

VÉLEMÉNY A 'BUDAPESTI VASÚTI STRATÉGIA – ELSŐ SZAKCIKK' MUNKAANYAGRÓL

Fleischer Tamás¹

A címben jelzett 12 oldalas dokumentum nagyon fontos, aktuális és időszerű kezdeményezésről ad hírt: a kb. egy év alatt elkészítendő Budapesti Vasúti Stratégia (angol címe szerint Budapest Rail Node Study, azaz budapesti vasúti csomópont tanulmány) munkálatainak a megindulásáról.

Keretes abstract

A szakcikk elején három rövid bekezdést tartalmazó kivonat rögzíti a legfontosabb megállapításokat. Eszerint a kiinduló problémát az jelenti, hogy *a csomópont áteresztőképessége határán van, és a dunai keresztezés kapacitáshiányos*. A stratégia e problémák oldására kíván intézkedéseket javasolni. A „*stratégia meghatározza a beavatkozások célját, amelyek alapján azonosíthatók a jövőbeni fejlesztési projektek és intézményi változtatási igények*” – fejeződik be a kivonat.

Ezzel szemben **a célokat a főváros átfogó céljaiból, illetve az ezekre támaszkodó integrált közlekedési stratégia, a Budapesti Mobilitási Terv célrendszeréből kellene levezetni**, úgy, hogy a célokhoz rendelhető intézkedések egyben a vasúti közlekedésben tapasztalható problémákra is megoldást nyújtsanak. Ehhez fontos és helyes alaposan elemezni a vasúti csomópont helyzetét és problémáit, de **téves ezekre a problémákra közvetlenül vasúti válaszintézkedéseket meghatározni, az átfogó, integrált fővárosi mobilitási stratégia céljainak a figyelmen kívül hagyásával**.

¹ kutató, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Központ, Világgazdasági Intézet és az IKOP Monitoring Bizottság tagja.

A BVS kiindulásnak tekinti (2. oldal), hogy *az országos törzshálózat közötti kapcsolatok biztosítása* továbbra is kizárólag a fővárosra korlátozódik, és erre kell felkészíteni az infrastruktúrát.

'Hálózati szerep és forgalom'

'A budapesti vasúti hálózat és annak vonatszámban mért vasútforgalmi terhelése' ábra (2. old.) kizárólag a vasútvonalakat tünteti fel, és **mellőzi a hév vonalait** – függetlenül attól, hogy a hév vonalak most már intézményileg is a MÁV igazgatási körébe tartoznak. (Emellett a jelmagyarázat értelmetlen: az autópálya, autóút, főút stb, indokolatlan feltüntetésével.)

A következő, 'Budapesti vasúti kordonforgalmak és főbb hálózati terheltségek' (3. old.) ábra már számol a hév forgalmával, bár a leírásból nem egyértelmű ('A budapesti vasúti kiszolgálás szintén fontos eleme a hév hálózat...'), hogy ez már benne van-e az ezt megelőzően közölt napi 1200 vonat értékben. Az utasszámokat összeadva az világos, hogy a napi 230 ezer utas tartalmazza a hévvel utazókat is.

Azt csak gyanítani lehet, hogy az elővárosi személyforgalom 4. oldali ábrái ('Elővárosi és távolsági vasúti személyforgalom, áruforgalom és TEN-T hálózat' és 'MÁV-START utasforgalom éves változása') megint nem tartalmazzák a hév forgalmakat.

'A budapesti vasúti infrastruktúra szerkezete'

'A körvasút elemei' ábra (5. old.) megint **mellőzi a hév vonalakat**, ami a cím alapján rendben is lenne, de közben az ábra mégis minden más nagyvasúti vonalat feltüntet, és a szöveg is 'a fővárosba befutó vonalak közötti hálózati kapcsolatok'-ról beszél. Ebben az összefüggésben fontos lenne megemlíteni, hogy *...kivéve a hév vonalakat, amelyeket a körvasút nem kapcsol össze!*

A 'Budapesti vasúti csomópontok funkcionális hierarchiája' ábra (6. old.) háttérben halványan a villamosokkal együtt megjelenik ugyan a hév hálózat (a metró hálózat már nem!) – de az ábra megint arról árulkodik, hogy a tervezők egy **elkülönült nagyvasúti hálózatban hajlandók csupán gondolkodni**, és nem egy fővárosi kötőpályás gerinchálózatban. Így minden közölt adat csak adalék a teljes fővárosi hálózat elemzéséhez, és teljes érvényű következtetés nem vonható le belőle.

A 7. oldalon szereplő '2000-2020 között felújított vonalak' ábrán a címe szerint nem hiányoznának a hév vonalak; – ám az ábrán *szerepel a fel nem újított hálózat* is, márpedig ebben az 'amihez nem nyúltunk' kategóriában helye volna a hév hálózatának is, ahogy a szövegben közölt 47 % felújított arány és a 8. oldali diagramm is másképp alakulna a hév vonalak figyelembevételével.

A helyzetképből így is nyilvánvaló, hogy a legnagyobb forgalmú vonalszakaszok és csomópontok, illetve egyben a fővárosi integrált közlekedésben leginkább szerepet játszani képes vonalszakaszok és csomópontok eddig nem kerültek felújításra. Itt volna az alkalom, hogy **most már ezeket a szempontokat együttesen érvényre juttatva kerüljön sor a tennivalók átgondolására.**

'Dunai keresztezés' [a fővárosban]

A szöveg az alapvetően a Magyarorszon áthaladó, továbbá a keleti és nyugati országrészek közötti forgalom fővárosra összpontosuló arányát tárgyaló bekezdésbe indokolatlanul keveri bele a komáromi vasúti átkelést. Ettől eltekintve a fővárosi átkelést bemutató statisztikai adatok hasznosak, viszont **kizárólag vonatszámkra vonatkoznak**, a fővárosi kontextusban relevánsan összevethető és kiegészíthető *utasszámok* nem jelennek meg.

'A stratégia'

Az indító bekezdés helyesen hangsúlyozza, hogy a *'...budapesti vasúti infrastruktúra fejlesztése elmaradt, nem követte a vasúti forgalom változását. Az egyes szolgáltatási (menetrendi) fejlesztések a meglévő infrastruktúrán valósultak meg.'* A probléma az, hogy a fentebb áttekintett helyzetképből következtetve az új stratégia megint a vasúton belüli gondolkodási keretekben készül, és a vasúton tapasztalt szűk keresztmetszereket akarja vasúti beavatkozásokkal rendezni. Ilyen módon a tervezett fejlesztések megint **a meglévő infrastruktúrán valósulnának meg, megőrizve a vasúti hálózat elszeparáltságát, az integrált városi közlekedési rendszertől való különállását.**

Miközben formálisan fel van sorolva a 'figyelembe veendő' előzmények között (10. old.) az NKS (2015), a Balázs Mór-terv (2015) és a Budapest 2030 koncepció, (2013) – ezeket eddig is figyelembe lehetett volna venni, ám a teljes helyzetértékelés és a 'stratégiaalkotás lépései' egyaránt arról tanuskodnak, hogy erre nem került sor.

A 11. oldalon megjelenő 'A stratégiaalkotás lépései' ábra összesen tíz blokkjából három-három blokk szövege említi meg a társadalmi egyeztetést/részvételt, a SWOT elemzést, illetve a környezeti vizsgálatot; egy pedig az uniós stratégiáknak való megfelelést, (mindez természetesen helyeselhető); de **egy blokk sem utal a fővárosi városfejlesztési stratégiára, vagy az integrált közlekedési stratégiához történő illeszkedésre.**

Kétségtelen, hogy a további szövegben a 'működtetési és üzemeltetési változatok' által érintendő területként meg van említve a *'MÁV-HÉV rendszer jobb integrációja a vasúti rendszerbe'*, továbbá *'a vasúti rendszer jobb integrálása a város közösségi köz-*

lekedési rendszerébe. Ezek helyes törekvések, de nem *üzemeltetési változatok* formájában, hanem **a stratégia céljait meghatározó peremfeltételként kellene megjelenjenek**.

'A projekt célja'

Ezzel szemben a Stratégia leírását követő 'A projekt célja' pontban megint *vasút-fejlesztési és üzemeltetési célkitűzésekről* van szó, *a jövőbeni Budapest zavartalan vasúti átjárhatóságáról*, továbbá *a vasút versenyképességének a javításáról*. Ezek legitim célok, de ha kizárólag ezek a célok jelennek meg, és nincs szó arról, hogy mindezeket egy **integrált városi mobilitási stratégiába illeszkedve, annak céljait is szem előtt tartva** kellene megvalósítani, akkor joggal érezzük úgy, hogy a megint egy teljesen hagyományos vasúti tervezetet látunk, amelynek készítői nem látnak ki a hagyományos vasúti üzem keretei közül.

Emellett úgy tűnik, a tervezők keverik a *projekt célját* és a tervezési tartalmat jelentő *stratégiai célokat*: a projekt céljainak az ismertetése semmiképpen nem a stratégiát követően kell megjelenjen a szövegben.

'Társadalmi egyeztetés'

Az a tény, hogy **a BVS készítői közrebocsátották elképzeléseiket a stratégia elindításakor, mindenképpen üdvözlendő és biztató** lépés. Sajnos nem minden most folyó tervezést jellemez hasonló nyitottság, és csak remélni lehet, hogy a BVS a készítése folyamán is hasonlóan nyitott marad.

Hosszú előkészületek után, éppen most (2019. május 11-ig) hozzáférhető a Budapesti Mobilitási Terv egyeztetési anyaga is, ami biztosítja, hogy a BVS készítői már nem a 2015-ös Balázs Mór-tervhez, hanem annak felülvizsgált 2019-es stratégia kötetéhez tudnak viszonyulni.

Összefoglalva

A Budapesti Vasúti Stratégia elkészítése fontos lépés. Külön is üdvözlendő az indító gondolatok nyilvánosságra hozása és a **társadalmi egyeztetési folyamat** megkezdése.

A tervezők tudatosan és helyesen **figyelembe veszik az uniós tervezési kereteket** és elvárásokat, a társadalmi nyilvánosság mellett erre utal a környezeti egyeztetés és a SWOT alkalmazása és hangsúlyozása a stratégiai lépéseket feltüntető blokkokban.

Ezzel szemben a **integrált tervezésre vonatkozó korszerű elvárások** egyelőre csak egy-egy formális mondat erejéig jelennek meg a munkát ismertető szakcikkekben. Sem a főváros átfogó céljaihoz, jövőképehez való alkalmazkodás, sem az integrált városi közlekedés áttekintése nem jelenik meg érdemi módon a tervezett tennivalók között. Az egyoldalú és merev vasúti szemléletről tanuskodik az, hogy a helyzetkép jelentős részéből még a hév adatai is kimaradtak, az átfogó fővárosi gerinchálózatban vagy legalább a kötött pályás hálózatban való integrált gondolkodás pedig egyáltalán nem jelenik meg.

Ha ebben nem történik változás, akkor a stratégia csak a hagyományos vasúti forgalomnak a vasúti pályákon való kedvezőbb lebonyolítását fogja tudni a javaslataival szolgálni, – miközben **a főváros és az agglomeráció számára egy átfogó, integrált mobilitási rendszerbe illeszkedő korszerű vasútra van szükség**, amelyik a távolsági és elővárosi forgalom (és a teherforgalom) hagyományos szegmensei mellett a városi közlekedésnek is integráns részét képezi. Ehhez a feladathoz, és egy ilyen budapesti vasútra vonatkozó stratégia elkészítéséhez sem a helyzetképben vázolt kitekintés, sem az eddig vázolt stratégia lépései nem elegendőek.

Budapest, 2019. április 22.