



Demeter József
műszaki szakértő,
Forgalmi Főosztály

Budapestet délről elkerülő vasútvonal koncepciója

Bevezetés

A MÁV az áru fuvarozási teljesítmények jelentős csökkenése miatt, a rendszerváltás után, a kilencvenes években a szállítási struktúra átértékelésére kényszerült. A fuvarpiac megtartása és az újonnan előtérbe kerülő minőségi követelmények az elegytovábbításban is változásokat tettek szükségessé. Az 1998-ban meghozott döntéseket követően elkészült a hálózati szintű rendező pályaudvarok és körzeti elegyfeldolgozó állomások fejlesztési- és rehabilitációs programja.

Az uniós csatlakozásunk óta, az áru fuvarozási liberalizáció következtében ismét megváltoztak a körülmények, a fuvaroztatói igények. A kiépült logisztikai hálózatok szükségessé tették egy átfogó új hálózati szintű elegyrendezési- és feldolgozási koncepció kidolgozását. A lehetőségek feltárására a MÁV Tervező Intézet Kft. (továbbiakban MÁVTI) 2009. évben elkészítette az erre vonatkozó K+F tanulmányt. A vizsgálat rámutatott, hogy az elegyrendezési feladatokat leromlott műszaki állapotú pályaudvarokon végezzük, a fejlesztések elmaradása miatt az elegyrendezés költséghatékonysága, az árutovábbítás sebessége nem megfelelő, amely további piacvesztéshez vezethet.

Megállapításra került, hogy a budapesti régió pályakapacitása rendkívül leterhelt. Az elővárosi személyszállítási teljesítmények mellett az áru fuvarozási igények kielégítése menetrendi nehézségeket okoz, a főváros körzetében a tehervonatok várakozásra kényszerülhetnek. A fővárost érintő tehervonatok elegyáramlata nem helyben keletkezik, nem a belső igényeket elégítik ki, jellemzően tranzitvonatként közlekednek. Amennyiben a kedvezőtlen sugaras szerkezetű pályákon kívül megfelelő műszaki állapotú átlós vonalak is rendelkezésre állnának ezen

az útirányon keresztül, a zsúfoltságok csökkenthetők lehetnének. A tervezés célja a vasúti áruszállítás sebességének növelése is, ezért a fejlesztés irányának meghatározásakor ismét felmerült egy Budapestet elkerülő vasúti körgyűrű kiépítése.

Elegytovábbítási rend változása

A rendszerváltás előtt a volt szocialista országok kereskedelmében a vasúti szállítások kiemelkedő helyet foglaltak el. A KGST tagországok speciális termékstruktúrával rendelkeztek, jellemző volt a nagyvállalati termelés, mely jelentős alpanyag beszállítást és késztermék kiszállítást igényelt. A vasúti áruszállítás prioritását elősegítette a közúti infrastruktúra elmaradottsága és a közúti fuvarozási szolgáltatás alacsony színvonala.

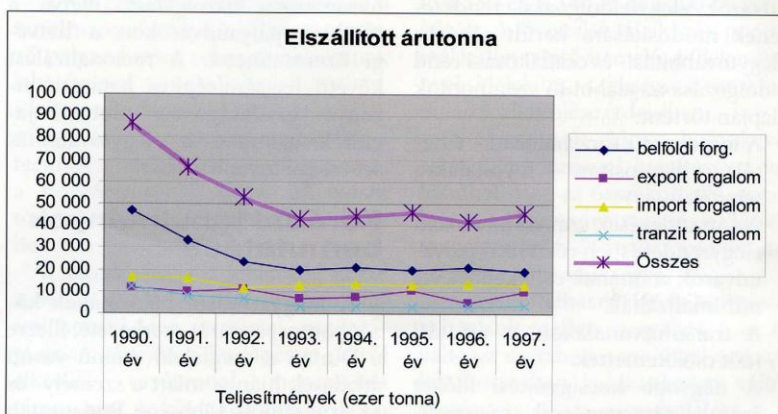
A rendszerváltást követően a közép-kelet európai országokban a közút fejlesztése kiemelt programmá vált, elkezdődött a közúti szállítás liberalizációja, a szállítási módok részarányában lényeges változások következtek be. Módosult a szállítások nagyságrendje, a főbb áruáramlatok iránya, a kisebb vállalatok más összetételű és szerkezetű szállítási

igényekkel jelentek meg a piacon. További kedvezőtlen hatást gyakorolt a vasúti áruszállításra a szocialista országok kereskedelmének összeomlása. Az elszállítandó mennyiség csökkenése mellett a fuvaroztatók minőségi igényei is megváltoztak. A növekvő minőségi igényeknek a rendelkezésre álló kocsiállomány nem tudtak megfelelni az állami tulajdonú vasúttársaságok.

A vasúti áruszállítás fejlettségét annak korszerűsége, hatékonysága és jövedelmezősége határozza meg. Ahhoz, hogy a kereskedelmi (marketing), forgalmi (technológiai) és műszaki (technikai) tevékenység gazdaságos legyen, fejlesztésekre lett volna szükség, azonban a MÁV Zrt. gazdasági helyzete ezt nem tette lehetővé, a több évtizedig alulfinanszírozott vasút fejlesztési forrásai elapadtak.

A fuvarpiac átrendeződése mellett a vasúti fejlesztések elmaradásának, illetve a vasúti szállítás rugalmatlanságának következményeként a szállítási teljesítmény a 130 millió tonna/évről nagymértékben visszaesett. A zuhanás csak a kilencvenes évek közepén mérséklődött és 40-45 millió tonna/év körül stabilizálódott.

A 1. ábrán bemutatott tendencián is jól látszik, hogy főleg a belföldi áruszállítás esett vissza. A vasúti



1. ábra. Áruszállítási teljesítmény alakulása a '90-es években (forrás: MÁVTI)

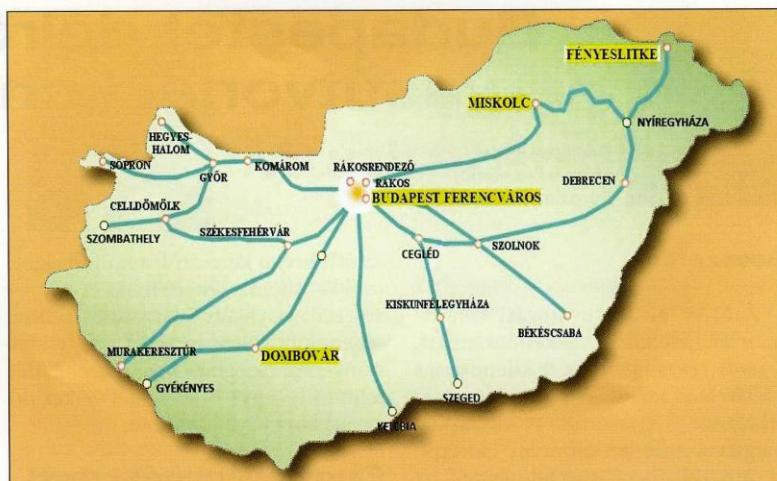
áruszállítás teljesítményeit a közúti ágazat vette át, mert a liberalizációt követően a piaci versenyhelyzetben a közúti fuvarozók megbízhatóbb és olcsóbb szolgáltatást nyújtottak.

Az áramlatok mennyiségének csökkenése mellett, azok szerkezete is megváltozott. Az erős észak-déli irányú áramlatok minimálisra csökkentek (Štúrovo – Curtici, illetve Štúrovo – Kelebia). A keleti irányú áramlatok csökkenése elsősorban szolnoki csomóponton és a záhonyi átrakó körzetben érezte hatását, ahol jelentős kapacitások álltak rendelkezésre kihasználatlanul. Ezzel szemben az ország nyugati irányú szállítási volumene fokozatosan erősödött, melynek hatásai elsősorban Győr, Hegyeshalom, Szentgotthárd és Murakeresztúr átmenetben látszóttak. Egyre nagyobb számban jelentkezik igény meghatározott menetrendi fekvésben közlekedő, a fuvaroztató által kivásárolt vonatok közlekedtetésére. Az áruszállítás liberalizációjának hatására megjelentek az új vasútállatok, amelyek elsősorban a rendezés nélküli irányvonatok közlekedtetésére koncentrálnak.

A megváltozott fuvarozási igényekre a MÁV Zrt. technológiai, elegytovábbítási változtatásokkal reagált, azonban a szükséges műszaki fejlesztés csak a kombinált áruszállítás területén valósult meg.

A vasútüzem gazdaságos működtetése, a szállítási feladatok nagyarányú csökkenése miatt átalakították az elegytovábbítási rendet. A műszaki fejlesztések hiánya miatt a vonatképzési és továbbítási módszerek racionalizálására, illetve a rendező pályaudvarok elegyfeldolgozási rendszerének módosítására került sor. Az elegytovábbítási- és csatlakozási rend átdolgozása az alábbi fő szempontok alapján történt:

- A forgalmat a törzshálózati – lehetőleg villamosított – fővonalakra terelték.
- Az átrendezések számát a hálózati elegyrendezésben résztvevő pályaudvarok számának csökkentésével minimalizálták.
- A tranzitútvonalakon az átfutási időt csökkentették.
- A nagyobb kocsigyűjtési időket áramlat-összevonással racionalizálták.



2. ábra. Hálózati és körzeti feladatot ellátó rendező pályaudvarok (Forrás: MÁVTI)

A gurítódombos feldolgozást – Budapest-Ferencváros, Miskolc, Dombóvár és Fényeslitke kivételével – felváltotta a kisebb eszköz- és munkaerő igényű, viszonyt jóval lassabb siktoltatásos elegyrendezés. A kijelölt nagyobb pályaudvarok (a továbbiakban *hálózati rendező pályaudvarok*) között közvetlen irányvonatok közlekedtek. A nemzetközi forgalom lebonyolításában hálózati szinten ez a négy pályaudvar vett részt.

Egyes rendező pályaudvarokból (2. ábra) *körzeti elegyfeldolgozó állomásokat* jelöltek ki. Ezek, a hálózati rendező pályaudvarok tevékenységéhez kapcsolódva, regionális rendezési feladatokat láttak el. A körzetesítéssel a vonali tolatós tehervonatok munkáját helyettesítették. További hatékonyságnövelő intézkedésként bevezették a mellékvonalakon a heti háromszori kiszolgálást, illetve a rendező pályaudvarokon a hétfélig üzemszünetet. A racionalizálást követő létszámleépítés hatására bizonyos gazdaságossági mutatók javultak, azonban az elegytovábbítás sebessége tovább lassult!

Korábbi tanulmányok bemutatása

A magyar vasút hálózatának középpontos, sugaras szerkezete, illetve a Dunán a megfelelő számú vasúti átkelések hiánya miatt a személy- és az áruszállítás többsége Budapesten keresztül bonyolódik. A középpon-

tos jellegén kívül problémát jelent a sugarakat összekötő átlós irányú kapcsolatok hiánya, illetve egyes szakaszainak megléte esetén azok leromlott műszaki állapota és a villamos vontatás kiépítésének hiánya.

Az EU vasúti csomagjainak célja az ágazat újjáélesztése, a kedvezőtlen modal-split befolyásolása, a közúti zsúfoltságok csökkentése, azaz az áru fuvarozás egy részének közútról vasútra történő áthelyezése. A vasút versenyképességét lényegesen korlátozza a jelenleg rendelkezésre álló infrastruktúra műszaki állapota, az egyes területeken mutatkozó szűk keresztmetszetek kialakulása, illetve az árutovábbítási sebessége.

A vasúti forgalom túlzott Budapest központúsága, a budapesti régió túlterheltsége a '90-es években egy, a fővárost délről elkerülő vasútvonal megvalósítására vonatkozó tervpályázat kiírására készítette a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Vasúti Főosztályát. Több változat került kidolgozásra, a legfontosabb eltérés a nyomvonaltervezetek között a fővárostól való távolság. Jellemzően a Budapesthez közelebb fekvők forrásigénye kisebb, azonban területfejlesztő, tehermentesítő hatásuk csekélyebb. A Budapesttől távolabb eső változatok a fővárosi régió vasúti infrastruktúráját jobban mentesítik és az érintett régiókban nagyobb gazdasági élénkítő hatást gyakorolnak.

Dunaföldvári átkelés

A minisztériumi pályázatra 1992 szeptemberében a Tura Építőipari Kft. *„Javaslat koncessziós vasútvonal létesítésére Rétszilás és Fülöpszállás között”* címmel készített tanulmányt.

A javasolt új nyomvonal Rétszilás és Nagykarácsony között mintegy 13 km hosszon, a jelenlegi nyomvonalon halad, majd a 37 km-es új vonal északról megkerülve a Kiskunsági Nemzeti Park területét – a címében jelölt Fülöpszállás helyett – Szabadszállás állomáson csatlakozott volna a Budapest – Kelebia vasútvonalhoz.

Ercsi átkelés

A KHVM által kiírt pályázat után a MÁVTI kapott megbízást a kidolgozására és *„A Budapestet délről elkerülő vasútvonal megvalósíthatósági tanulmánya”* 1993. áprilisára készült el. Az előzővel szemben teljesen új vasútvonal építését javasolta a Szárliget – Váli-völgy – Baracska – Ercsi – Csepel-sziget – Kiskunlacháza – Cegléd nyomvonalon.

Adonyi átkelés

A Váli-völgyben felmerülő környezeti problémák, lakossági, önkormányzati ellenállás miatt egy újabb, a Váli-völgy átellenes oldalán vezető tervvariáció készült. Az Országos Területrendezési Tervben (OTRT) is elfogadott terv az új, a konfliktusokat okozó vonalszakaszok minimalizálására törekedett és a meglévő hálózat felhasználásával kívánta a kítűzött célt elérni. Ennek érdekében a meglévő Komárom – Székesfehérvár – Börgönd – Pusztaszabolcs – Adony vonalakat 160 km/h sebességre javasolta átépíteni, a szükséges egyéb fejlesztések (vilamosítás, biztosítóberendezés stb.) tervezése mellett. A javasolt új vonal Adonynál lépné át a Dunát és Ceglédnél csatlakozna a záhonyi fővonalba. A terv forráshiány miatt csak tanulmány szinten került kidolgozásra.

Dunaújvárosi átkelés

A Duna-Tisza közén és a Kiskunsági Nemzeti Park területén található kavicsbányák környezetében történő áthaladás nehézségét

oldhatja meg egy olyan vonalvezetési változat, amely Dunaújvárostól délre, de a Pentele-hídtól északra lépné át a Dunát. A vonal Dunaújvárosig Komárom – Székesfehérvár – Pusztaszabolcs állomásokon haladna keresztül, majd a tervezett M8 autópálya mellett vezetne Szolnokig.

A MÁVTI tanulmány fejlesztési változatai

A bevezetőben említett tanulmányban a MÁVTI – a korábbi vizsgálatok eredményeit is figyelembe véve – két vonalvezetéssel elkészítette a Budapestet délről elkerülő vasútvonal megvalósíthatósági tanulmányát, illetve rövideen ismertette a projekt elmaradása esetén a fővárosban szükséges beruházásokat. A tanulmány részletesen vizsgálta a megváltozott forgalmi, áru fuvarozási igényeket, és megoldásként a következő két alternatívára tett javaslatot:

- A V0 koncepció újragondolására.
- A budapesti rendező pályaudvarok rekonstrukciójára.

A fejlesztési javaslat a V0 korábbi változatainak előnyeit, hátrányait, az áru fuvarozási, illetve az elővárosi közlekedési koncepció igényeit figyelembe véve (az elkerülő útirány legáltalább Budapesttől 50 km távolságra épüljön meg) a Komárom – Székesfehérvár – Pusztaszabolcs – Dunaújváros – Cegléd – Szolnok nyomvonal megépítését vizsgálta. Az egyik változat a jelenleg meglévő nyomvonal felhasználását helyezi előtérbe, a másik új pályaszakasz építésével egy rövidebb útirány előnyeit mutatja be.

A V0 projekt elmaradása esetén a tanulmány elemzi a budapesti rendező pályaudvarok rekonstrukciójának lehetőségeit szintén két változatban. Elsőként Budapest-Ferencváros kizárólagos fejlesztésével, másodsorban a technológiai feladatokat megosztva, a finomrendezés Rákos állomásra történő koncentrációjával mutatja be.

A tanulmány két lehetőség közül a vizsgálatban részletesen bemutatott hosszú távú stratégiai, gazdasági érvek alapján a Budapestet délről elkerülő vasútvonal megépítését támogatja. A következő pontokban részletesen bemutatjuk a kidolgozott

V0 koncepció hatásait, illetve a beruházás elmaradása esetén szükséges intézkedéseket.

A V0 koncepció

I. változat: Dunaújvárosi átkelés Kunszentmiklós-Tass érintésével

Ez a nyomvonalváltozat Komárom – Székesfehérvár – Pusztaszabolcs – Dunaújváros – Kunszentmiklós-Tass – Nagykőrös – Cegléd – Szolnok útvonalon épülne meg. Az alternatíva a szállítási útvonalak hosszát veszi elsődlegesen figyelembe.

II. változat: Dunaújvárosi átkelés Kecskemét érintésével

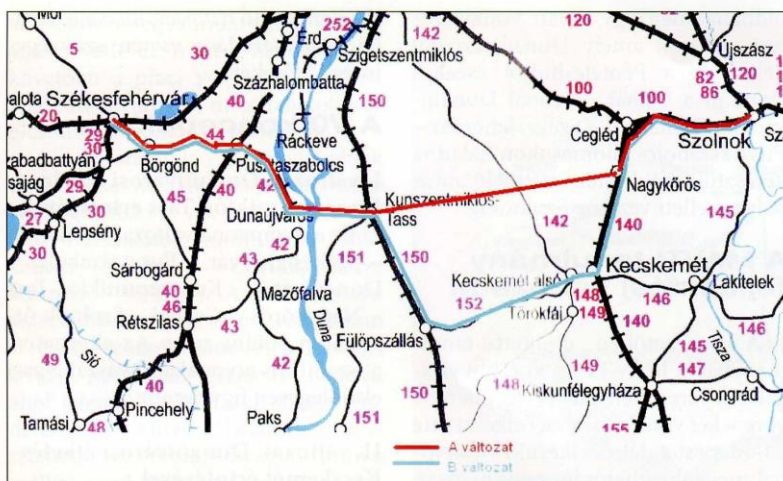
A második lehetséges változat anynyiban különbözik az I. változattól, hogy a nyomvonalba bevonja a meglévő Fülöpszállás – Kecskemét 152 sz. vonalat.

Mindkét javaslat esetében (3. ábra) Dunaújváros és Kunszentmiklós-Tass állomások között egy új nyomvonal kiépítése, továbbá egy új vasúti Duna-híd építése válik szükségessé. Az I. változat esetében Kunszentmiklós-Tass és Nagykőrös között egy kb. 50 km-es új nyomvonalat, továbbá Nagykőrös-Cegléd között a második vágányt kell megépíteni, azonban a továbbítási útvonalon nem szükséges Kunszentmiklós-Tass – Fülöpszállás – Kecskemét irányába kerülni. Ebben az esetben elmaradhat a tervezett 102 km hosszú vasúti pálya rekonstrukciója, továbbá az útvonalak hossza kb. 50 km-el csökkenthető.

Ennek a változatnak további előnye, hogy kerülő nélküli kapcsolat létesíthető a 150-es, a 140-es és a 100 sz. vonal között. A fővonalak találkozási pontjainál külön szintű áttemelés és deltavágányok kialakítása szükséges a sarokfordulások elkerülése érdekében.

A II. változat előnye, hogy kevesebb új nyomvonal kiépítésével valósulhat meg az összeköttetés, azonban a pályarekonstrukció, a 225kN tengelyterhelés és a villamos vontatás kiépítése itt is szükséges.

A területfelhasználás és környezeti hatások mellett vizsgálták I. és II. változat esetében a szállítási útvonalak hosszában bekövetkezett változásokat is. Ezek összefoglalása a 4. ábrán látható.



3. ábra. Székesfehérvár és Szolnok közötti vonalvezetési javaslatok a MÁVTI tanulmányban

Az elegytovábbítási útvonalak változáselemzéséből látható, hogy a nyugati és keleti országrészek közötti áthaladás esetében a Budapesten keresztül történő közlekedés csak az északi – keleti áramlatoknál rövidebb (Komárom – Cegléd, illetve Szolnok útvonalon). Ebben az esetben az **I.** változat még elviselhető, kb. 50 km többletfutást eredményez, azonban a **II.** változat versenyképességét megkérdőjelezi a közel 100 km futásnövekedés. Megfigyelhető, hogy az egyik legjelentősebb áramlat esetén, Hegyeshalom – Kelebia (a 4. ábrán Komárom – Kunszentmiklós-Tass) útirányon többletfutás nincs. Hasonló kedvező változás, hogy a Komárom – Dunaújváros viszonylatú szénvonatok kevesebb futással és sarokfordulás nélkül közlekedhetnek.

A dél-nyugati országrész jelenlegi, fővároson keresztül történő elegytovábbítása abból a kényszerből adódik, hogy csak egy fővonal vasúti híd található a Dunának ezen a szakaszán. A jelenlegi elegytovábbításban több tranzitáramlat jelentős kerülővel halad át az országon. Az ország dél-dunántúli területeiről valamennyi szállítási útvonal rövidebb a **V0**-n keresztül. Ebben az esetben is az **I.** változat a kedvezőbb, a **II.** változat esetén megmarad az 50 km többletfutás. Különösen kedvező változás tapasztalható a Záhony – Dunaújváros ércvonatoknál, továbbá a dél-európai viszonylatú RoLa és egyéb tehervonatok esetében.

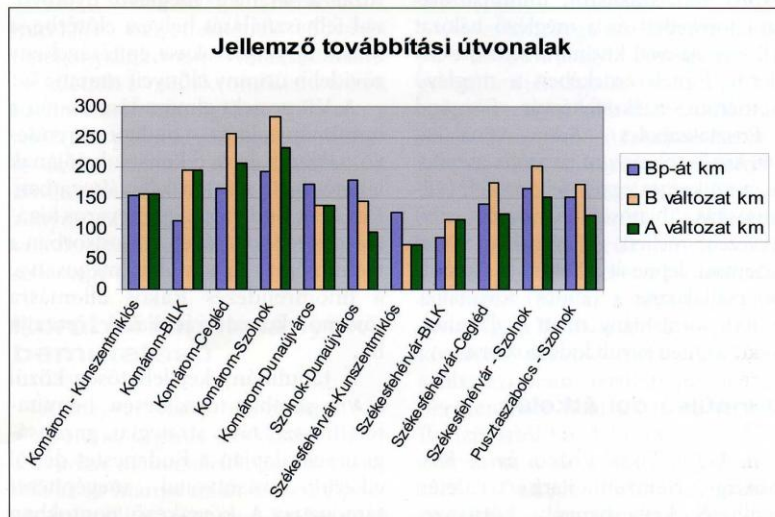
Az elegyáramlati változásoknak megfelelően a rendező pályaudvarok szerepe változik. Budapest központi szerepe csökken, ezzel szemben a székesfehérvári és szolnoki térségben elegycentralizáció alakul ki. A keleti és nyugati országrészen egy-egy gurító pályaudvarral (Börgönd térségében és Szolnokon) lehet a jelentkező elegyet feldolgozni, ezzel egyidejűleg Budapest-Ferencváros szerepe jelentősen megváltozik. Ez a variáció két gurító gócpont kiépítését igényli.

- A nyugati országrész központja vasúthálózati szempontból Székesfehérvár, illetve környéke lehet. Székesfehérváron gurítódomb üzemelt, a vasúti csomópont, ka-

pacitása azonban (5 tehervonati fogadó- és 10 irányvágánya) a várható feladatokhoz nem elegendő. A terület beépítettsége miatt megfelelő nagyságú pályaudvar kiépítésére nincs reális lehetőség. Az önkormányzati tervekben a vasúti terület egy részének más célú felhasználása körvonalozódik. Megfelelő megoldás lehet Székesfehérvártól 8 km-re fekvő Börgönd állomás, amely elágazó állomás Pusztaszabolcs, Sárbogárd, Szabadbattyán (deltavágányon át) állomás felé.

- Az ország keleti részén hasonló adottságokkal rendelkező állomás Szolnokon található. A hetvenes években itt épült ki Közép-Európa legmodernebb folytatólagos elrendezésű rendező pályaudvara. A gurítás jelenleg szünetel, a szükséges műszaki infrastruktúra a karbantartás elmaradása miatt jelenleg rendkívül rossz állapotban található. Az állomáson találkozik a keleti országrész két meghatározó (100 és 120 sz.) fővonala. Vasútföldrajzi adottságai és a rendelkezésre álló infrastruktúra alapján a keleti országrész kiemelt rendező pályaudvara lehet a koncepcióban.

A két kiemelt rendező pályaudvart a Budapestet délről elkerülő vasútvonal kötné össze. A **V0** kiépítése természetesen hatást gyakorolna kisebb körzeti pályaudvarok elegytovábbítási szerkezetére és nem a budapesti



4. ábra. Az elegytovábbítási útvonalak hosszának változása (forrás: MÁVTI)

irány, hanem a keleti és nyugati országrészben kialakított elegyrendezési centrum lenne meghatározó.

A budapesti körzet fejlesztése

A főváros elegyrendezési feladatai a rendszerváltást követő időszakban lényegesen megváltoztak. Az iparvágányok, illetve a saját célú pályahálózatok jelentős része megszűnt, az újonnan alakult vállalatok a vasúti szállításra nem tartottak igényt. Ennek okait az előzőekben részletesen elemeztük.

Budapest-Ferencváros állomás vegyesen továbbítja a körzeti állomások szórt elegyét és a finomrendezést ezeken a pályaudvarokon végzik el. A kereskedelmi sebesség és a gazdaságosság szempontjából nem túl szerencsés, hogy a körzet kiszolgáló elegyét rövid időn belül kétszer is rendezni kell. Korábban a jelentős elegyforgalom miatt ez a technológia megfelelt az elvárásoknak, azonban a megváltozott elegymennyiség miatt a versenyképesség biztosítása érdekében a fővárosi agglomeráció elegyfeldolgozása átdolgozásra, korszerűsítésre szorul.

További problémát jelent a tolató mozdonyok kapacitásának nem megfelelő kihasználtsága. A MÁV Zrt. megbízásából a MÁVTI az elmúlt évben vizsgálta a budapesti régióban foglalkoztatott tolató mozdonyok munkáját. Az eredmények figyelembevételével megállapítható, hogy egy-egy mozdonyhoz még a csúcsnapokon is legfeljebb 20-30 kocsi/nap rendezési és beállítási feladat rendelhető, ami nem hatékony és tovább csökkenti a vasútállatok versenyképességét a közúti alágazattal szemben.

A MÁVTI által elkészített tanulmány ezért az alábbi alternatívák szerint tesz javaslatot egy fővárosi kiszolgálási központ létrehozására:

- Budapest-Ferencváros állomás rekonstrukcióját követően a finomrendezési feladatokat is be kell illeszteni az állomási technológiába.
- Rákos állomáson egy centralizált finomrendező kialakítása.

Amennyiben Budapest-Ferencváros végezné a finomrendezési feladatokat – a tanulmány szerint – erre

ELŐNYÖK	HÁTRÁNYOK
<ul style="list-style-type: none"> • Felszabaduló vonalkapacitások az elővárosi koncepció igényeihez • Szűk keresztmetszetek, zsúfoltságok csökkentése • Árutovábbítás sebessége növekszik • Budapest-Ferencváros teljes rekonstrukciója nem szükséges • Az eljutási idő csökkentése ezáltal a vasúti ágazat versenyképességének növelése • EU források igénybevétele a fejlesztéshez • A jobb elérhetőség miatt javulhat a térség versenyképessége • Csökken a főváros zaj- és környezetszennyezése 	<ul style="list-style-type: none"> • Jelentős forrásigény • Kismértékű többletfutást eredményez • Új Duna-híd esetleges finanszírozási nehézségei (EU, kormányzati, banki források) • Natura 2000 területeket érint

A V0 vasútvonal megépítésének hatásai

ELŐNYÖK	HÁTRÁNYOK
<ul style="list-style-type: none"> • Kisebberuházási forrásigény • Nem szükséges új vonalszakasz építése • A V0-hoz szükséges két új rendező-pályaudvar építése, rekonstrukciója elmaradhat 	<ul style="list-style-type: none"> • Az elővárosi közlekedésben a zsúfoltságok, szűk keresztmetszetek megmaradnak • A teher és személyforgalom szétválasztásához a nyíltvonali fejlesztések (további vágányok) építése szükséges • Az elegytovábbítás centrális szerkezete megmarad • A főváros zajterhelés nem csökken • Budapest-Ferencváros elhelyezkedése jelentősen korlátozza a városrész fejlődését

A V0 vasútvonal elmaradása és Budapest-Ferencváros fejlesztésének hatásai

legalkalmasabb a Nyugati rendező lehetne. A személypályaudvar jelenlegi szerepe megmaradna, itt végeznék el az átmenő, illetve a minimális tolatást igénylő vonatok technológiai munkálatait. A technológiát lényegesen lassító felesleges átállítások elkerülésére szükséges lenne a jelenleg üzemben kívül helyezett Nyugati gurító megnyitására és jelentős átalakítására is.

A másik megoldás Rákos állomáson egy finomrendező kialakítása. Erre a jelenlegi vágánykapacitás – megfelelő felújítást követően alkalmas lehet. Ebben az esetben az egylépcsős kiszolgálási rendszer nem valósulna meg teljes mértékben, mert Ferencvárosból vonattal kellene továbbítani a szórt elegyet. Ez lassítja az áruforgatás továbbítási sebességét, felesleges pályakapacitás foglaltságot eredményez, nagyobb a humán erőforrás igénye, így a tanulmány Budapest-Ferencváros csomópont fejlesztését támogatta.

Összefoglalás

A tervek áttekintésével megismertettük a MÁV Zrt. megbízásából el-

készített elegytovábbítási koncepciót. Az előterjesztő javaslatára a MÁV Zrt. vezetése a változatok közül a Budapest délről elkerülő vasútvonal terveinek részletesebb kidolgozásával, költség-haszon elemzés elkészítésével bízza meg a Fejlesztési Főosztályt. A rendező pályaudvarok jelenlegi műszaki állapota miatt a vasúti szektor versenyképességének növeléséhez jelentős beruházások szükségesek. A források biztosításához előnyt jelenthet, hogy a hazai és az európai uniós elképzelések egybeesnek, így új vasúti folyosó létrehozásánál számíthatunk támogatásra. A V0 vasútvonal megépítésével a fővárosban a zsúfoltságok, a pályakapacitás szűk keresztmetszetei, környezeti zajszennyezések csökkenthetők. A személy- és tehervonatok közlekedésének részleges szétválasztásával az áruforgatás kiszámíthatósága, az árutovábbítás sebessége növekedhet. Az ismertetett érvek alapján kijelenthető, hogy a budapesti régió vasútvonalainak leterheltsége hosszútávon a tranzitforgalom elterelésével biztosítható, melyre a V0 vasútvonal adhat megfelelő megoldást. ●