

Villamossal határok nélkül

Tramtrain... Hmmm, mi lehet ez? Egy újabb csúnya szó a mérnököktől?

Nem, de most megtudhatod, hogy mit is jelent. A tramtrain vagy magyarul elővárosi villamos egy viszonylag újfajta közlekedési rendszer, melynek lényege a vasúti pályát használó villamos. Ez azt jelenti, hogy a Kossuth téren felszállva a villamosra, akár átszállás nélkül is eljuthatsz Hajdúböszörménybe.

A kezdetek

Az első ilyen rendszert a németországi **Karlsruhe**ben hozták létre az 1950-es években. Azóta több európai városban is működik ehhez hasonló rendszer, de sokkal korábbról hozhatunk hazai példát is, csak akkor nem hívták így. A hálózatokon való átjárás mozgatója akkor nem az utas volt, hanem pusztán gazdasági megfontolás. A Debrecen-Nyírbátor HÉV az 5-ös (nyulasi) és a 3-as (pallagi) villamos vonalát használta. Másik példa Nyíregyháza, ahol a kisvasút a belvároson keresztül ment és Sóstógyógyfürdőig villamosítva volt.

Miért is olyan jó?

Az elővárosi villamos nem a közlekedési vállalatok öncélú ötletelése, hanem az utasokért, az utasok kényelméért van. **Egy jobb szolgáltatás** számukra:

- nem kell átszállnod, így hamarabb elérheted célodat
- a városi szakasz több megállójában több lehetőséged van a fel- és leszállásra, nem kell kimenned a Nagyállomásra, hogy felszállj a tiszalöki vonatra
- két megálló között rövidebb menetidő érhető el a vonathoz képest (nagyobb gyorsulás, rövidebb fékút)

Álljon itt néhány gondolat arról is, hogy ez miért jó a közlekedési vállalatnak

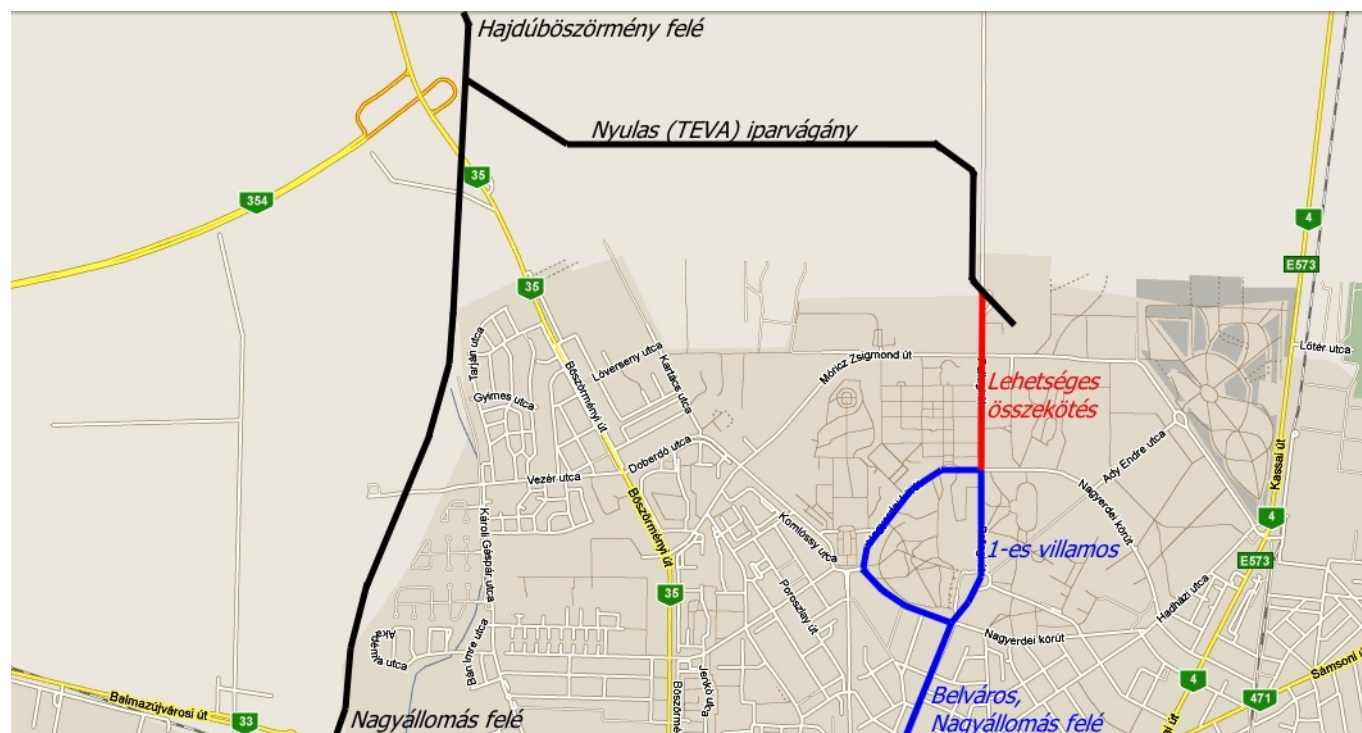
- villamosoknak kisebb az energiafogyasztása
- a villamosok könnyebbek, mint a vasúti járművek, ezért kímélik a pályát. Ebből az következik, hogy olcsóbbá válik a vasúti pálya fenntartása

Ilyet lehetne Debrecenben is?

Igen, lehetne, mert **Debrecennek fantasztikus adottságai vannak** az elővárosi villamos vonatkozásában. A környező vasútvonalak viszonylag közel futnak a villamoshoz, ezért könnyen összeköthető a két hálózat. A szakmában éppen ezért már régóta téma, és az elmúlt években más hazai városokban is felmerül hasonló ötlet.



Debrecenben a legegyszerűbben a **Nagyállomás**nál köthető össze a villamos és a vasúti pálya. Átszállás nélkül elérhetővé válik például **Hajdúszoboszló**. Sőt, egy szárnyvonal építésével akár Hajdúszoboszló belvárosáig is villamosozhatnánk. A másik nagy forgalmú elővárosi viszonylat a hajdúböszörményi. Ha a Pallagi úton a Klinikától a Gyógyszergyárig vágányt fektetnénk, a **Gyógyszergyár iparvágányán keresztül** el lehetne jutni Józsan át **Hajdúböszörménybe**. A jövőben akár az épülő kettős villamost is összeköthetjük a vasúttal: a Vezér utcán, a Böszörményi úton vagy a Kartács utcán keresztül, amelyek szimpatikusabb.



És most jöjjön a feketeleves!

Mint ahogy a leírtakból kiderül az elővárosi villamos egy teljesen jó dolog, de mindennek előtt meg kell győződni, hogy **ténylegesen van-e igény rá**. Ha minden nagyobb célpont a vasútállomás közelében van, akkor nincs létjogosultsága a tramtrainnek. Gondolj bele! Ha a sulis vagy a munkahelyed az állomás közelében van, akkor hova mennél tovább? Nem jelentene semmi pluszt számodra a dolog. Debrecen abban a speciális helyzetben van Hajdúböszörmény esetében, hogy az észak-nyugat felől érkező vasútvonal kezdőpontja a város déli részén van, és közben elkerüli a várost. Észak felől a városon keresztül egyből célba juttathatjuk az utast.

A fentiekből láthatod, hogy **önmagában az átszállás kiiktatása nem oldja meg az ezer sebből vérző közösségi közlekedés minden baját**. A tramtrain eszköz, hogy **jobb legyen a közösségi közlekedés**, és nem cél, hogy nekünk is legyen ilyenünk. Európában több városban működik tramtrain, de sokkal többen tervezték, és mégsem valósult meg vagy teljesen más irányban haladt tovább a közlekedés fejlesztése.

Ez azért lehetséges, mert megfontolt előkészítés szükséges hozzá, és a szakmai mellett fontos a **politikai támogatottság** is. Mivel minden pénzbe kerül, átláthatónak kell lennie a **finanszírozási háttérnek** is. Nem építhetünk valamit, aminek a működtetésére nem akarunk pénzt áldozni. Ezért jár ott a közösségi közlekedésünk, ahol tart. A boltban te is csak akkor tudsz vásárolni, ha kifizetted a számlát.

A politika mellett kihívás a **műszaki és üzemi eltérések kiküszöbölése**. Azt mindenki tudja, hogy a villamos és a vonat mennyire más, de nem kell megijedni, meg lehet oldani a problémát. Kérdés, hogy mennyit akarunk erre áldozni. Magyarországon még ilyen nincs, és az elsőnek biztos meg kell majd küzdeni a hatóságokkal is: milyen paraméterek mentén alakítsák ki a járműveket és a pályalétesítményeket mennyire kell átalakítani? Karlsruheban például magas padlós járműveket szereztek be. A vasúti peronok magassága a vasúti járművekhez igazodik és ezen nem lehetett változtatni. A mai Európában elképzelhetetlen, egy ilyen megoldás az esélyegyenlőségi és akadálymentesítési előírások miatt, de szükség volt erre a kompromisszumra. Az egyszerűség kedvéért egy példát hoztam fel, de még van egy sor szabályrendszer, ami különbözik, és valamilyen módon harmonizálni kell, vagy átjárhatóvá kell tenni. Például: forgalmi és jelzési utasítások

A lényeg

Összefoglalva **szükség van a tramtrainre**, és Debrecennek jók is az adottságai, de előtte a közösségi közlekedés egészében rendet kell rakni. A műszaki kihívásoknak elébe lehet menni azzal, ha a szakma kidolgoz egy ajánlást, vagy szabályrendszert, ami tramtrainek számára meghatározza a műszaki és üzemi peremfeltételeket.



Sáfri Péter
Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület

Ha a témával kapcsolatban további kérdésetek van egyesületünk szívesen áll rendelkezésetekre: derke@derke.hu
Honlapunk: www.derke.hu Facebook oldalunk: www.facebook.com/derkehu