

# 120 000 „ingázó” problémája

## Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése

A vasúti közlekedés fejlesztése — mint ismeretes — nem tartott lépést az ipar nagyarányú fejlődésével. Az új és korszerű létesítmények mellett még régi, elavult berendezésekkel, sok esetben erősen kifogásolható mozdony- és kocsiparkkal, a felszabadulás előtti időszak utazási igényeinek többszörösét kell kielégíteni. Például az 1962-ben vasúton szállított utasok száma (387,5 millió) mintegy kétszerese az 1950. évinek, a 18 645,2 millió utaskilométer teljesítmény pedig csaknem háromszoros. Különösen nehéz feladatot jelent az egyes ipari göcökre — főleg Budapestre — naponta bejáró dolgozók munkába- és hazaszállítása. Ezek a dolgozók az ún. „ingázók”, elsősorban a vasutat veszik igénybe.

### „Telített” pályaudvarok

A főváros környékéről munkanapokon Budapestre — tehát csak egyik irányban — vasúton utazó dolgozók száma 110—120 ezerre tehető. Ebből az utaslétszámból kb. 80 000 dolgozó a reggeli órák csúcspontjában, azaz az utazási időszakban utazik lakóhelyéről a fővárosba, míg a 14 óras és az esti 22 óras munkakezdésre beutazó dolgozók száma mintegy 30—40 ezer fő.

Mivel az egy- és kétműszakos üzemek és vállalatok munkakezdési időpontja általában 6 és fél 9 óra közé esik, a MÁV-nak 5 és 8 óra között kell az említett 80 000 dolgozót Budapest környékéről beszállítani. Így ma a vasúti személyszállítás egyik központi problémája a mindinkább erősödő Budapest-környéki ún. hivatásforgalom zökkenőmentes lebonyolítása.

Különösen súlyos a helyzet a Budapest nyugati pu.—Cegléd-vonalon, amelyről a legutóbbi felmérés szerint mintegy 20 000 dolgozó jár naponta fővárosi munkahelyére és vissza.

A nagy utasforgalomnak szinte egy időben történő lebonyolítása szükségessé tette a helyi vonatok évről évre történő fokozatos szaporítását és a szerelvények több kocsival történő közlekedtetését. Az utóbbi két évben azonban már ez sem vezetett mindenütt eredményre. A szerelvények számának és nagyságának növelése az ún. fejpályaudvarok (Budapest nyugati, Budapest keleti, Budapest déli pu.) belső — a vonatok fogadásával és elhelyezésével kapcsolatos helyi — problémáit csak fokozta és ilyen sűrű forgalom mellett ezek a pályaudvarok a hagyományos forgalmi és vontatási módszerek mellett telítetté váltak.

E fejpályaudvarok peron- és tároló-végány-hálózata, valamint műszaki berendezése hely hiányában nem bővíthető, illetőleg a területigényes korszerűsítésük csak rendkívül nagy városrendezési és építési áldozatok árán volna lehetséges.

A végzett utasáramlási felmérések azt mutatták, hogy a budapesti fejpályaudvarokra érkező és onnan induló személyszállító vonatok többsége ún. elővárosi igényeket elégít ki, tehát a forgalmi telítettségéből származó nehézségek megszüntetése céljából elsősorban az elővárosi közlekedésben kell korszerűbb módszereket alkalmazni.

### Jogos panaszok

Az említett elővárosi forgalom a leg-erősebben a Nyugati pu.-on jelentkezik; az érvényben levő menetrend szerint a reggeli csúcspontjában itt átlagosan 3,6 percenként indulnak, illetve érkeznek a különböző irányokból személyszállító vonatok.

Elsősorban tehát a Nyugati pu. tehermentesítése vált szükségessé, annál is inkább, mivel ennek forgalmi telítettsége miatt már a külső vonalszakaszokon is mutatkoznak nehézségek.

Az említett üzemi problémák mellett mintegy három év óta már a kulturálatlan utazás tünetei is jelentkeztek. Az e vonalról bejáró dolgozók állandóan és joggal sérelmezték, hogy a hosszú, sokszor 20—25 személykocsiból álló szerelvények zsúfoltak; télen-nyáron egyaránt rendszeres a lépcsőkön való utazás; különösen a reggeli csúcspontjában az utaslejárás esetében a hosszú kocsisor nem lehet rendszeresen átfűteni, a szerelvények több, mint fele rendszeresen hidegen közlekedik; a

vonatok igen lassan közlekednek, a bejáró dolgozók nagy része pihenőidőjének tetemes részét kényszerül utazással tölteni.

### Az első lépés

A Pest környéki súlyos helyzeten 1962-től ún. zónarendszerű ingavonatok beállításával igyekeztünk segíteni. Ennek két formáját: az ún. mozdonycsere és ingaszertű közlekedést, valamint az ún. irányváltós ingavonatok rendszerét azóta is sikerrel alkalmazzuk. Az előbbinél — ahol az érkező vonat végére új mozdony csatlakozik, míg az érkező vonat mozdonyát a következő szerelvény továbbítására használják fel — elmarad a szerelvények ki- és betolása, s így a szerelvény az új mozdonnal igen gyorsan (10—15 percen belül) fordítható, s indítható az ellenkező irányban.

Az eddig elért eredmények az előző év tapasztalatai alapján is jelentősek voltak. Így például a ceglédi vonalon a környéki forgalom lebonyolítását szolgáló személyvonatok számát — azonos mozdony- és kocsipark felhasználásával — az 1961—62. évi menetrend szerinti 39 szerelvénytől szemben napi 55-re, az ülhelyek számát

31 660-ról 38 500-ra sikerült emelni. Különösen kedvezően hatott ez a reggeli csúcspontokra: az 5—9 óra között korábbi 11 személyvonat helyett a szerelési intézkedéssel 16 szerelvény Budapestre indítása vált lehetővé. Ugyanakkor a Cegléd—Monor és a Monor—Budapest közötti utasforgalom különválasztásával a Cegléd—Budapest között közlekedő vonatok átlagos utazási sebessége óránként 33,2 km-ről 38,7 km-re nőtt.

Egyidejűleg csökkent a zsúfoltság, megszűntek a lemaradások, a lépcsőn való utazás és a nagyobb négytengelyes kocsikból kialakított típusszerelvényeken a fűtést is sikerült megoldani.

Bár 16 vonattal szaporítottuk a helyi forgalmú szerelvények számát, a Nyugati pu.-t — a felesleges vonatmozgás megszüntetésével, valamint a helyi vonatokat egy részének csak Kőbánya teher pu.-ig, illetve Rákosrendező pu.-ig való közlekedtetésével — mintegy 40 helyi mozgástól mentesítettük.

### Mozdonycsere nélkül

Az előbbi megoldásnál is korszerűbb az ún. irányváltós (vontatva és tolvá egyaránt közlekedtethető) ingavonati rend-

szert. Itt mozdonycsere sem szükséges, a hátul működő mozdony vezérlése tolvá esetén a szerelvény elején haladó — egyébként utaszállításra is alkalmas — ún. vezérlőkocsiból történik.

Ez a módszer megkönnyíti a végállomások munkáját (a „klasszikus” vontatásnál elkerülhetetlen 7 mozgást kettőre: a be- és kijáratásra csökkenti), s lehetővé teszi a hasznos üzemi teljesítmény növelését. Az ingavonati mozdony ugyanis a napi egyszeri üzemanyagvételezés idejét (kb. 2,5 órát) leszámítva állandóan a szerelvényen maradhat, s a gyors irányváltás következtében a menetrendi fordulók időtartama leszűkül.

Az ingaszertű üzembe állításával a Hámán Kató Fűtőházhoz tartozó — elővárosi forgalmat lebonyolító — mozdonyok napi teljesítménye kb. kétszeresére emelkedett. Ezáltal Budapestet öt gőzmozdonyt és két szerelvényt, Egerben pedig egy mozdonyt és egy szerelvényt lehetett felszabadítani.

### Felkészülni a jövőre!

Az említett módszerek alkalmazása tehát sok előnnyel járt. Korántsem jelentenek azonban olyan „csodaszert”, mely hosszabb távlatra is megoldaná a Budapest környéki forgalom változatlanul növekvő igények melletti lebonyolítását. Sőt, bármily furcsán hangzik, a problémák máris jelentkező sűrűsödése részben az általuk elért előnyökkel függ össze.

Az utazóközönség ugyanis rövid időn belül felismerte az ingavonati közlekedés, a kulturáltabb utazás előnyeit, s ez — részben díjcsökkentés miatt is — a vasúttal párhuzamos közúti (autóbusz) közlekedésre is bizonyos szívhóhatást gyakorolt. A tapasztalatok azt mutatják, hogy például a Cegléd—Budapest nyugati pu. vonalszakaszon az ingajáratokkal elért eredmények — hacsak nem teremtjük meg az elővárosi közlekedés további fejlesztésének előfeltételeit — néhány év múlva fokozatosan eltűnnek.

Ezen felül a kétirányú járatsűrítés egy bizonyos ponton túl nem fokozható, különösen a leginkább érintett vonalszakaszon nem, ahol a sűrű ingavonati közlekedés azonos pályán lebonyolódó ugyan-csak sűrű távolsági személy- és tehervonati forgalommal párosul.

Az ebből adódó feladatokra már most fel kell készülni. Eppen a Cegléd—Budapest vonalszakasz sűrű nemzetközi és távolsági személy-, továbbá bel-földi és tranzit áruforgalma figyelmeztet arra, hogy a környéki forgalomban alkalmazott ingavonatok járatsűrűségét annak minden előnye ellenére sem kívánatos és a távolsági forgalom állandó növekedése folytán egyre kevésbé is lehetséges tovább szaporítani.

Felvetődik tehát a kérdés: perspektívában hol keressük a Budapest környéki személyforgalom megnyugtató megoldását.

Úgy véljük, az elkövetkező években még van lehetőség a növekvő elővárosi forgalom megfelelő lebonyolítására, a vasúti és közúti közlekedés jelenleginél jobb kooperációja révén. Azon a Budapest környéki vasútvonalakon, ahol a személyforgalom a távolsági személy- és áruforgalmat kedvezőtlenül befolyásolja, a vasúti közlekedéssel párhuzamos, sürített közúti közlekedést kell szervezni.

Tartós eredményt azonban ez a megoldás sem ígér, s így mintegy 5—10 éven belül szükségesszerűen előtérbe kerül — elsősorban Monor—Budapest és Mende—Budapest között — a környéki forgalom független pályán történő lebonyolításának, illetve a távolsági forgalomtól térbelileg történő elkülönítésének kérdése is.

Véleményünk szerint ezzel a kérdéssel a távlati tervek készítése kapcsán is foglalkozni kell, mert a környéki forgalom a jövőben sikeresebben csak úgy bonyolítható le, ha a környéki, illetve a távolsági vasúti forgalom egymást sem térben, sem időben nem zavarják.

Továbbra is vizsgáljuk az ingavonati közlekedés kiszélesítésének lehetőségeit, s a főváros környéki személyforgalom megjavításán túlmenően a közlekedési rendszert — egyelőre gőzüzemben — vidéki vasúti göcönpontok forgalmi helyzetének könnyítésére is felhasználjuk.

Ezzel egy időben a Budapest környéki forgalomban villamosüzemi kísérletek is folynak; a villamosüzemi ingavonatok alkalmazására a hatvani és a komáromi vonalon előreláthatólag még ez évben sor kerül.

Békési János