

CORCAP

# Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia

Horn Gergely  
Vasútfejlesztési projektigazgató

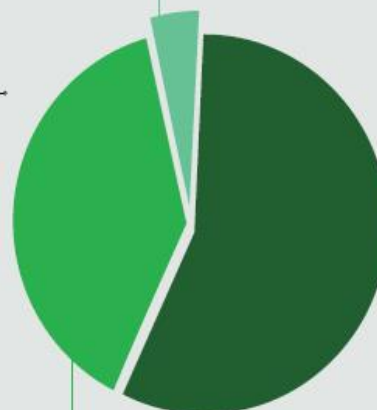
**A VASÚTFEJLESZTÉSRE  
FORDÍTOTT KIADÁSOK  
3%-A SZOLGÁLTA  
A BUDAPESTEN  
BELÜLI SZAKASZOK  
FEJLESZTÉSÉT 2004 ÓTA**



**BUDAPEST**

Budapesten belüli, a fejpályaudvari bevezető szakaszok és a körvasutak fejlesztése

**3%**  
**64 Mrd Ft**



**VIDÉK**

vidéki, budapesti agglomeráción kívüli beruházások

**59%**  
**1185 Mrd Ft**

**AGGLOMERÁCIÓ**

agglomerációs vonalakat érintő beruházások

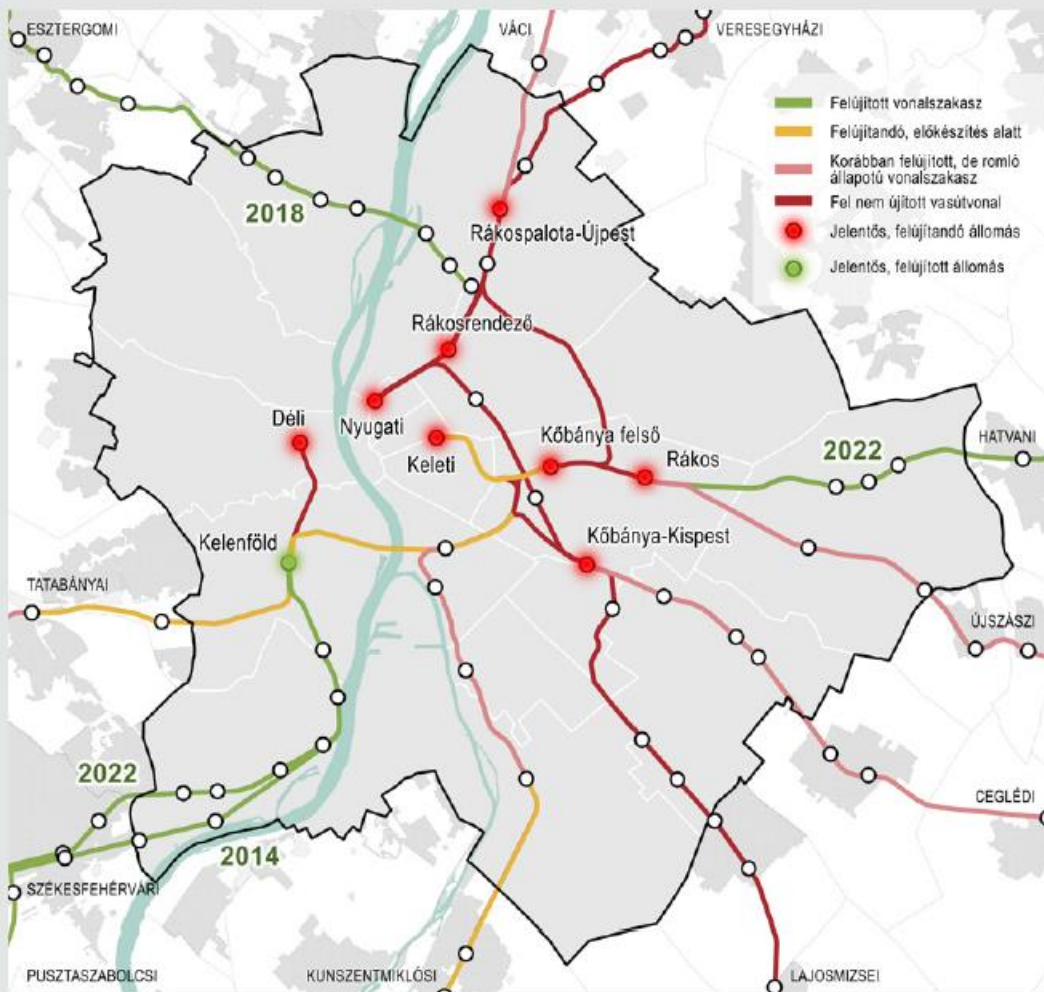
**38%**  
**768 Mrd Ft**

Unió finanszírozásból vasútfejlesztésre fordított kiadások  
Magyarországon (2004 óta)  
Összesen: 2017 Mrd Ft

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



# A PÁLYAFELÚJÍTÁSOK NEM ÉRINTETTÉK A LEGKRITIKUSABB BELSŐ SZAKASZOKAT



— A budapesti vasúti pályaszakaszok **53%-a felújításra vár**, annak ellenére, hogy a közelmúltban több szakasz is átépült, és jelenleg is folyamatban vannak pályarekonstrukciós munkák.

— Az állomások és megállóhelyek többsége **átépítés előtt áll**.

— A vasútállomások elhelyezkedése – kevés kivételtől eltekintve – **kedvezőtlen**.

— Az utasforgalmi létesítmények **kiépítettsége hiányos**.

— Az állomások környezete **gondozatlan, elhanyagolt**, a ráhordást biztosító létesítmények (P+R, B+R) hiányosak.

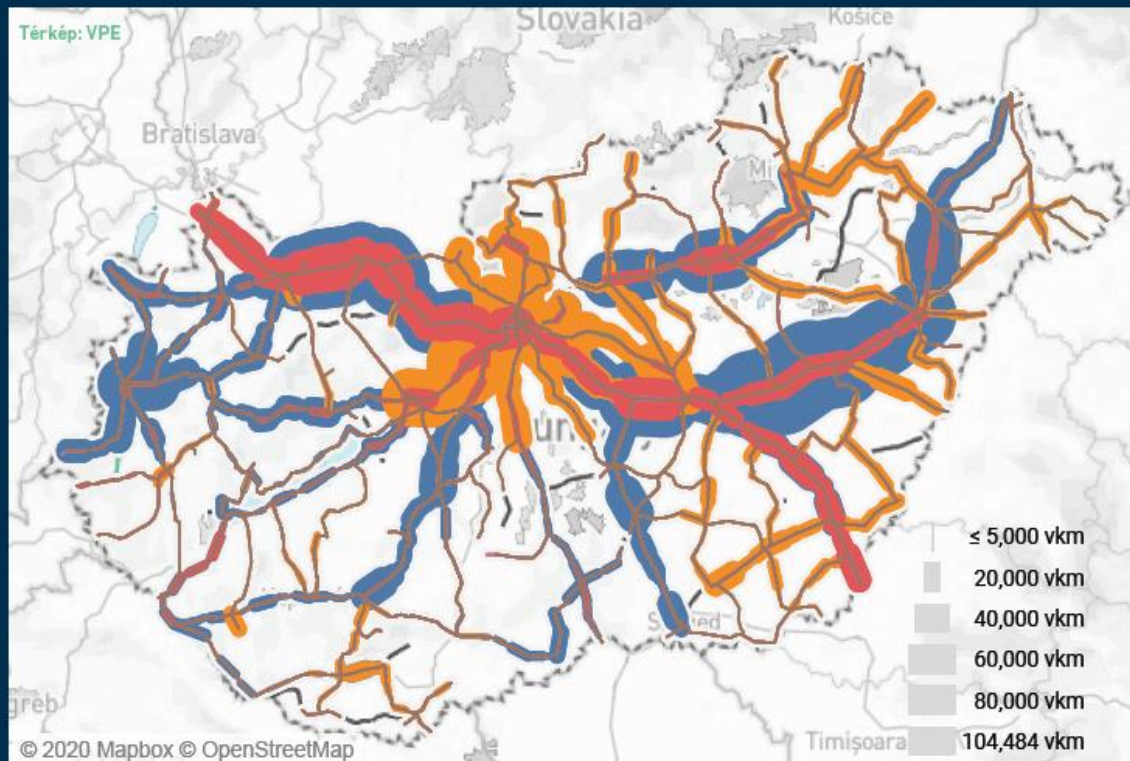
## ÁLLOMÁSOK TERÜLETÉN



# AZ ORSZÁG MINDEN KIEMELT VASÚTI FŐTENGELYE BUDAPESTEN VEZET ÁT, A FŐVÁROS MA AZ ORSZÁG SZŰK KERESZTMETSZETE

A BUDAPESTI ÁLLAPOTOK A KÖRNYÉK ELŐVÁROSI VONATAIN TÚL SÚLYOSAN ÉRINTIK A NEMZETKÖZI TEHERFORGALMAT ÉS A TÁVOLSÁGI SZEMÉLYFORGALMAT IS, KORLÁTOZZÁK AZ ORSZÁG ÁTJÁRHATÓSÁGÁT ÉS TÉRSÉGI VERSENYKÉPESSÉGÉT.

**Összes vonatkilométer: 101 434 088 km**



TÁVOLSÁGI SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ VONAT  
41 996 022 VKM

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

SZERELVÉNYVONAT  
2 344 052 VKM

TEHERVONAT  
15 948 402 VKM

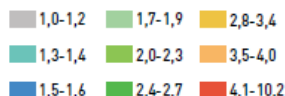
MOZDONYVONAT  
2 872 468 VKM

ÜZEMI VONAT  
583 669 VKM

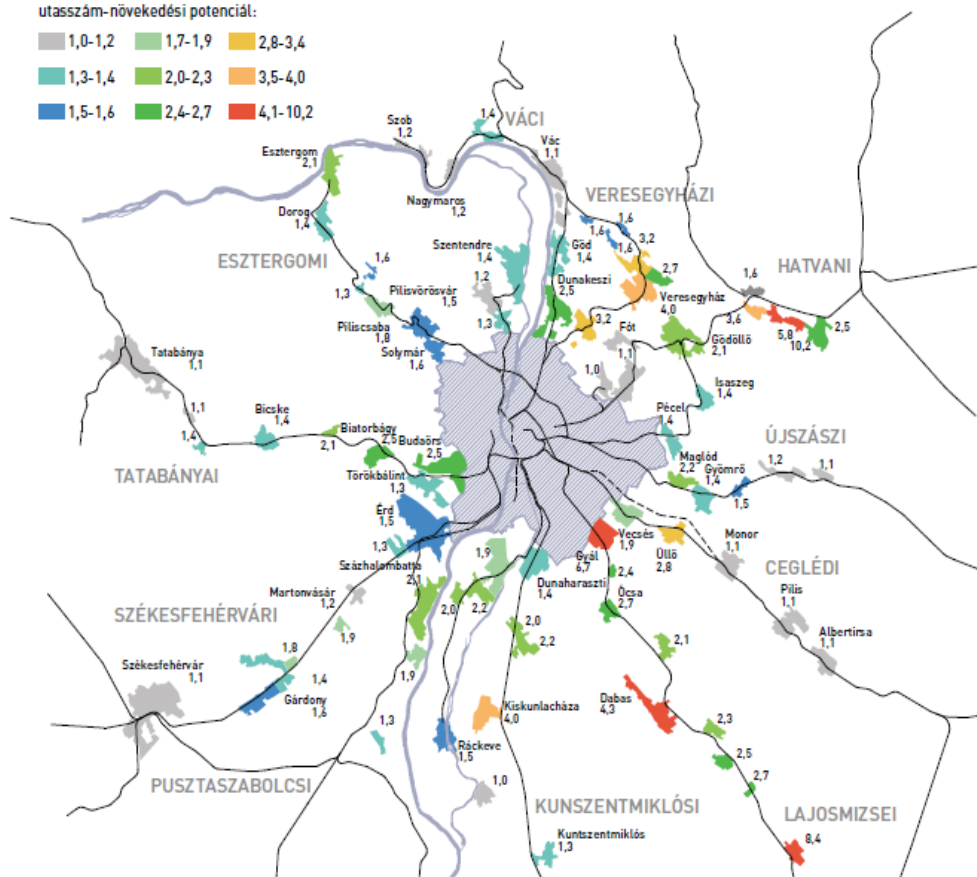
### HÁNYAN VÁLASZTANÁK A MINŐSÉGI VASUTAT AZ AUTÓ HELYETT?

mai utasforgalom: 1,0

utasszám-növekedési potenciál:



FORRÁS: TRENECON



— A Stratégia vizsgálta, hogy milyen forgalmi potenciálra lehet számítani hosszú távon:

- egységes, magas szintű kínálat (óránként 2 elővárosi gyors + 4 személyvonat minden vasútvonalon),
- az állomások és megállóhelyek egységesen jó megközelíthetősége,
- ideális pályaállapotokat feltételező magas pályasebességek,
- késések csökkenése,
- magas színvonalú járművek,
- valamint a buszos ráhordás és P+R, B+R parkolók egységes rendelkezésre állása mellett.

— A vizsgálat **többféle módszerrel, de óvatos, visszafogott megközelítéssel készült:**

- az elővárosi közlekedési potenciál regressziós módszerrel,
- a városon belüli potenciál forgalmi modellezéssel.

— Azokat **kiegészítő elemzések támasztották alá:**

- forgalmi modellezés,
- idősoros adatok vizsgálata,
- külföldi példák vizsgálata,
- igény alapú becslés.

Így az egymást erősítő módszerek alkalmazásával a kapott hasonló eredmények kellően hitelesek.

A UTASSZÁM-NÖVEKEDÉSI POTENCIÁL AZ ELŐVÁROSI TELEPÜLÉSEKRŐL

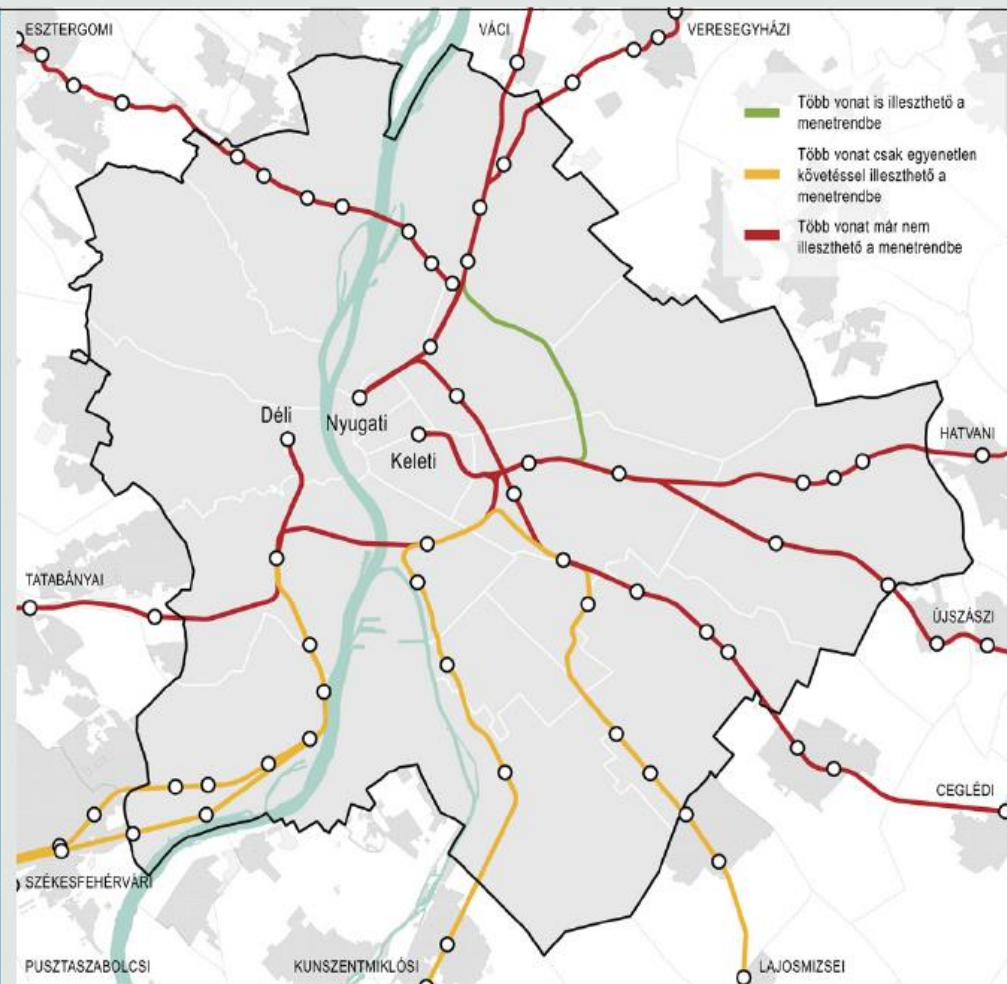
# A BELSŐ PÁLYASZAKASZOK ÁLLAPOTA NEM TESZI LEHETŐVÉ A JÁRATOK SŰRÍTÉSÉT

— Csúcsidőben óránként irányonként **42 vonat képes fogadni a budapesti hálózat**. A mai állapotok mellett ez a kapacitása maximuma.

— Jelenleg a **felújított vonalokról nem tudunk annyi vonatot közlekedtetni**, amennyit a vonalak kapacitása lehetővé tene. Nem tudjuk kihasználni a felújítások eredményeit.

*Példa: az Esztergomi vonalról a felújítás nyomán indított sűrítő vonatok Angyalföldnél visszafordulnak, mert kapacitás híján a Nyugati pályaudvar nem tudja fogadni őket.*

— A belső pályaszakaszok kapacitáshiánya miatt a **járatok sűrítése nem lehetséges**.



# BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA

## A stratégia legfőbb célkitűzései:

- Elavult vasúti struktúra felszámolása. Minden vasútvonalon óránként két elővárosi gyors (zónázó), plusz négy elővárosi személyvonat indítása - 15 perces járatsűrűség elérése minden irányból.
- Az elővárosi vasútvonalokról több irányba is közvetlen szolgáltatás indítása, körvasúti és sugár irányba tartó vonatok vegyes közlekedése, fonódó viszonylathálózat kialakítása és az ehhez szükséges infrastruktúra megépítése.
- Kapacitásbővítés a bevezető vasútvonalakon és a Déli Körvasúton a többlet személyforgalom és a teherforgalom számára új vágányokkal, átemelésekkel.
- Elmaradt elővárosi vonalfelújítások elvégzése a bevezető vasútvonalakon és az átlós irányokon is.
- Budapest külső kerületeinek bekapcsolása a vasúti közlekedésbe, sűrűbb szolgáltatással, új megállókkal
- Kelenföld – Nyugati pu. vasúti alagút előkészítése
- Könnyű és kényelmes átszállási kapcsolatok (P+R, B+R parkolók, buszos ráhordás, kerékpáros megközelíthetőség) - megújuló, akadálymentes, esztétikus vasútállomások és megállók.
- Korszerű, kényelmes, akadálymentes, tiszta járművek minden vonalon.
- Budapest belső területein közvetlen csatlakozás több ponton a metróhálózathoz, a villamosgerincjáratokhoz.
- Tarifareform, hogy az ingázáshoz csak egyetlen bérletre legyen szükség

<https://budapestvasut2040.hu/>



## A KÖRNYEZETI KÁROKKAL SZEMBEN CSAK A VASÚT FEJLESZTÉSE NYÚJTHAT MEGOLDÁST

- A rengeteg gépjármű szén-dioxid kibocsátása jelentősen hozzájárul a klímaváltozáshoz. A budapesti és elővárosi térség közlekedése évente 4 millió tonna szén-dioxidot bocsát ki.
- A vasút utaskilométerre számolt szén-dioxid kibocsátása átlagosan a harmada a benzin- és dízelüzemű személyautókéénak.
- A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia szerint 1990-hez képest 2050-ig 52-85% közötti bruttó ÜHG kibocsátás-csökkenést kell elérni és ehhez a közlekedési munkamegosztásban szükséges a vasút részesedésének növelése.
- A budapesti elővárosi forgalomban jelen Stratégia végrehajtása a klímacélok eléréséhez nélkülözhetetlen.
- 2030-ra a 300 km-nél hosszabb utat megtevő közúti áruforgalom 30%-át, 2050-re 50%-át kell vasútra terelni – ennek mintegy fele meg fog jelenni a budapesti átmenő forgalomban, a vasút fejlesztése ezért is elengedhetetlen a régióban.



FORRÁS: MTI

**4 MILLIÓ**  
TONNA ÉVENTE



### Vonal vastagsága

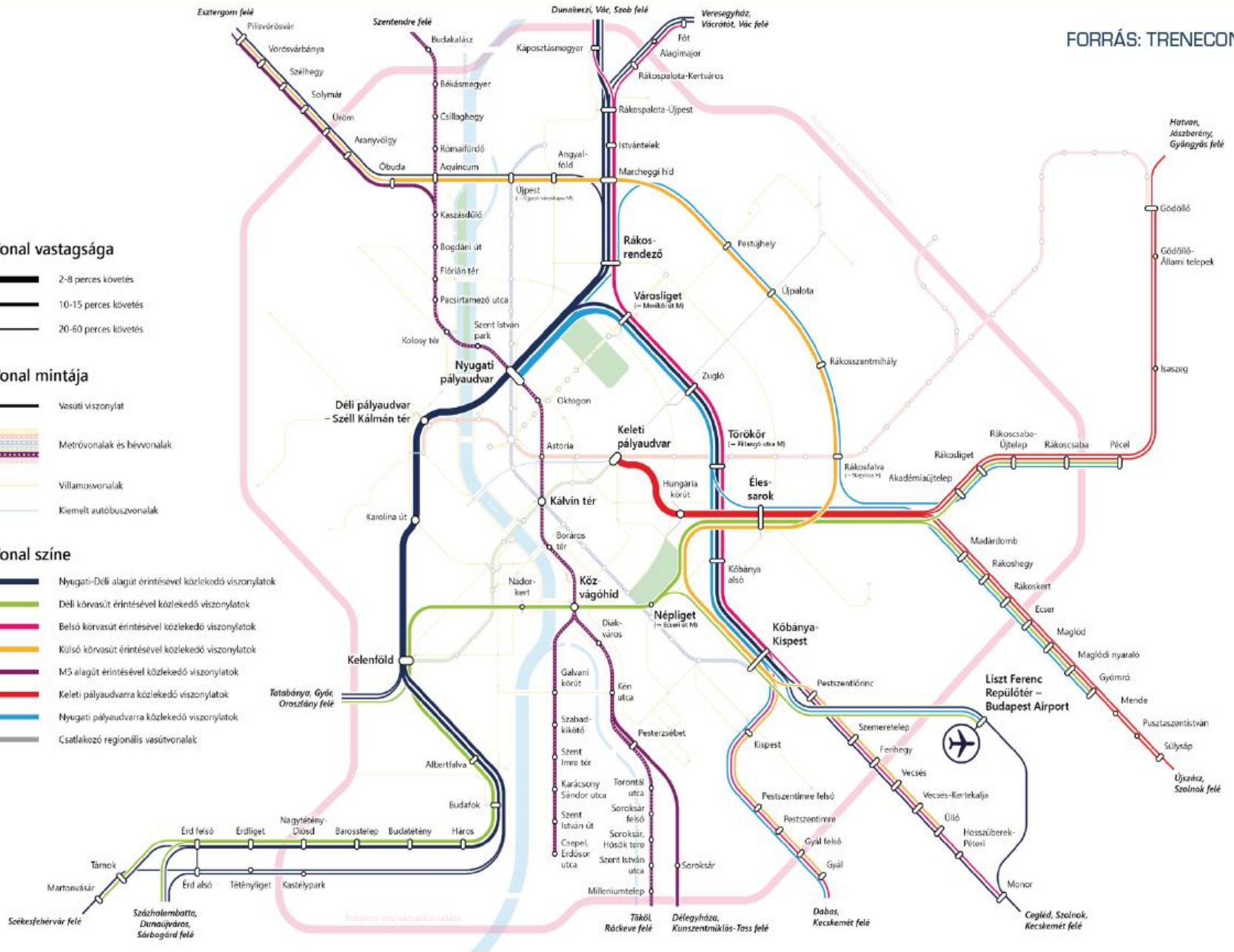
- 2-8 perces követés
- 10-15 perces követés
- 20-60 perces követés

### Vonal mintája

- Vasúti viszonylat
- Metróvonalak és hévonalak
- Villamosvonalak
- Kiemelt autóbusszvonalak

### Vonal színe

- Nyugati-Déli alagút érintésével közlekedő viszonylatok
- Déli körvasút érintésével közlekedő viszonylatok
- Belső körvasút érintésével közlekedő viszonylatok
- Külső körvasút érintésével közlekedő viszonylatok
- M5 alagút érintésével közlekedő viszonylatok
- Keleti pályaudvarra közlekedő viszonylatok
- Nyugati pályaudvarra közlekedő viszonylatok
- Csatlakozó regionális vasútvonalak



# BUDAPESTI AGGLOMERÁCIÓS VASÚTI STRATÉGIA

---

Folyamatban van a **BAVS Stratégiai Környezeti Vizsgálata** (SKV, 2/2005. (I. 11.) Korm. rendelet szabályozza. Cél: a partnerség a társadalmi szervezetekkel, az önkormányzatokkal és a lakossággal.)

Az **SKV** eredményei beépülnek a Stratégiába.

Az SKV véleményezési határideje március 12.

A BAVS az SKV értékelést követően kerül a Kormány elé elfogadásra.

A BAVS elérhetősége: <https://budapestvasut2040.hu/>



## A DÉLI KÖRVASÚT BŐVÍTÉSE AZ ELSŐ LÉPCSŐ A SZŰK KERESZTMETSZET OLDÁSÁHOZ

— A Déli körvasút bővítése **egy új vasúti közlekedési tengellyel** bővíti a közlekedési kínálatot, irányonként 10-15 perces járatsűrűséggel.

— **Új átszállókapcsolatok** Dél-Buda, Érd, Székesfehérvár, illetve Kelet-Pest, Monor, Üllő és a repülőtér felől:

- a **Nádorkert megálló** az Infopark és a Budafoki út térségéhez, a budai fonódó villamoshoz,
- a **Közvágóhíd megálló** a belváros felé meghosszabbítandó HÉV-vonalakhoz és a megújuló dél-pesti és észak-csepeli térséghez,
- a **Népliget megálló** pedig az M3 metróhoz.

— **Közvetlen, átmérős elővárosi járatok**, a Dunát keresztezve.



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

# A DÉLI KÖRVASÚT FEJLESZTÉSÉNEK INDOKAI

A 2 VÁGÁNYOS KELENFÖLD – FERENCVÁROS PÁLYASZAKASZ AZ EGYETLEN JÓL HASZNÁLHATÓ VASÚTI KAPOCS AZ ORSZÁG KÉT FELE KÖZÖTT. A KÉTVÁGÁNYÚ PÁLYA KAPACITÁSA NEM ELEGENDŐ. A PROJEKT CÉLJA A SZŰK KERESZTMETSZET GYORS FELSZÁMOLÁSA.

## Teherforgalom:

### Probléma:

Ma sorban állnak a tehervonatok, több órát várnak, hogy átjussanak Budapesten.

### Cél:

- klímacélok érdekében vasúti fuvarozás növelése, várakozási idők csökkentése
- Budapest-Belgrád projekt nyugati irányú kapcsolatának növelése

## Távolsági személyforgalom:

### Probléma:

- Ma Kelet- és Nyugat-Magyarország minden távolsági vonata Budapesten végződik, csak átszállással lehet utazni.

### Cél:

- V4 és Kolozsvári nagysebességű vasutak megfelelő összekötése.
- Országon belüli közvetlen távolsági vonatok indítása a Keleti pu. érintése nélkül.

## Elővárosi forgalom:

### Probléma:

- Ma nem tud az igényeknek megfelelő számú vonat közlekedni.

### Cél:

- több vonat az elővárosokból,
- új átszálló kapcsolatok létesítése a metrókra és a HÉV-ekre



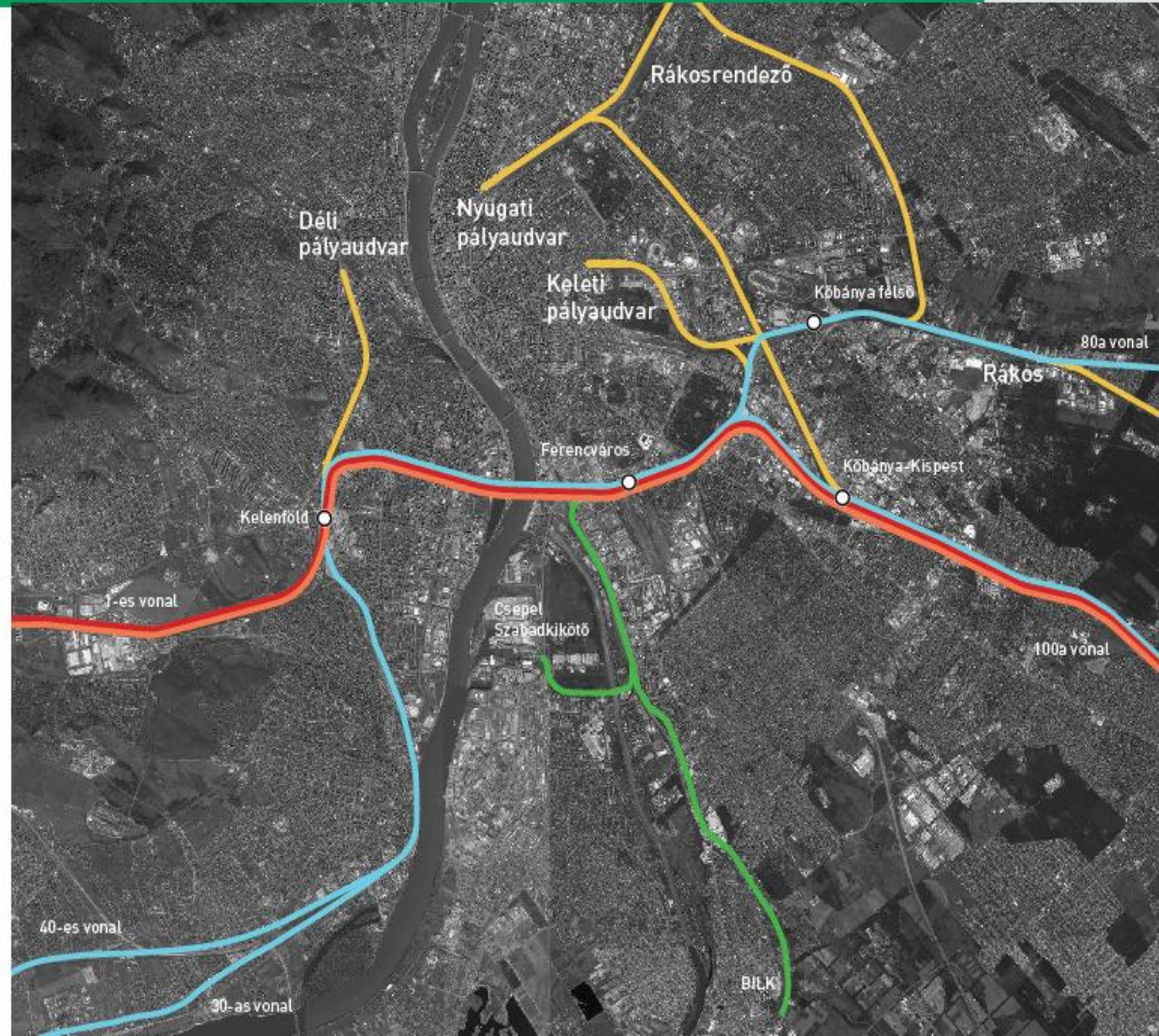
# TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT BUDAPESTEN

— Mediterranean corridor  
(Valencia-Ukrajna)

— Orient/East-Med corridor  
(Hamburg-Pireusz)

— Rhine-Danube corridor  
(Strasbourg-Konstanca)

— Budapest-Belgrade  
corridor



# A TEHER- ÉS SZEMÉLYFORGALOM KÜLÖNBÖZŐEN MŰKÖDIK



személyforgalom

## Jelenleg:

- Az elővárosi és a távolsági vonatok nem sűrithetőek a kapacitáshiány miatt.
- A forgalmi zavarok kezelése gyakorlatilag lehetetlen.
- Új állomások létesítésére a kapacitáshiány miatt nincs lehetőség.

## A fejlesztés után:

- A fejpályaudvarokon végződő vonatokon felül új közvetlen vonatok a Déli Körvasúton keresztül.
- 15 perces járatsűrűség az érintett vasútvonalak elővárosi részén.



teherforgalom

## Jelenleg:

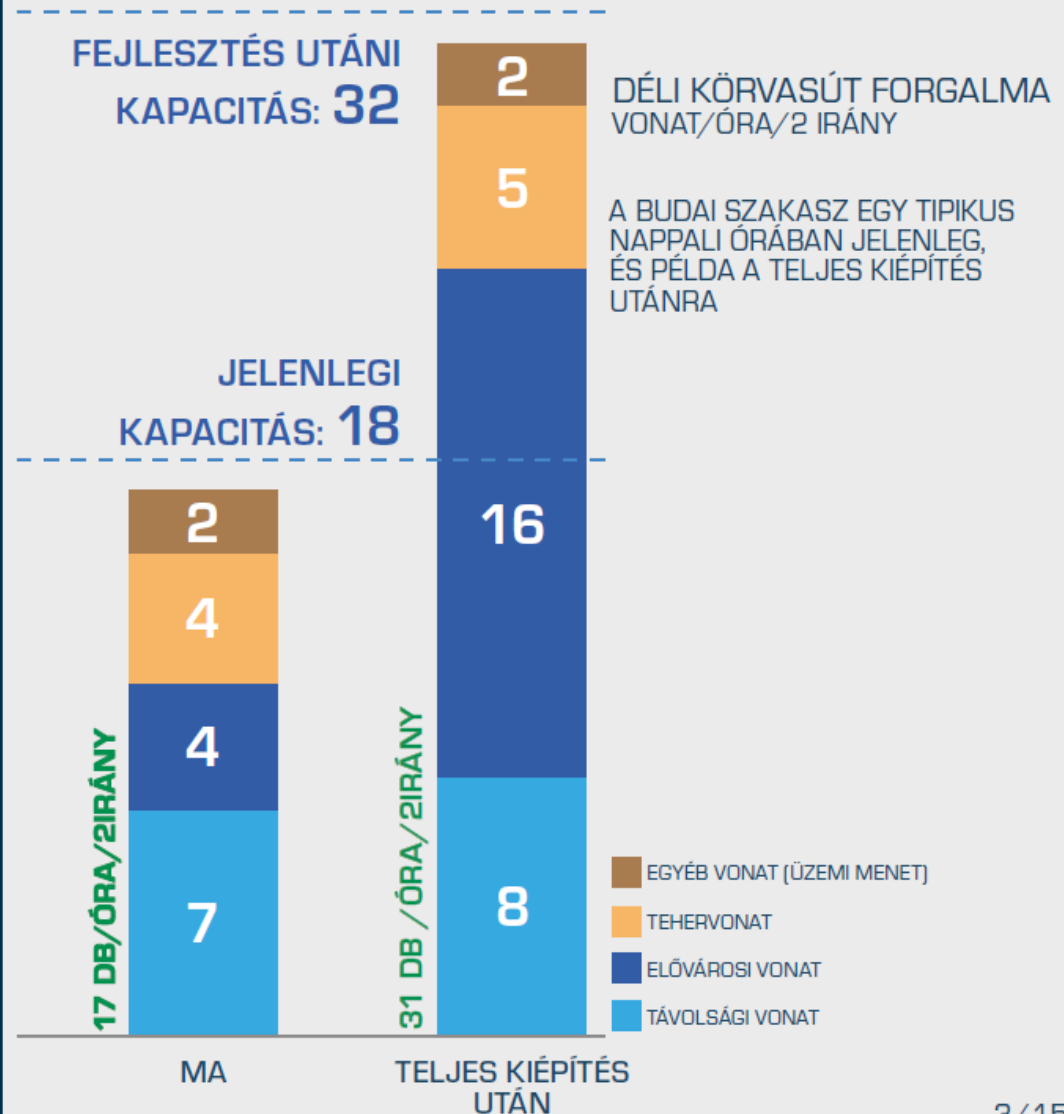
- A tehervonatoknak éjszaka kell közlekedniük.
- Több órás várakozás a dunai átkelésre.

## A fejlesztés után:

- Több, gyorsabban Budapesten átjutni képes tehervonat közlekedik a Duna két partja között.

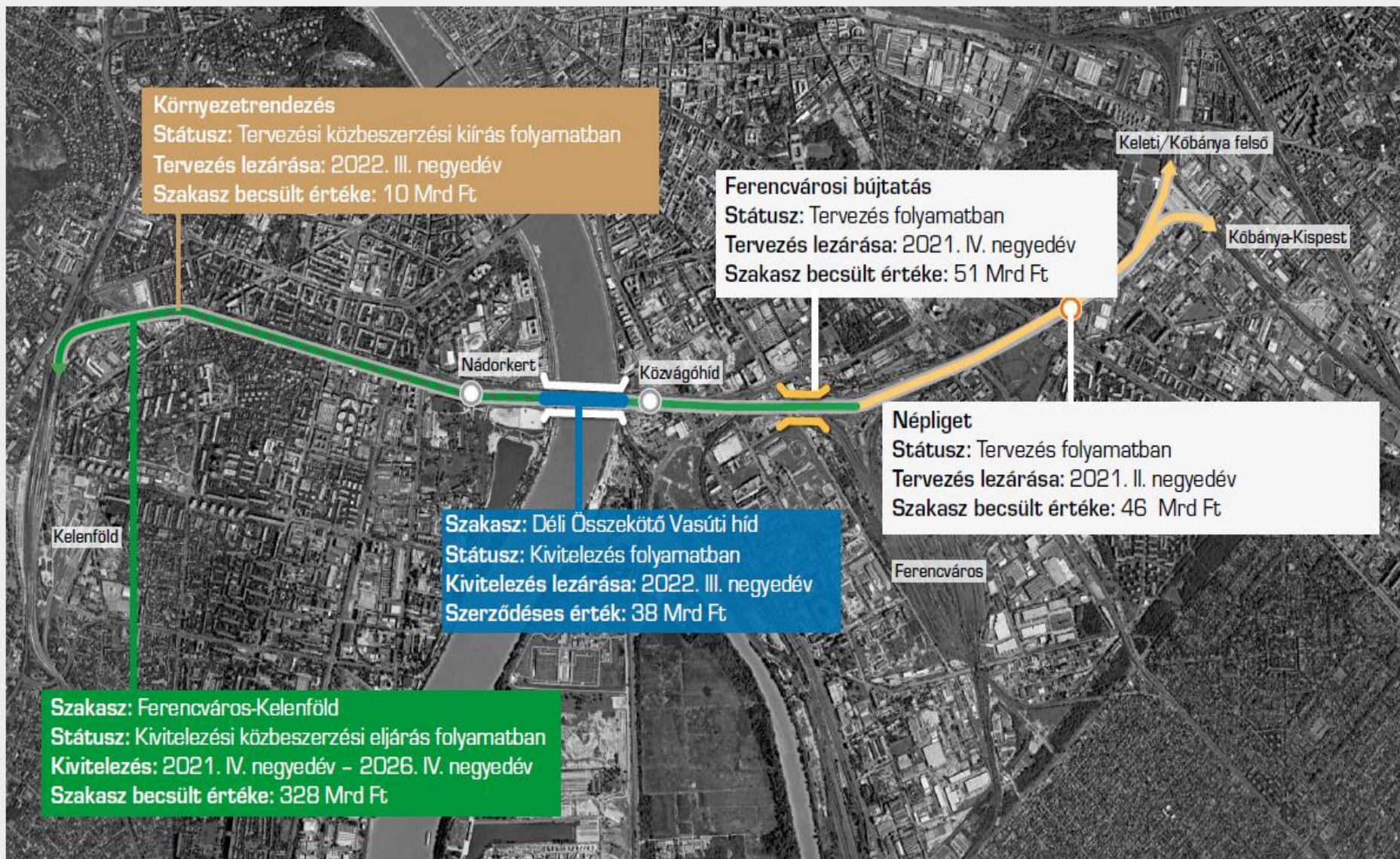
# A SZEMÉLY- ÉS A TEHERFORGALOM BŐVÜLÉSE EGYARÁNT INDOKOLJA A FEJLESZTÉST

- A felújított Déli Körvasúton több személyvonat közlekedik majd és több állomás, városi átszállási kapcsolat lesz elérhető
- Új állomások építése szükséges a személyforgalom versenyképes és megbízható kiszolgálásához
- A kapacitáshiány miatt a tehervonatok nagyrésze csak éjjel tud közlekedni. A TEN-T hálózat szűk budapesti keresztmetszete csökkenti a magyar áru fuvarozási szolgáltatások versenyképességét.
- A 3. pálya kiépítése és a ferencvárosi átemelés jelentősen növeli az országos hálózati kapacitást.

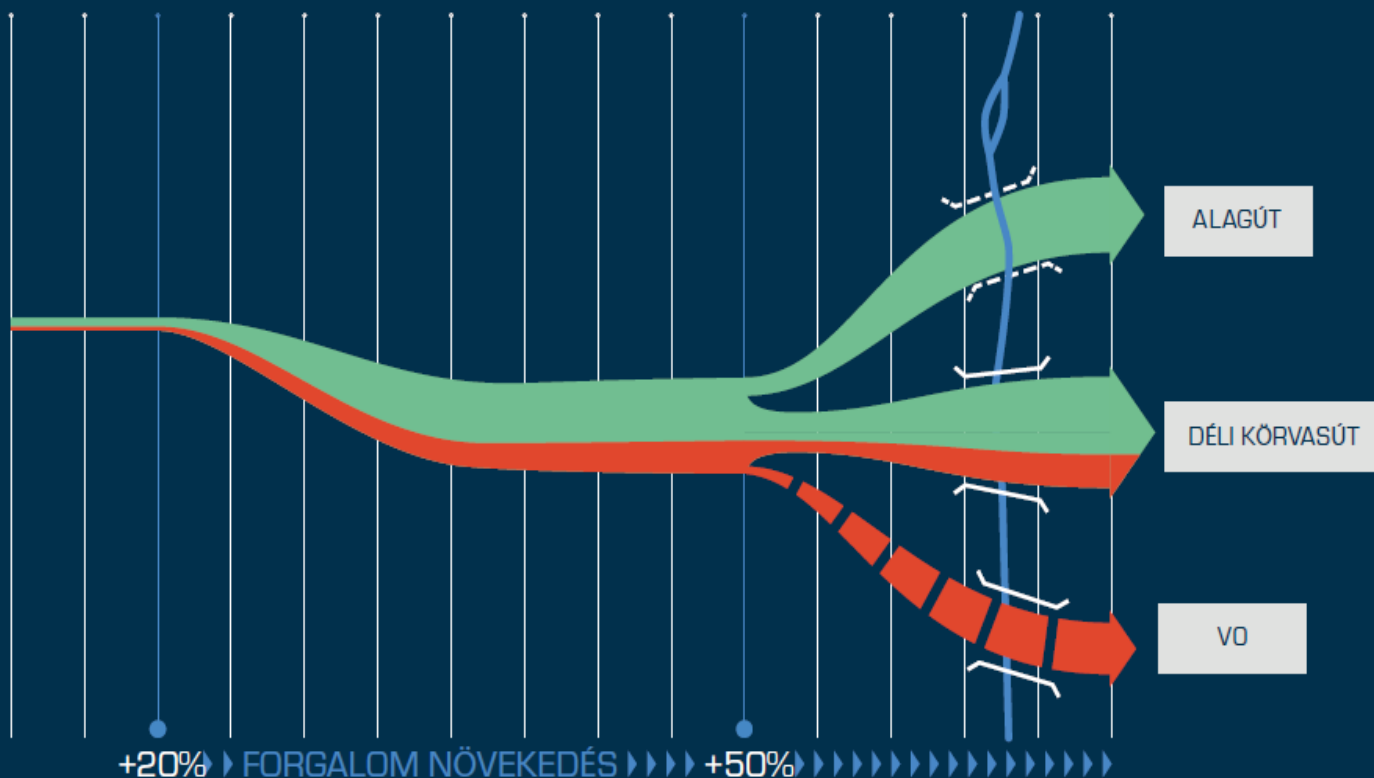




# MEGVALÓSÍTÁS STÁTUSZA SZAKASZONKÉNT

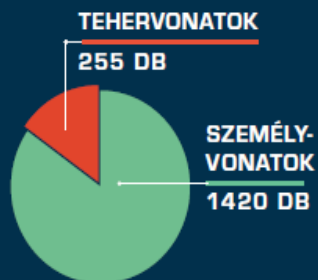


# A DÉLI KÖRVASÚT FEJLESZTÉSÉT KÖVETŐEN TOVÁBBI DUNAI VASÚTI ÁTKELŐK LÉTESÍTÉSE SZÜKSÉGES



A Déli Körvasút fejlesztése a jelenlegi igények kielégítését szolgálja. Távlatban a személyforgalom további bővülése esetén a vasúti alagút, a teherforgalom növekedése esetén a VO kiépítése szükséges.

JELENLÉGI NAPI VONATSZÁM MEGOSZLÁSA BUDAPESTEN:



SZEMÉLYFORGALOM



TEHERFORGALOM

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

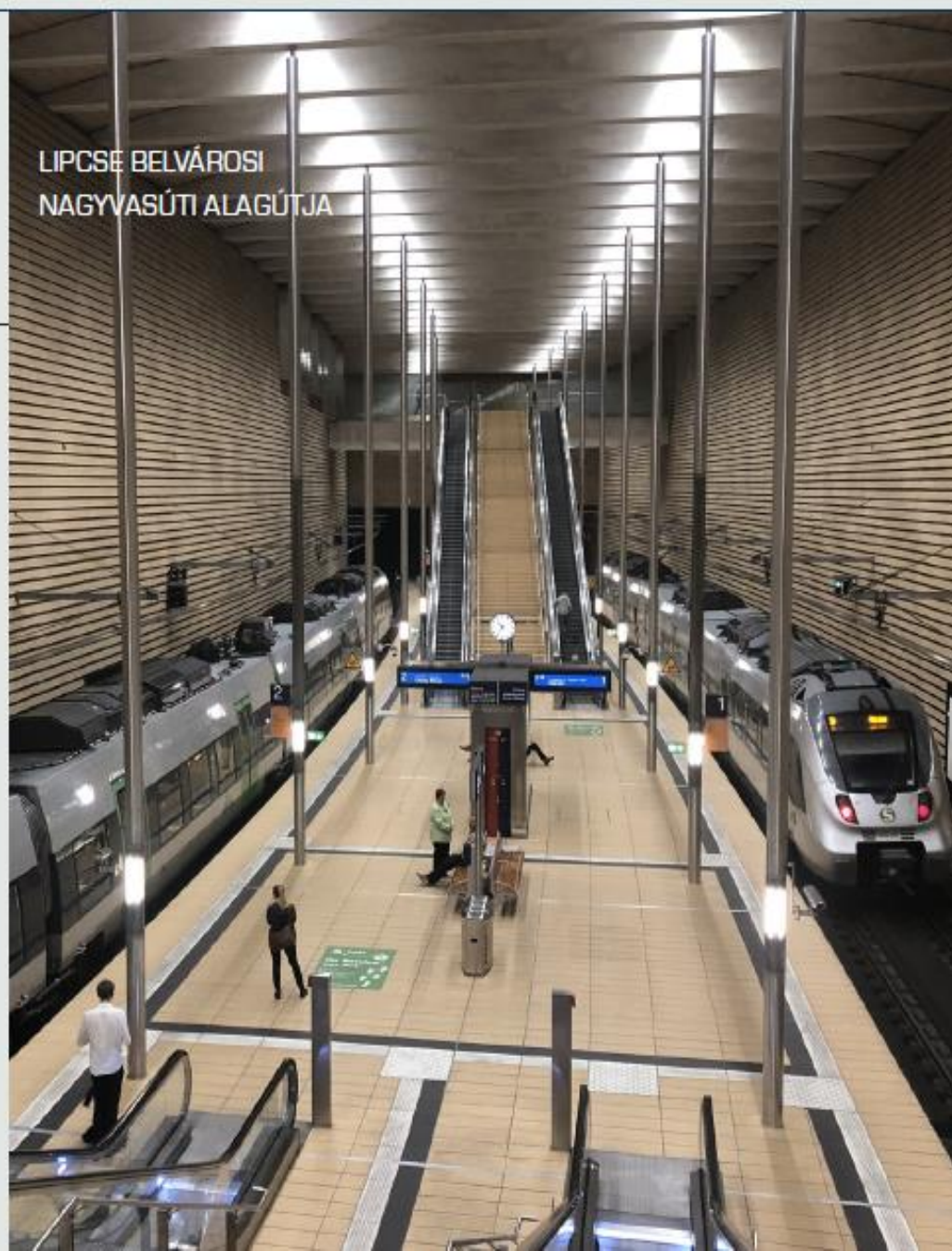
— A vasúti pályahálózat két dunai keresztezésre épülő szerkezete a mainál sokkal nagyobb **rugalmasságot** adhat a **viszonylatszervezésben** és a **vasúti forgalom** üzemeltetésében.

— A Déli és a Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút

- több új összeköttetést létesít,
- a belvárost jobban feltárja,
- a vasút szerepét a városon belüli közlekedésben jelentősen növeli,
- több új átszállásmentes kapcsolatot hoz létre,
- jelentősen megnöveli a vasúti kapacitást Budapesten, egyidejűleg lehetővé teszi a mai Déli pályaudvar bezárását.

— Az átmenő rendszer **helytakarékos**, a belvárosban **értékes területek szabadíthatók fel**: a Déli pályaudvar teljes egészében, de a Nyugati pályaudvaron is jelentős területek.

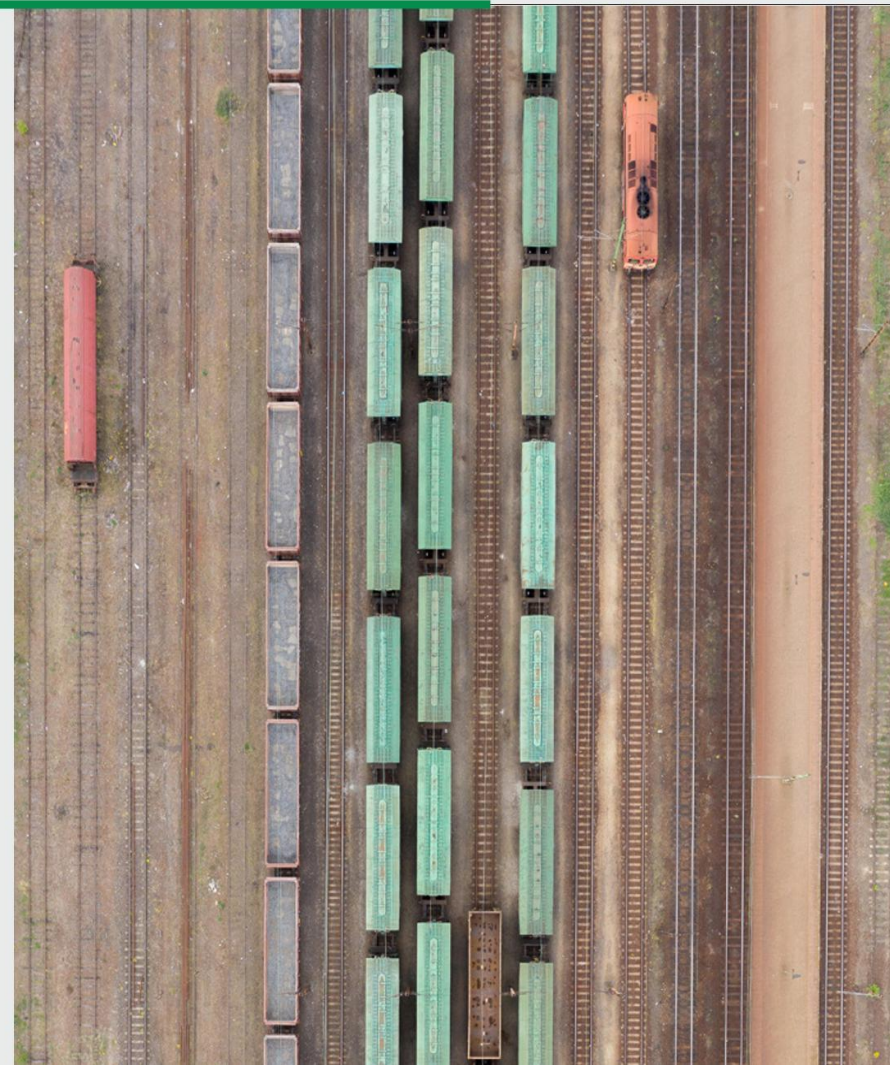
— Ez a rendszer **vonzza a legtöbb utast az egyéni közlekedésből**, legalacsonyabb a **környezetterhelése**, és a felszín alatti vezetés révén a **zajterhelése** is.



LIPCSE BELVÁROSI  
NAGVASÚTI ALAGÚTJA

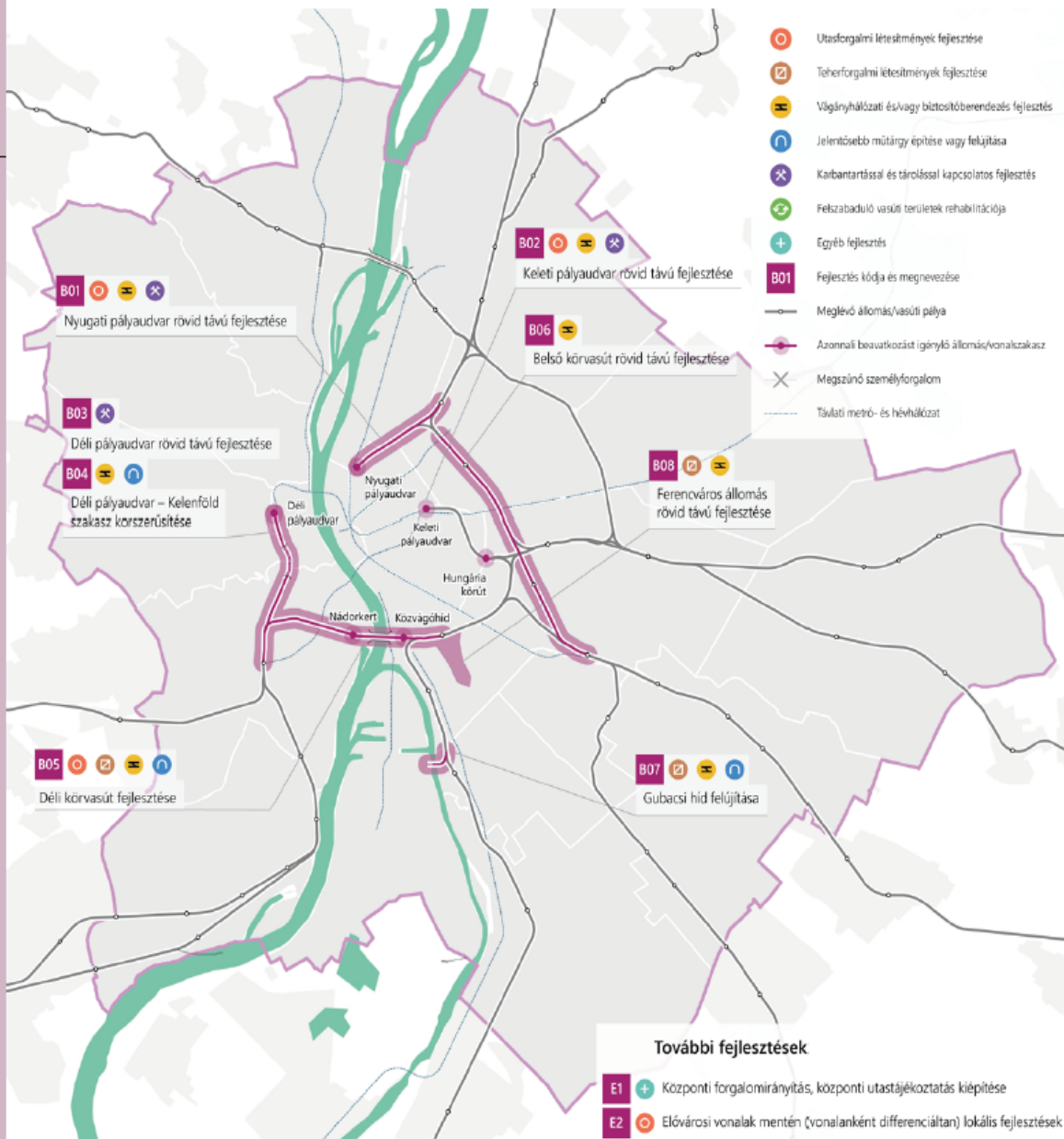
# VASÚTI TEHERSZÁLLÍTÁS VERSENYKÉPESSÉGÉNEK JAVÍTÁSA

- Piackutatással megalapozott **országos teherforgalmi koncepció** kialakítása.
- Az eddigi tanulmányok alapján 2040-ig feltételezett **40%-os vasúti teherforgalom-növekedéshez a Déli körvasút fejlesztése elegendő kapacitást biztosít.** Az ezt meghaladó növekedést egy Budapestet elkerülő teherforgalmi vasútvonal szolgálhatja ki az országos teherforgalmi koncepció eredményétől függően. A korábbi V0 megvalósíthatósági tanulmány eredményeinek újragondolása szükséges a javasolt V4 NSV nyomvonallal létrehozható szinergiák miatt.
- Budapest vasúti csomópont szűk keresztmetszetének és **rendezőpályaudvarainak vizsgálata**, megfelelő elválasztás a sűrítendő személyforgalomtól. Cél a vasúti teherforgalom további növekedésének fővárost elkerülő útvonalakra terelése. A tehervonatok zaja az EU zajvédelmi kocsikorszerűsítési előírásai miatt fokozatosan egyre kisebb problémát fog jelenteni.
- Keretrendszer felülvizsgálata, **ösztönzők bevezetése**, kombinált fuvarozás előnyben részesítése.
- **Iparvágányok felülvizsgálata** és szükség szerinti átépítése. **City logisztika** támogatása.



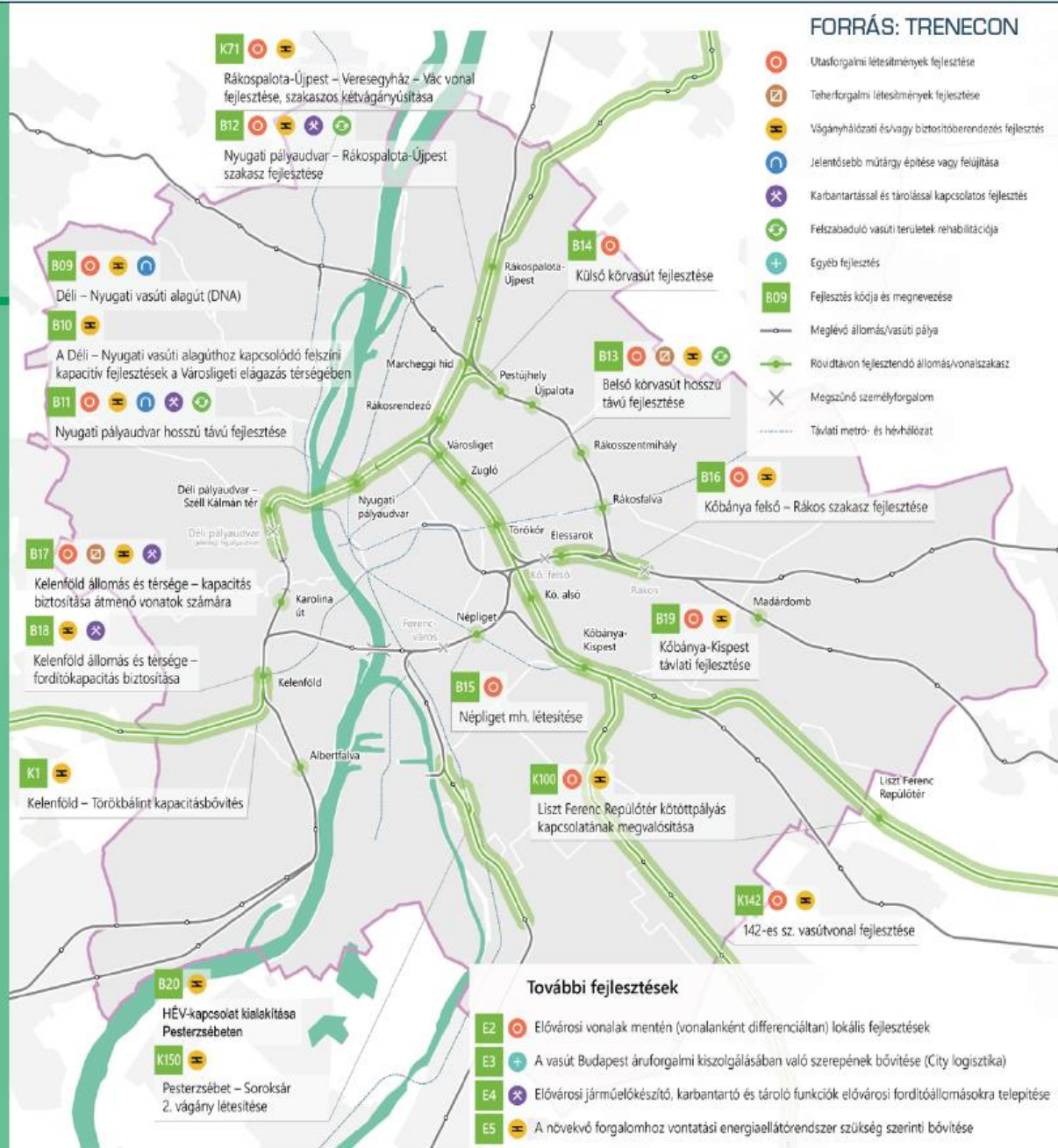
## AZONNALI INTÉZKEDÉSEK

- Azonnali intézkedések típusai:
  - a jelenlegi **szolgáltatási szint fenntartásához nélkülözhetetlenek,**
  - olyan elmaradt karbantartások pótlását is szolgálják, amelyek nem a stratégia hosszú távú céljait, hanem a mindennapi működést szolgálják,
  - az intézkedés mértéke és/vagy annak előkészítettsége miatt **igen rövid átfutási idővel megvalósítható, és a szolgáltatási színvonalban jelentős emelkedést jelenthet.**
- Azonnali intézkedések:
  - a Ferencváros–Kelenföld szűk keresztmetszet felszámolása, a Déli körvasút kapacitásbővítése,
  - a három fejpályaudvar (és bevezető vonalszakaszai) fejlesztésének első üteme,
  - a Nyugati pályaudvartól Kőbánya–Kispestig tartó vonalszakasz fejlesztése,
  - a Gubacsi híd és rajta keresztül a Csepeli logisztikai központokat kiszolgáló vasútvonal felújítása,
  - Ferencváros teherforgalmi vágányain pályaállapot-javítás,
  - központi forgalomirányítás és utastájékoztató kiépítése.



### RÖVIDTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2030-IG)

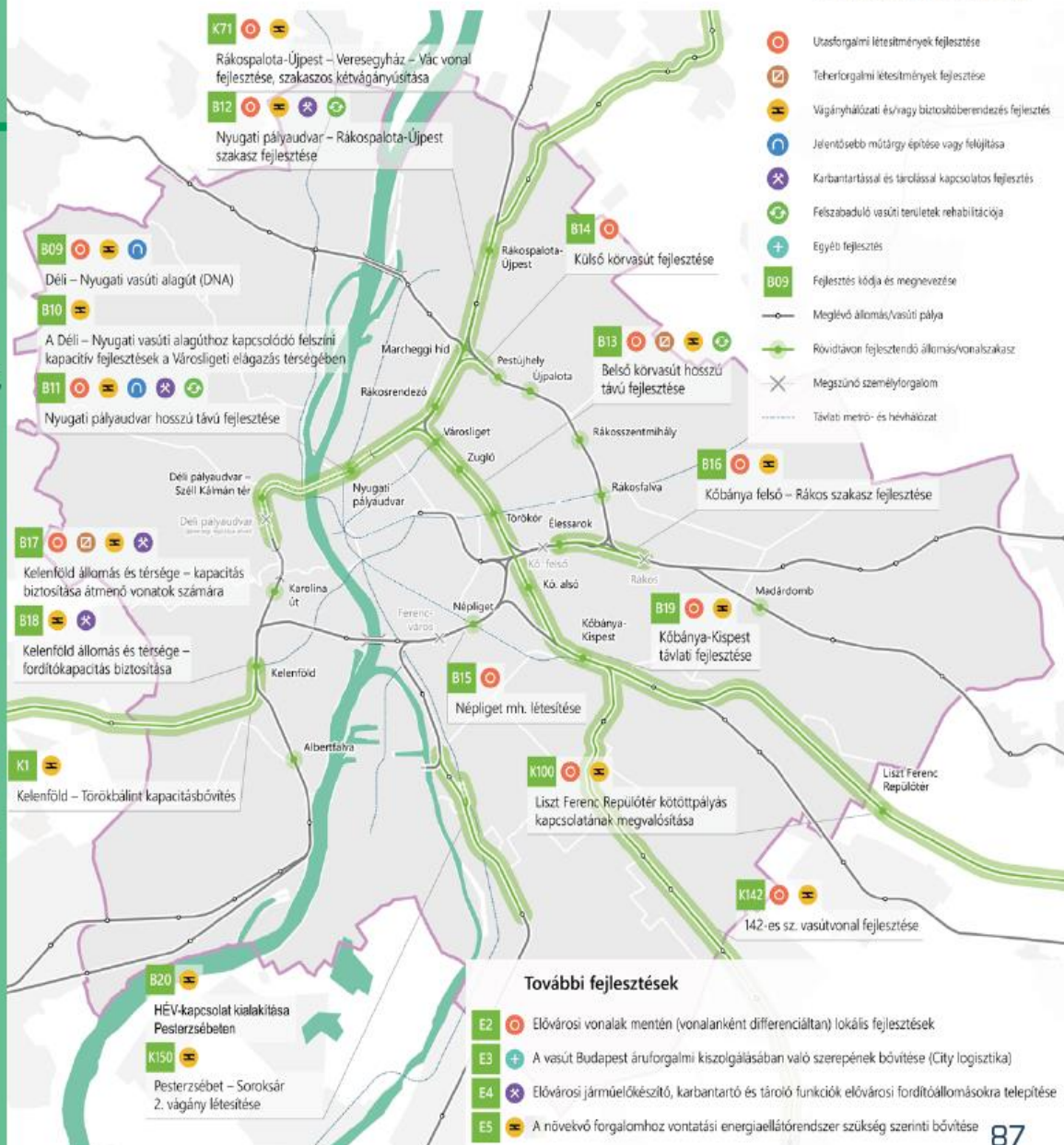
- Rövidtávú intézkedések típusai:
  - a Déli pályaudvar térségét a Nyugati pályaudvarral összekötő **vasúti alagút**,
  - az **Alagútra szervezett közlekedési rendszer működőképességéhez szükséges** elemek,
  - a legnagyobb kapacitásbővítő intézkedés, az **Alagút megépültéig is már részben vagy egészben hasznosulni tudnak**,
  - ahhoz szükségesek, hogy más, **nagyobb léptékű intézkedések idején a forgalomszervezés lehetőségeit bővítsék**, hogy a szolgáltatási szintet ideiglenesen se kelljen csökkenteni.
- Ebben az időszakban kell sort keríteni a **H5, H6, H7-es HÉV-ek fejlesztésére is**.



### RÖVIDTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2030-IG)

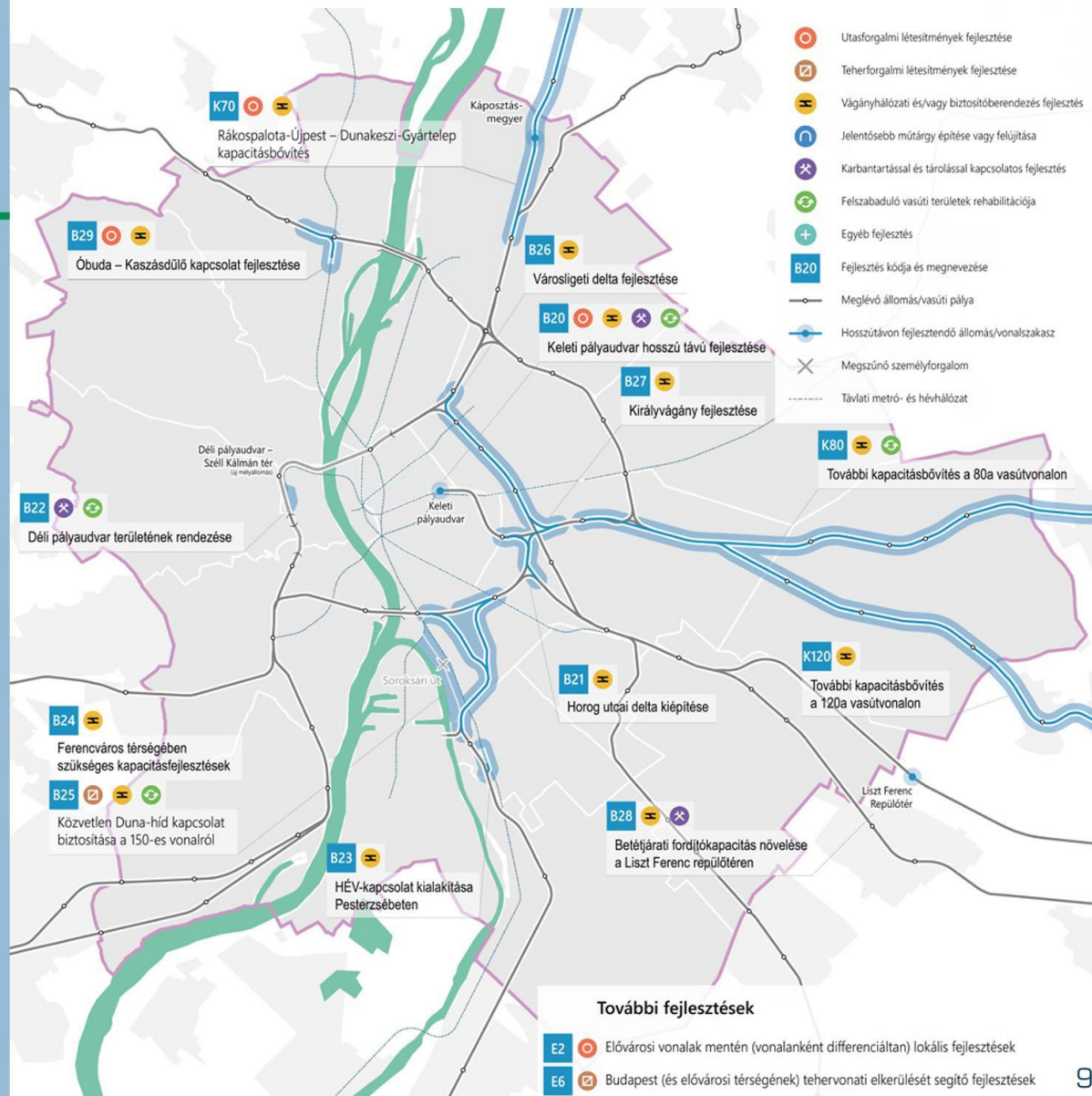
#### Rövidtávú intézkedések:

- a Déli pályaudvar térségét és a Nyugati pályaudvart összekötő alagút megvalósítása,
- pesti oldalon megfelelő kapacitású kapcsolat (egy vagy több bújtatás/átemelés) biztosítása,
- Kelenföld térségében kapacitásbővítő intézkedések,
- Kőbánya-Kispest állomáson a különböző forgalmi irányok számára megfelelő kapacitás biztosítása,
- a vontatási energiaellátó rendszer felülvizsgálata,
- elővárosi járműelőkészítő-, karbantartó- és tárolófunkciók megfelelő elhelyezése,
- Nyugati pályaudvarra befutó vonalcsoportok korszerűsítése,
- Repülőtéri vasút megépítése,
- Veresegyházi vasútvonal fejlesztése,
- Lajosmizsei vasútvonal fejlesztése,
- Kunszentmiklósi vasútvonal elővárosi szakaszának korszerűsítése és a HÉV-vel való integráció,
- Kőbánya felső–Rákos szakasz rövidtávú fejlesztése,
- Népliget megállóhely létesítése,
- Tatabányai vonalon kapacitásbővítés Törökbálintig,
- Külső körvasút fejlesztése,
- city-logisztikai koncepció kidolgozása.



### HOSSZÚTÁVÚ INTÉZKEDÉSEK (2040-IG)

- Hosszútávú intézkedések:
  - Királyvágány, Városligeti delta fejlesztése és Horog utcai delta kiépítése,
  - Ferencváros térségében a hosszútávú forgalomhoz szükséges kapacitásbővítések megvalósítása,
  - Kőbánya felső–Rákos térségében a bővülő forgalomhoz igazodó további kapacitásbővítés,
  - Keleti pályaudvar és a – felszínen megszűnt – Déli pályaudvar végső kialakítása,
  - a Budapest-Göd-Vác-Szob vonal fejlesztése,
  - Kunszentmiklósi vonal nyomvonalának áthelyezése és a vasútvonal Déli összekötő híddal való kapcsolatának fejlesztése,
  - A vasúti teherforgalom további növekedésének fővárost elkerülő útvonalakra terelését segítő intézkedések.
- H8, H9 HÉV-ek fejlesztése





Köszönöm a figyelmet!