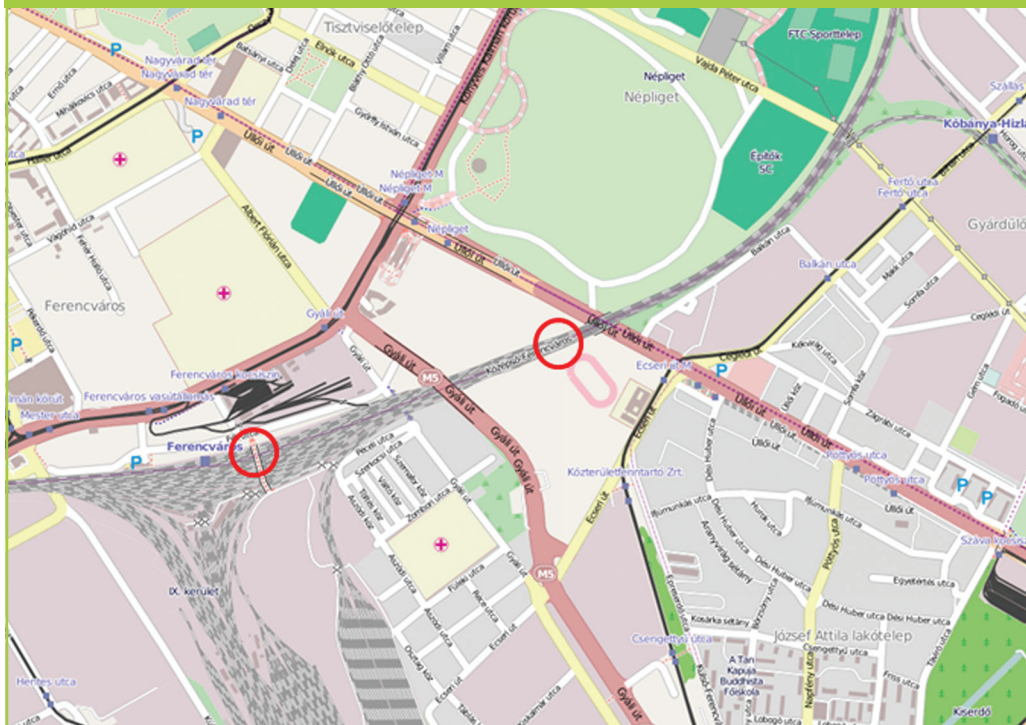
A körvasúti projekt szűk keresztmetszete Ferencváros állomás, mivel csak három peronos vágánya van, de ebből érdemben csak a középperonos két vágány használható. A vasúti elképzelések szerint új középperont kellene építeni a körvasúti vágányokhoz. Az érintett önkormányzat nem fogadja el a meglévő felül-

járós kapcsolat megépítését, ragaszkodnak az aluljáró megépítéséhez. Mivel Ferencváros vasútállomásnál hiányzik a városközpontba vezető kötöttpályás városi közlekedési kapcsolat, az állomás csak ideiglenes megoldást kínál a körvasúti személyforgalom számára. Hosszabb távon ezért az Üllői úti metrókapcsolat (Népliget) kiépítésére kell összpontosítani. Ez a metrónál és a vasútnál is jelentős átépítést, koncepcióváltást igényel.

4.1.11. Közvágóhid

A körvasúti személyszállítás kulshelyszíne. A Közvágóhid térségében hosszan elhúzódó városi kapcsolatok és a két vasútvonal egy átszállási kapcsolatba szervezése rendkívül nehéz feladat. A hosszú távú cél a hegyeshalmi és a kunszentmiklósi vonalon is vasúti megállóhely megépítése lenne, átszállási kapcsolattal a rackevei és a csepeli HÉV-re, az 1-es, 2-es, 23-as villamosra és a Soroksári úti autóbúszokra. A Déli össze-

6. ábra: Ferencváros és az Üllői út megállási helye



kötő vasúti híd azonban már jelenleg is kapacitásproblémákkal küzd. További személyszállító vonatok ide terelése és megállítása gyakorlatilag megoldhatatlan. Jelenleg folyik ugyan a harmadik Duna-híd tervezése, de ez csak mederhidat jelent, Kelenföld és Ferencváros bekapcsolása nélkül. A vonalszakasz városi közlekedésbe történő bekötése a Kelenföld—Ferencváros vonalszakasz négyvágányúvá építését igényelné, ami jelentős környezeti terhelést okozna, így csak komoly előkészítő kampánnyal valósítható meg.

A közvágóhídi csomópont kialakításának első ütemében a kunszentmiklósi vonalon a Soroksári út felett vagy a Duna felőli oldalon, lehetne oldalperonos megállóhelyet építeni. (Természetesen az igazi utasbarát kapcsolat az lenne, ha a megállóhely a Soroksári út felett a hídon létesülne, minkét oldali megközelítési lehetőség.)

A megállóhely megépítésénél bizonytalansági tényezőként jelentkezik az olimpiai-központ kialakítása és a kelebiai vasútvonal felújítása, mivel az olimpiát előkészítő tervek szerint a kelebiai vonalat a jelenlegi Ferencváros-Rendező területére helyeznék át, feladva a jelenlegi Soroksári út vasútállomást és térségét.

Ez a bizonytalanság is a népliget metrókapcsolat prioritását erősíti.

4.1.12. Soroksári út

A vonalszakasz Ferencvárostól eddig kétvágányú. A megállóhelynek nincs valós utasforgalma, mint technológiai fordító állomás jöhet számításba, ha nem épül meg Soroksárig a II. vágány.

4.1.13. Pesterzsébet

Az egyperonos megállóhely viszonylag nagy utasforgalmat vonz. A vonatgyakoriság növelése és a menetrendszerűség javulása az utasszámot jelentősen növelné. A MÁV beruházási terveiben szerepel a Soroksári út—Soroksár vonalszakasz II. vágányának megépítése. Így Pesterzsébet kétperonos megálló, Soroksár városi fordítóállomás lehetne [9].

4.2. Menetrendi tervek

Az esztergomi vasútvonatról elméletileg a kunszentmiklósi vonalra félórás ütemű vonatközlekedés biztosítható. Ez azonban a városi közlekedésnél elégtelen gyakoriságnak minősíthető.

A körvasút sűrűbb vonatközlekedésre alkalmas, de ehhez Ferencvárosban mindenképpen új peron építése szükséges. Vizsgálandó a Soroksár—Óbuda/Újpest közötti betétjáratok közlekedtetési és a kelenföldi átemelés lehetősége is.

A kelenföldi átemeléssel a vonatok bármelyik csatlakozó irány felé továbbközlekedtetetők. A 2013/2014-es menetrendtől a G43 (Székesfehérvár—Kőbánya-Kispest), majd a 2014/2015-ös menetrendtől S36 viszonylatjellel (Tárnok—Kőbánya-Kispest) kelenföldi átemeléssel elővárosi járatokat vezettek be, amelyek a budapesti városi vasúti közlekedés első lépésének tekinthetők [10], [11].

4.3. Peronhosszak, szerelvényhosszak

Az új megállóhelyek létesítésénél SK+55 cm magas, legalább 160-220 m hosszú peront kell építeni azokon a megállóhelyeken, ahol csak az elővárosi vonatok állnak meg. Az egyéb vonatok által is használt megállóhelyeken az érintett vonalon az általános peronhosszak az irányadók. Az egyenes vágány mellé elhelyezett külső oldali magas peront az érvényben lévő előírások szerint minimálisan 3,40 m szélességgel kell tervezni. (Utasforgalmi szempontból a megállóhelyeknek a keresztelő útvonalon feletti, a két hídfőben megközelítést nyújtó középperonos kialakítása lenne a legkedvezőbb, de ez olyan többletköltséget és kivitelezési idő-többletet okozna, ami a megtérülést lehetetlenné tenné. Emiatt a keresztezett út egyik oldalán oldalperon kialakításával célszerű tervezni.)

A körvasúti peronok tervezett hossza:

- Pestújhely, Újpalota, Rákosfalva megállóhelyen **160 m** (dupla FLIRT),
- Ferencváros az átlós vonatok miatt **260 m** (10 db kocsi), a balatoni átlós vonatok és a nyári turistavonatok zavartalan közlekedte-

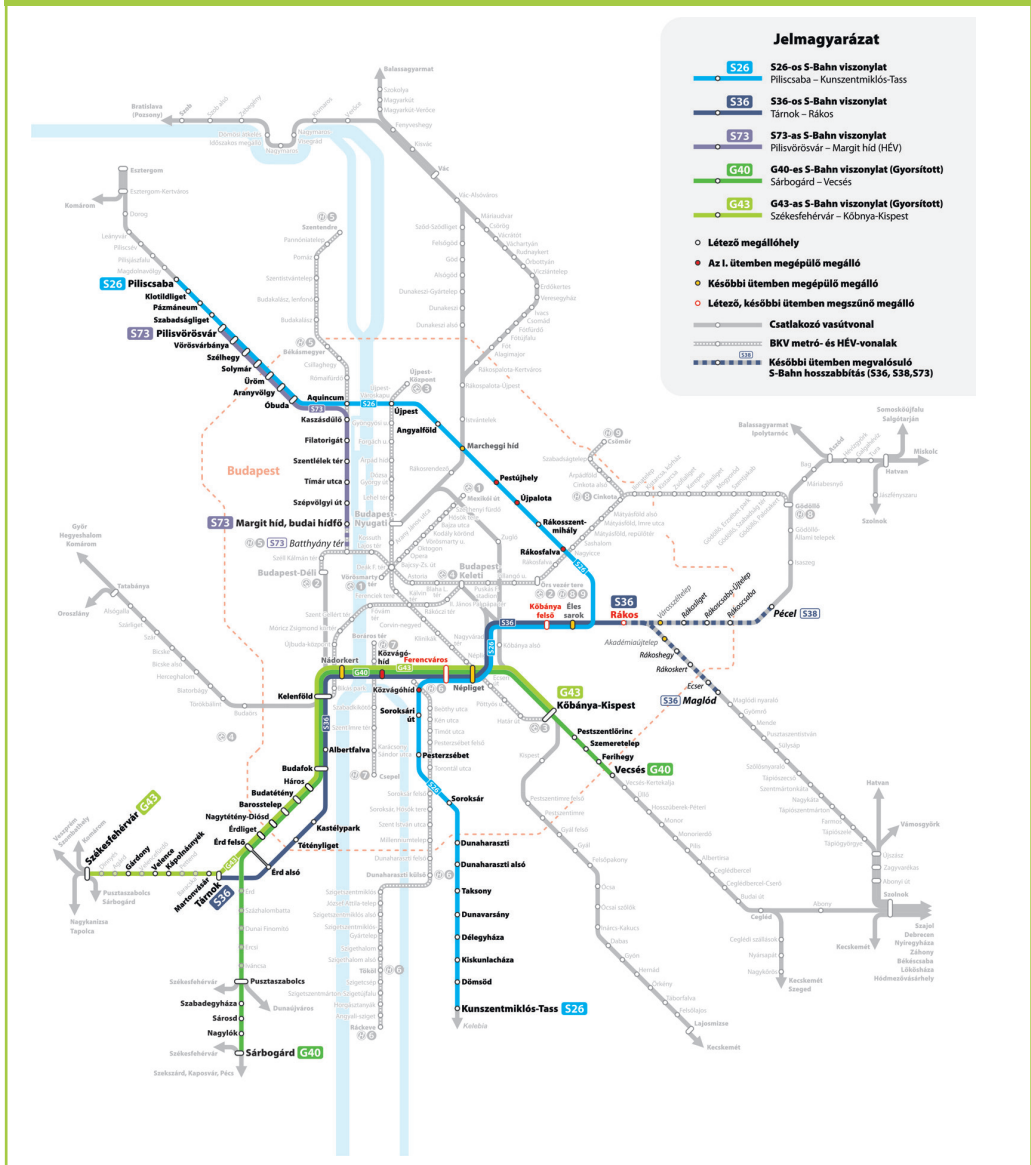
tése miatt vizsgálandó a hosszabb, legfeljebb 360 m hosszú peron kiépítési lehetősége,

- Közvágóhíd (kelebiai vonal) egyes Budapest-Keletibe tartó távolsági vonatok miatt **220 m** (9 db kocsi).
- A peronok tervezésénél az opcionális **220 méteres** peronhosszabbítási lehetőséget is biztosítani kell.

Az esztergomi és a kunszentmiklósi vonal között közlekedő vonatok tervezési szerinti alapegysége a szülő FLIRT, csúcsidőszakban a dupla FLIRT. Ez alapesetben 211 db, csúcsidőben 422 db ülőhelyet jelent.

A három részes FLIRT menetrendszerinti közlekedtetése sem a körvasúton, sem a csatla-

7. ábra: A budapesti körvasút lehetséges vonatközlekedési viszonylatai [5]



kozó esztergomi és kunszentmiklósi vonalon – az ottani peronhosszak és a várható utazási igények miatt – nem várható.

4.4. Szolgáltatási elvárások

Az új helyen történő megállóhely-építés esetén építési költségként jelentkezik a hozzájáró utak, az átjárási lehetőségek kiépítése, a töltésszélesítés, a felsővezetéki oszlopok, távközlési kábelek áthelyezése, esetlegesen a támfalak építése, továbbá az esélyegyenlőség biztosítása (rámpa, lift).

A peronok, megállóhelyek kialakításánál egységes építészeti stílust, modern kialakítást kell tervezni. Gondoskodni kell:

- az akadálymentes megközelítés,
- a perontetők,
- az esőbeállókat,
- a szélfogók,
- a tájékoztató táblák, piktogramok,
- az utcabútorok, peronberendezések, korlátok,
- a térvilágítás, hangosítás, térfigyelés,
- a vizuális és hangos utastájékoztatók,
- a jegykiadó automaták, jegyvényesítő készülékek, infooszlopok kialakításáról.

4.5. Mennyi utassal számolhatunk az új megállóhelyeken?

Az esztergomi és a kunszentmiklós-tassi vasútvonal jelenlegi utasszáma alapján az egyes új megállóhelyek minimális napi felszálló elővárosi utasszáma az órás/félórás vonatgyakoriság esetén az alábbiak szerint becsülhető:

- | | |
|--------------|------------|
| • Pestújhely | 400-500 fő |
| • Újpalota | 700-800 fő |
| • Rákosfalva | 400-500 fő |
| • Közvágóhíd | 700-800 fő |

Természetesen a vasút igénybevételét a városon belüli utazások és az új utazási igények megjelenése jelentősen emeli. A BKV térségi utasforgalmi adatait figyelembe vevő becslésünk szerint a körvasúton a városi utasok várható utasszáma napi 2000-2500 fő.

A megfelelő utaskiszolgáláshoz elengedhetetlen feltétel:

- Angyalföldön megépül a 14-es villamosra átszállást biztosító lejárát,
- Pestújhelyen és Újpalotán kiépül a városi közlekedés átszállási kapcsolata,
- Rákosfalván a HÉV és autóbusz-kapcsolat létesül,
- Közvágóhídnál biztosított a Soroksári útra a közvetlen lejutás a peronról.

Fontos követelmény a megfelelő csatlakozás biztosítása:

- Kőbánya felsőn Budapest-Keleti, Gödöllő és Hatvan irányába,
- Ferencvárosban Keleti, Kőbánya-Kispest és Kelenföld felé.

5. AZ ELKÉPZELÉSEK MEGVALÓSULÁSÁNAK AKADÁLYAI, KORLÁTAI

Az utóbbi időszakban a budapesti vasúthálózat fejlesztésével kapcsolatban több, esetenként egymással ellentétes elképzelés látott napvilágot. A teljesség igénye nélkül, csak gondolatébresztőként jelezzük azokat.

5.1. A Déli pályaudvar jövője

Rendszeresen visszatérő témaként felvetődik a Déli pályaudvar bezárásának gondolata és területének más célú felhasználása. A pályaudvar megszüntetése az ottani személyszállítási feladatok más helyen történő végzését igényelnék. Ennek helyszíne Kelenföld vagy Ferencváros lehetne. Ehhez viszont újabb Duna-hidak építése vagy az S-Bahn koncepcióban szereplő alagút megépítése is szükséges [5], [12].

5.2. Ferencváros térségének fejlesztése

5.2.1. A kelebiai vasútvonal korszerűsítése

A kelebiai vasútvonal tervezett felújításának legnagyobb bizonytalansági tényezője a budapesti bevezetés.

A lehetséges megoldások:

- marad a jelenlegi ferencvárosi kapcsolat,
- a jelenlegi kapcsolaton felül közvetlen kelen-

földi összeköttetés létesül Soroksári út vasútállomástól a Duna-hídra,

- a Határ út vonalában a jelenlegi Gubacs-Rendezőn át közelítik meg Ferencvárost és két irányba Kelenföld, illetve Kőbánya-Kispest/Kőbánya felső irányába kiépül a kapcsolat.

5.2.2. A budapesti olimpia megrendezésével kapcsolatos tervek

A tervek szerint a Csepel-sziget északi csúcsánál épülő olimpiai létesítmények megépítése miatt megszűnik a kelebiai vasútvonal Soroksári úti szakasza.

Ezek az a tervek gyakorlatilag ellehetetlenítik Közvágóhíd megállóhely megépítését, így még inkább szükségessé teszik a Népliget-i megállóhely létrehozását.

5.3. A budapesti HÉV vonalak átadása a MÁV részére

A három HÉV vonalcsoport jelenleg a nagyvasúttól elkülönülten működik, nincs sem gyalogos átjárhatóság sem csatlakozás a vonatok között.

Az egy üzemeltetési körbe kerülés lehetőséget nyújt az intermodális és az interoperábilis kapcsolatok kiépítésére. A soroksári út térségében a gyakorlatilag párhuzamosan futó vonalak közös fejlesztése új szolgáltatások és viszonylatok kialakítását teszi lehetővé. Elképzelhető a tram-train rendszer kialakítása is, mivel a HÉV teljes eszközállománya (pálya, jármű, infrastruktúra) teljes felújítást igényel.

5.4. A Liszt Ferenc repülőtér vasúti megközelítése és a nagysebességű vasútvonal budapesti átvezetése

A középtávú vasútfejlesztési tervek között szerepel a repülőtér kötőpályás megközelítésének kiépítése. A kapcsolat biztosítható a Keleti, a Nyugati és Kelenföld vasúti pályaudvarok irányából. A versenyképes megoldásnak a három lehetőség kombinálása kínálkozik, de az a jelenleg is meglévő kapacitáskorlátok miatt több helyen jelentősebb fejlesztéseket igényelne. A Ferencváros—Kelenföld szakasz ebben a projektben is érintett.

6. ÖSSZEZGÉS, JAVASLATOK

A rákosszentmihályi körvasút személyszállításának újraindítása ésszerű elképzelésnek tűnik. A vonalszakasz megállóhelyeinek kijelölése logikusan elvégezhető a markáns sugárirányú útvonalak és utasáramlatok miatt.

A vasútfejlesztések miatt a Budapest-Nyugatiól időlegesen kiszoruló esztergomi vonatok és a belvárosi végállomás nélküli Kunszentmiklós-Tass-i vonatok menetvonalának összekötése logikus elképzelés, azonban a rendszer sebezhető pontja a dél-pesti átadási pont kérdése.

Ésszerű megoldás lenne a Közvágóhíd térségében lévő hosszán elnyúló BKV csomópontba illeszteni egy új vasúti megállót, megfelelő átszállási kapcsolatot nyújtva a Duna partján közlekedő 2-es villamoshoz.

A tényleges megoldásnak az Üllői útnál az M3 Népliget és Ecseri út megállója és a vasút intermodális kapcsolatának kialakítása tűnik.

A kelebiai vasútvonal tervezett átépítése és a budapesti olimpiai tervek olyan új tényezőként jelennek meg, amelyekhez a körvasúti projektnek is igazodnia kell. Ferencváros állomást és Közvágóhíd megállóhelyet, illetve a dél-pesti lehetséges átadóponthoz a körvasúti projekt nem képes megvalósítani, azokat a nagyobb költségvetésű, és a területet alapjában véve átrendező olimpiai projektnek vagy a Budapest—Belgrád projektnek kell tartalmaznia. Fontos azonban leszögezni, hogy – bármelyik projekt keretében is épül meg – a dél-pesti átadóponthoz nélkül a körvasúti személyszállítás nem lesz életképes.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Urbán Lajos (főszerk.): Vasúti nagylexikon Magyar Államvasutak Rt. Budapest, 2005
- [2] Vasúti lexikon A-tól Z-ig főszerkesztő Csárádi János Műszaki Könyvkiadó Budapest 1994.
- [3] Perger Imre: A körvasút üzemeltetés rendszer feltételei
Előadás, Budapest, 2008. június 4.
- [4] Perger Imre: A MÁV Rt. részvétele a közlekedési szövetségekben

- Városi közlekedés – Európai Mobilitási Hét 2005. Eger, 2005. május 26
- [5] FÖMTERV-Közlekedés konzorcium: Budapesti regionális gyorsvasúti rendszer koncepciója, 2008
- [6] Földiák János: A körvasút bevonási lehetősége a személyforgalomba Budapesten RailHuc konferencia Budapest, 2014. június 5
- [7] ITF.HU: Városi vasúti közlekedés lehetőségei vegyes forgalmú vasútvonalakon, 2013. május 25. (<http://www.itf.hu/index.php/cikk/36-itf/101-varosi-vasuti-funkcio-elovarosban>)
- [8] Borza, V., Földiák, J.: Integrated Periodic Timetable in Hungary – experiences, help for vision, CETRA 2012. pp. 831
- [9] A budapesti balparti körvasút fejlesztése vázlattev – MÁV Műszaki Fejlesztés 2015
- [10] Dr. Kormányos László: Az elmúlt évek városi-közlekedés fejlesztéseinek tapasztalatai XIV. A Városi közlekedés aktuális kérdései KTE konferencia Balatonfenyves, 2014. szeptember 11.
- [11] Dr. Kormányos László: Szolgáltatásfejlesztések – fókuszban a mobilitás XV. Közlekedésfejlesztési és beruházási KTE konferencia Bükfürdő, 2014. március 18.
- [12] ITF.HU: Déli félpályaudvar, 2016. március 22. (<http://www.itf.hu/index.php/cikk/108-daily-palyaudvar>)



The possibility of involving the Budapest circular railway in the passenger rail transport

The circular railway of Rákosszentmihály has seen no local passenger transport for decades, only international trains have been passing through it. There are no service facilities necessary for passenger transport, despite the fact that the railway line crosses major radial routes and that its capacity would allow for passenger transport. Due to the reduction in terminal capacity on the planned railway line renovations, the possibility of re-launching the passenger transport on the circular railway has been raised.



Die Möglichkeit der Beteiligung des Budapester Ringbahn im Schienenpersonenverkehr

Auf der Ringbahn von Rákosszentmihály gab es seit Jahrzehnten keinen Personennahverkehr, nur internationale Züge sind durchgefahren. Es gibt keine Service-Einrichtungen, die für die Personenbeförderung, trotz der Tatsache, dass diese Eisenbahnlinie bedeutende radiale Routen kreuzt und ihre Kapazität die Personenbeförderung ermöglichen würde. Wegen der Reduzierung der Kapazität von den Kopfbahnhöfen bei den geplanten Bahnstrecken-Renovierungen es ergibt sich die Möglichkeit zur Neubelebung der Personenbeförderung auf der Ringbahn.

E számunk lektorai

Domokos Ádám
Horváth Lajos

Dr. Tóth János
Dr. Tóth László

Dr. Péter Tamás