

Kell-e nekünk Központi, és kell-e nekünk Déli pályaudvar? – Nem!

Válasz a Magyar Nemzet
2015.03.07-én, a 24-25. oldalán megjelent „Vasútfordító” cikkre.

A budapesti MÁV-pályaudvarokról évtizedek során többször ismétlődő vita kapcsán nyomatékosan rá kell mutatnom, hogy én nem központi pályaudvart terveztem, hanem Budapest másfél évszázad alatt különböző tőkés vállalatok által megépített vasúthálózatának forgalmát szeretném a tanulmánytervemben üzemeltetési szempontból ésszerűbbé és olcsóbbá tenni.

Ennek kapcsán nemcsak a közönyt érzem sértőnek, hanem azt is, hogy a Főváros és a MÁV kölcsönösen egymásra mutogat. A Főváros a MÁV-tól várja a megoldást, a MÁV pedig a Főváros egyetértésétől. Amíg egymásra mutogatnak, addig a gazdaságosabb megoldásra semmi remény. A Főváros a MÁV-nak egy fillért sem adományoz támogatásként a lehetségesnél sokkal drágább üzem ellensúlyozására. Mindkettő a Kormánytól várja a segítséget!...

Ezen akartam segíteni, amikor a Déli pályaudvar sorsáról 1977-ben dönteni kellett. Négy évtizeden át voltam a MÁV pályafejlesztő mérnöke, a beruházás és kivitelezés egyik irányítója. Pártonkívüliként MÁV beruházási osztályvezető is voltam Miskolcon, majd meghívtak Budapestre a Közlekedési Minisztérium műszaki-gazdasági tanácsadó csoportja vezetőjének. Aktív életem utolsó 16 éve során hazánk minden nagy beruházási tanulmánytervét és programját véleményeznie kellett a szakmaközi csoportomnak, ha abban a vasút érintett volt (iparvágányok, áru fuvarozás, állomási és pályamódosítások). Rálátásom volt minden nagy beruházásra, pl. a paksi atomerőműre, a Bős-Nagymarosi Vízlépcsőkre (BNV-re), kohászatra, bányászatra, stb. Tehát a beruházások tervezésében és kivitelezésében nagyon sokat tapasztaltam.

A vízlépcső-„ügy” miatt a politikai rendőrség évekig megfigyelt, a Belügyminisztérium ki is akart rúgani, az igazgatóm mentett meg. Mindezt a Történelmi Hivatal irataiból tudtam meg 1994-ben, ma is őrzöm családi „ereklyeként” ezt a 18 oldalnyi iratcsomót. Unokám nem akarja elhinni, hogy „ilyen világban” hogyan tudtam hazámat jól szolgálni.

Kezdjük a Déli pályaudvarral. 1977-ben én kaptam meg a Déli pu. sorsának vizsgálatát. Nemcsak én akartam megszüntetni, hanem az akkori közlekedésügyi miniszterem, prof. dr. Csanádi György is! Akkor azért nem lehetett megszüntetni a Déli pu.-t, mert a budai Ganz Villamossági Gyár anyag- és áru forgalmát a Déli pu.-ról induló, és oda visszatérő iparvágány-menetekkel kellett kiszolgálni, éjjel a BKV városi pályáján. Emiatt bukott el a Déli pu. megszüntetése, és ezért nem vihettük ki a 2. metróvonalat a MÁV felhagyandó pályáján, nemcsak Kelenföld állomásra, az Etele térre, hanem onnan Budaörs MÁV-állomásra sem, a Budapest-Hegyeshalom irányban ingázó utasforgalom „megcsapolásával” Kelenföld állomás tehermentesítése céljából. Demszkyék a 4. metróvonalat akarták kivinni Budaörsre, meg is tervezték a nagybani virágpiacig, de éppen ők hanyagolták el ezt a megoldást, és ma Kelenföld állomáson van a 4. metró végállomása. Emellett a 2. és a 4. metró üzemeltetési rendszere teljesen eltérő, tehát a két vonal összekapcsolása esetén ennek rendkívüli előnyeit ma már nem tudjuk jármű-átcsoportosítás szempontjából kihasz-

nálni. Az utasoknak gyalog kellene átszállniuk egyik vonalról a másikra. A Főváros a Déli pu.-val kapcsolatban nem engedélyezte, hogy a Ganz-gyár az áruforgalmát trélerekkel közúton bonyolítsa le, amit öngólnak tekinthetünk. Ilyen nagy az „előrelátás”! Távlati tervek csak papíron léteznek, a valóságban nem!... A rendszerváltás után a budai Ganz-gyárat megszüntették, és helyén ma már a Millenáris Park és a Mamut II. áruház épülete díszelleg.

Ezek után a MÁV a meghagyott Déli pályaudvaron a ma ismert utas csarnokot és irodaépületet valósította meg Kővári György MÁV-építészmérnök tervei alapján. Ha a Déli pu. egyszer mégis megszűnne, ezeket az épületeket a Főváros I. és XII. kerületei jól használhatnák kulturális, irodai és kereskedelmi célokra. A felhagyandó vágányok helyén kb. 500 lakást lehet felépíteni: Budapest ideális lakótelepét, mert ezt a területet 3 villamos, 4 busz vonal és a 2. metró megvalósítandó meghosszabbítása veszi körül. A mai Déli pu.-nál taxiállomás és nagy áruház is van. Lakások részére ennél ideálisabb hely Budapesten sehol sincs. Tehát az MN cikke nagyon téved és félrevezeti a közvéleményt, amikor azt írja, hogy ezzel a felszabaduló területtel nem tudnának mit kezdeni.

Az elkészült budapesti vasútforgalmi tanulmánytervem után, nyolc év múlva nyugdíjba mentem, és a fejemben őriztem meg ezt a koncepciót. 2010-ben dr. Fónagy János miniszter úr biztatására szakmai becsületből, tehát nem szerződéses alapon, 88 évesen nekiláttam a kialakult új helyzethez alkalmazkodva egy újabb tanulmányterv elkészítéséhez, amely 100 oldal terjedelműre sikeredett.

Alapelvem a budapesti vasúthálózat forgalmi optimalizálása, tehát gazdaságos megszervezése. A budapesti ú.n. „vasúti görcs” feloldását látom ésszerűnek, mert Kőbányán a MÁV észak-déli és kelet-nyugati fővonalai két szintben (7 méter szintkülönbséggel) keresztezik egymást. Erre a helyre kell koncentrálnunk a figyelmünket. A két szintet utasforgalmi szempontból nem nehéz áthidalni, mert megoldható mozgólépcsővel. (A metrónál 45 m mélységet is áthidalnak a mozgólépcsők, és ehhez már hozzászoktak az utasok.) Az a baj, hogy az EXPO toronyszállója melletti Kőbánya-teher állomás üresen áll, mert a 14 vágányából 12 rozsdásodik. Csak a két átmenő fővágányt használjuk. Ipar alig van, - ami van, az is autópályán, kamionokkal fuvaroz. A teher-állomás mellett két autóbusz vonal és a 37-es villamos vonala halad el, de nincs vasúti utasforgalom!

A 2. metró Puskás Ferenc Stadion négyvágányú állomásától mindössze 1,5 kilométerre van a Kőbánya teher-állomás, ahova könnyen lehetne kéregvasútként a Metró szárnyvonalát kiépíteni, tehát viszonylag olcsóbban, mint mély vezetés esetén. Ezt a Metró szárnyvonalat kéregvasúttal tovább lehet építeni egy kilométer többelthosszal a X. kerület Liget téri közlekedési csomópontjáig. Kőbánya ezzel nagyot fejlődhetne. A kerület polgármesterét ez a kitűnő megoldás hidegen hagyta, és javaslatomra máig sem volt hajlandó pozitív választ adni.

A Kőbánya teher-állomáson, ha megnyitnánk az utasforgalmat, akkor az itteni vasútvonalaknak is megcsapolhatnánk az utasforgalmát. A kőbányai ún. „ikerállomás” nem csak a MÁV érdeke. Ugyanis épül az európai szuper-expressz vasútvonal, és Budapesten Kelenföld-Ferencváros - Kőbánya-felső - Liszt Ferenc Repülőtér-észak lesz a nyomvonala. A repülőtér után a szuper-expressz elágazna Kijev – Bukarest – Belgrád – Isztambul felé.

A repülőtér északi sarka tehát rendkívül fontos elágazási pont lenne. Kőbánya-felső állomáson erről az expresszről a fel- és leszállás a MÁV vonataira és a 2/B. metró-vonalra ideális hely. Sajnos, a Fővárosnak ez még eszébe sem jutott. A delta (összekapcsoló) vágányok lehetővé teszik a vasúti pályán a minden-irányú forgalmat. Ezért az itteni ikerállomás kulcsfontosságú szerepet tölthet be. Ennek az iker-állomási csomópontnak a beruházása kerül a legkevesebbe az egész koncepcióban. Tehát önálló létesítményként már ma is hasznosulhatna, ha megépítenék.

Ez a megoldás lehetővé teszi, hogy a személyvonatoknak nem kell a Nyugati pályaudvarról ki és be haladniuk, hanem továbbhaladhatnak a vidéki céljuk felé. Ez jelentős jármű-beruházási és -üzemeltetési megtakarítást eredményez. A tervemből bemutatok egy példát. Monorierdő állomásról elinduló vonat Kőbánya-teherállomáson is megáll, az utasok fel- és leszállhatnak, a vonat nem megy be a Nyugati pályaudvarra, hanem tovább halad Esztergomig, vagy Vác-Szobig, Váchartyánig, ahogy azt a menetrendben megtervezik.

A Déli pályaudvart a közvélemény és az érintett utasok a balatoni üdülővonatok itteni megszüntetése miatt féltik. Nincs ok a félelemre, mert a budapesti vasúthálózaton minden vonat áthalad, ha kell, a Balaton felé is, és ezekre fel-le szállni lehet, az utas lakásához legközelebb eső, kerületi vasútállomáson. A balatoni utazáshoz nem kell metróval, villamossal, autóbusszal a Déli pályaudvarra rohanni. Megint Esztergomot mutatom be, amelyet ezzel a forgalmi rendszerrel ki lehet emelni a Duna-kanyari sarokba-szorítottságából. Innen indulhatnak, illetve, ide érkehetnek Budapesten áthaladva, az ország minden fontos pontjára, pontjáról a vonatok, így a Balatonra, Miskolcra, Debrecenbe, Békéscsabára, Szegedre, Pécsre, Nagykanizsára, Győrbe, Sopronba, Hegyeshalomba, Pozsonyba, - és a visszaútban is. Ugyanez az áthaladó forgalmi rend más viszonylatokban is hasonlóan érvényesülne.

Az elvégzett költségbecslésem alapján (2010. évi árszinten) a jármű-beszerzésnél a MÁV 140-160 milliárd Ft-ot takaríthatna meg, és ezen felül kb. 50 kilométer állomási vágányt, és a hozzá kapcsolódó berendezéseket, azok karbantartását, amortizációját takaríthatná meg.

A Dunán történő áthaladáshoz a mai meglévő vasúti kettős hídszerkezet, az ún. Déli összekötő vasúti híd a tanulmánytervektől függetlenül is felújításra szorul, mert anynyira elavult, elrozsdásodott. A harmadik híd pilléreit, hídfőit '45 tavaszán a szovjet hadsereg utászai megépítették, provizóriummal használták is, ma üresen állnak ki a Duna medréből. Tehát lehetséges a két meglévő hídszerkezet felújításához a harmadik híd megépítése. Ennek a tervezett harmadik hídnak a pilléreit a Főváros el akarta venni a MÁV-tól, hogy a Lágymányosi közúti híd céljára használják fel. A MÁV nem tiltakozott, nem védte meg magát. Én, a nyugdíjas, két vasúti hidász-mérnök kollégámmal: dr. Kois Ivánnal és Evers Antallal összefogva, szálltunk szembe a Fővárossal, és elértük, hogy a harmadik híd pillérei megmaradjanak, és attól egy méterrel északabbra engedélyezték a Lágymányosi közúti (ma: II. Rákóczi Ferenc) híd megépítését. Tehát a harmadik híd építése megvalósítható a meglévők felújítása érdekében. Természetesen, a vasúton kívül sokat tárgyaltunk és cikkeztem a Lágymányosi közúti híd ellen, mert ez a lehető legrosszabb megoldás. A forgalomba helyezése után mindjárt kiderült: a közúti forgalom Budán nem vezethető tovább a Budaörsi útig, hogy a budai körutat kialakíthassuk, mert az '50-es években a

„bölcs” elvtársak a Hamzsabégi úti szocialista lakótelepet a vasúti töltés mellé építették meg. Ezért a budai hídfőnél kényszermegoldás született: a közutat a hídról derékszögben meghajlítva a vasút alá bujtatták, és a Duna-parti úttal kapcsolták össze. Itt alakították ki a 6. autópálya városi bevezető szakaszát, de a közúti hídépítés célja eredetileg a budai körút kialakítása volt. Az 1-es villamos vonalát a Főváros 30 év óta képtelen volt Kelenföldre átvezetni, most indítják meg a forgalomba helyezését – a vasúti híd alatti bujtatással. A Lágymányosi közúti híd tehát Budapest szocialista beruházásának a csődtömege. Hiába tiltakoztunk, hiába cikkeztünk, nem hallgattak ránk.

A vasúti híd annak idején a Ferencváros Rendező-pályaudvar a tehervonatai miatt túlterhelt volt, ma már alig van teher forgalma. A további rendkívüli tehermentesítést elérhetnénk, ha a 60 év óta létező regionális tervben – a javaslatomra szereplő -, Tatabánya-Cegléd átlós vasútvonal megépülne. Ez Budapest belső vasúti forgalmában rendkívül nagy megkönnyebbülést hozhatna. Nagy kár, hogy a kínai befektetés egyelőre leállt.

A Déli pályaudvartól Kelenföldre a felhagyandó vasúti pályán négy kilométer hosszú metróforgalmat lehetne kialakítani, amiből egy kilométer hossz a Déli-pályaudvari metróállomástól mély vezetéssel mehetne fel a mai, megsérült vasúti alagútig, amelyet 2-300 méterrel biztonsági érdekből túlhaladva, jönne a felszínre, és onnan 3 km hosszan felszínen vezethetnénk és Kelenföld állomás előtt, az Etele téren a 4-es metró mellé kell csatlakoztatni. Ha a 2. és a 4. metróvonal jelzőrendszerét egységesíteni lehetne, akkor a két metróvonal pályáját váltókkal össze lehetne kapcsolni. Ebben az esetben a két metróvonal különböző forgalomsűrűségét a járművek átcsoportosításával jól ki lehetne használni. Ha bármelyik metróvonalat ki tudjuk vezetni egészen a budaörsi MÁV-állomásig, akkor ennek vonalát Budaörs városon keresztül kellene vezetni, és ez Budaörsön rendkívüli városfejlesztést tenne lehetővé.

A tanulmánytervem költségvetésében a beruházás összege (2010. évi árszinten) szinte ugyanakkora, mint a jármű-beszerzési megtakarítás, kb. 150 – 150 milliárd forint, tehát gyorsan megtérülne. Ebben valójában nem az az öröm, hogy a MÁV-létesítményekre a beruházási költségekből csak 45 %-ra van szükség, fontosabb hogy az 55 %-ból 7 km metróvonalat kap a Főváros a MÁV-tól ajándékba.

Nem az szomorít el, hogy a MÁV-ot nem érdekli a tervem, mert már háromszor elutasították, hanem a Műszaki Egyetem szerepe. Ugyanis a MÁV a Műszaki Egyetemtől (az Út- Vasút Tanszéktől) megrendelte a budapesti vasútfejlesztési tanulmánytervet, és elküldték nekik az én tanulmánytervemet, hogy vegyék figyelembe. A Tanszék sosem hívott meg egyeztető tárgyalásra és tervük elkészítése után nem a MÁV-nak adták vissza, hanem a lakásomra hozták el. Csak azért kerestek fel, mert a MÁV-tól kértem, hogy a szerkesztő rajzolómnak és a három gépíró kolléganőmnek fizessék ki az elvégzett munkájukat. Ezt a MÁV a Műszaki Egyetemmel fizettette ki, a nekik adott tervezési díjból.

A Tanszék sosem tájékoztatott arról, hogy milyen tervet készítettek a MÁV részére. Most, a Magyar Nemzetben megjelent cikkből tudtam meg, hogy központi pályaudvart terveztek, három változatban. Ezek: Kelenföld, a lágymányosi híd pesti hídfőjének környéke és Ferencváros állomás a Rendező pályaudvarral. Máig sem értem, hogy miért javasoltak központi pályaudvart. Sem a MÁV, sem én, az öreg nyugdíjas nem óhajtottunk központi

pályaudvart építeni. Minden ilyen terv felesleges! Tanulmánytervemben a Déli pályaudvart megszüntetném, a Keleti pályaudvart meghagyom, a nemzetközi vonatok indító és fogadó állomásaként. A Nyugati pályaudvarra vasútforgalmi szempontból nincs szükség, viszont a Főváros sportcsarnoknak, áruháznak, vagy piacnak kitűnően tudná hasznosítani.

Budapest vasúthálózatának átalakításával, fejlesztésével kapcsolatban évtizedek során sok elképzelés látott a sajtóban napvilágot, részben szakemberek, nagyobb részt laikusok ábrándozásai. Egy jellemző esetet mutatok be: évtizedekkel ezelőtt a Nyugati pu.t és Kelenföld állomást a Duna medre alatt vezetendő alagúttal akarták összekötni. Amikor a Gyurcsány kormány hatalmon volt, a Nyugati pu. területén kívánták az új kormányzati negyed felépíteni. A Nyugati pu-t Rákos rendező pu.-ra kellett volna kihelyezni, hogy a Duna alatt át lehessen a vasútvonalat vezetni. Ha a vasutat a Duna medre alá viszik, akkor a Nyugati pu. mai csarnokában és a Deák-téren az utasok egy lifttel kellett volna a mélybe lemenjenek, vagy onnan feljöjjenek, ha vasúton akarnak utazni.

Nemrég a berlini S.Bahn tervét akarták Budapesten megvalósítani. Miért kell külföldi példákat majmolnunk? Van annyi eszünk, hogy magyaros „S-Bahn”-t létesítsünk. A budapesti vasúthálózat csak akkor válhat „hungarikummá”, ha az átmenő forgalmát tervezük meg. Nem vagyunk gazdagok, mert a globalizmus kifosztotta hazánkat, nekünk ésszerűen és minél olcsóbban kell megvalósítanunk a fejlesztéseinket. Ez a magyar érdek és megoldás!...

vitéz Hábel György,

vasdiplomás erdőmérnök,

Jáky-díjas közlekedési mérnök és közgazda,

93 éves nyugdíjas MÁV mérnök-főtanácsos,

Budapest

