

Mindent az új tram-trainről

Bár már a 19. század vége óta használják ezt a megoldást, hiába voltak Magyarországon is próbálkozások a forradalmi ötletre, mégsem üzemelt egyik vonal sem hosszútávon. Egy évvel ezelőtt azonban sok munka után befejeződött egy projekt, ami könnyebbé tette az emberek életét. A Szegedet és Hódmezővásárhelyet összekötő tram-train az első olyan próbálkozás itthon sok-sok év óta, ami valóban hasznosnak tűnik és remélhetőleg hosszú ideig szolgálja a helyieket.

► Mit is takar az elnevezés pontosan?

A tram-train, azaz a vasút-villamos arra utal, hogy a jármű vasúti és villamospályán is tud közlekedni minden közlekedési szabályt betartva. A két várost összekötő járgány tehát villamusként és vonatként is funkcionál, ami lehetővé teszi az átszállásmentes utazást és rövid idő alatt el lehet érni egyik városközpontból a másikba.

► Technikai megvalósítás

A villamos-vasutak létrehozása előtt lényeges kérdés az energiaellátás megoldása. A kiindulási probléma nem más, mint hogy míg a villamosok egyenárammal működnek, addig a vasút váltóáramot használ. Erre jelenleg főként két megoldást alkalmaznak, illetve egy harmadikkal próbálkoznak a hozzáértők.

Németország több pontján és Franciaországban két áramnemű járművet használnak, ami az egyenáramú berendezéseken kívül transzformátorokkal, valamint egyenirányítókkal is fel vannak szerelve.

A Szeged-Hódmezővásárhely tram-train villamos-dízel hajtásúnak számít, ami azt jelenti, hogy a villamoshálózaton villany, a vasúti pályán pedig dízelmotor segítségével közlekedik. Ez utazás közben is észrevehető, pár pillanatra meg kell állnia a járműnek, hogy megtörténhessen a váltás.

A harmadik opció az akkumulátoros megoldás, aminek bár az elgondolása jó, gyakorlatban egyelőre mégsem használják. Kifejlesztettek néhány kísérleti darabot, amelyek a villamos szakaszon feltöltődnek, ezután a vasúti pályán ennek köszönhetően képesek mozogni.

► Mindennapos problémák

A létesítmény szükségességét testközelből tapasztaltam meg gimnáziumi éveim alatt. Sok diáktársamhoz hasonlóan napi szinten ingáztam a két város között, ami amellel, hogy plusz energiát igényelt, nem elhanyagolható időbe került. Reggelente különösen izgulásra adtak okot a szegedi belvárosi fennakadások, ami miatt sokszor éppen, hogy beértünk az iskolába. Persze nem mi voltunk az egyetlenek, akik ezekkel a problémákkal küzdöttünk, rengeteg felnőtt ingázott és ingázik a mai napig egyik városból a másikba. Továbbá egy esetleges esti programnál figyelembe kellett venni, hogy az utolsó busz éjjel 11-kor indult, a reggeli első pedig fél 5-kor. Ilyenkor, ha nem tudtuk megoldani az ottalvást egy kedves ismerősnél, akkor vagy lemaradtunk a program feléről, vagy sokat kellett várni az első buszra.

► Miért nem jó a vonat?

Szeged és Hódmezővásárhely között kiemelkedően van megoldva az utasok buszokkal történő szállítása, egy 2017-es forgalomszámlálás alapján ez kb. 4500 főt jelent naponta. Ezen kívül nagyjából 15000 személygépjármű halad át a két várost összekötő úton napi szinten. A modal splitet elemezve azt láthatjuk, hogy a két város közt utazók 60%-a választ közösségi közlekedést, amin belül az autóbusz nyer a maga 90%-ával, a vasutat csúnyán legyőzve. Ez nem véletlenül van így, több okot is találhatunk. Az egyik az, hogy a vonatnak csak két-két megállója van a városokban és ezek a települések szélén találhatók.

Így a lakosság nagy részének sok időt kellene eltölteni helyi közlekedéssel mindkét helyen, ami jelentősen megnövelné a teljes utazási időt. Egy másik ok az, hogy a menetrend nem túl kedvező, nincs sok járat naponta, illetve reggelente olyan indulási időpontok vannak, ami miatt vagy pont elkésel a munkából, vagy fél órával hamarabb odaérsz.

► A projekt célja és megvalósulása

A fő cél egy olyan vonal létrehozása volt, amely összeköti Szeged és Hódmezővásárhely központját és csökkenti a gépjárműforgalom által okozott környezeti terhet. A kedvezőtlen kialakítású nagyvasúti vonal kiegészítésével biztosított az átszállásmentes utazás, ami naponta számtalan lakosnak oldja meg az ingázását.

A kezdeményezés egészen 2007-ig nyúlik vissza, amikor a Szegedi Közlekedési társaság megfogalmazta az első terveket. Részletesebb tanulmányok csak 2012-ben készültek Hódmezővásárhely önkormányzatának megrendelésére, majd 2015-ben elkészültek az engedélyezési tervek és egy évvel később elindult az építkezés.

Mivel a szegedi villamoshálózat már régóta ki van építve, illetve létezett a vasúti pálya is, ezért csak Hódmezővásárhelyen volt szükséges a vonal kialakítása. 2020 decemberében elkészült az új szakasz és két hónappal később pályára helyezték az első Stadler CityLink járművet. A próbautak és az engedélyezések után 2021 novemberében elindult az utasforgalmi üzem. Kezdetben óránként, mostanában pedig 30 percenként indulnak a járművek, valamint később további sűrítésre lehet számítani. Külön öröm, hogy éjjel után sem hagynak minket bajban, zavartalanul haza lehet menni többórás várakozás nélkül.

► Záró akkord

Bár a tram-train kialakításának folyamata nem volt végig zökkenőmentes, véleményem szerint egy hiánypótló létesítményről van szó, ami megkönnyíti a lakosok mindennapjait. Akik ki akarják próbálni, hogy milyen egy villamossal egy vasúti pályán utazni, azoknak bátran ajánlom a tesztelést.

KOVÁCS
PETRA

