

Civil szervezetek állásfoglalása a Megyeri híd átadása után kialakult helyzetről

A Megyeri híd átadásával Észak-Budapest térségében számos úton érezhetően megnövekedett a gépjármű-forgalom, valamint az ezzel járó környezetterhelés és balesetveszély. Ezt gyakorlatilag elismerte a kormány is, amely az M0 autópályához és a Megyeri hídhöz kapcsolódó egyedi intézkedésekről szóló 1062/2008. (IX. 23.) számú kormányhatározatában (2. melléklet) intézkedéseket irányoz elő a helyzet javítása érdekében. Sajnálattal állapítjuk meg, hogy az előirányzott intézkedések egy része nemhogy hozzájárulna a problémák megoldásához, hanem tovább fokozná azokat: az újabb utak építése a térségben tovább gerjesztené a közúti közlekedést és újabb környezetszennyezést okozna. További súlyos gondot jelent, hogy a kormányhatározat által előirányzott intézkedések hosszabb távra szólnak, a problémák viszont már most sújtják az érintett településeket, vagyis azonnali hatékony intézkedésekre van szükség. Ilyen intézkedések a tömegközlekedés javítása és a megfelelő forgalomszervezés. Ezekre vonatkozóan a Levegő Munkacsoport részletes javaslatokat dolgozott ki (1. melléklet), amelyeket az alulírott civil szervezetek támogatnak. Egyúttal kérjük a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériumot, hogy az érintett önkormányzatokkal és civil szervezetekkel együttműködve, haladéktalanul vizsgálja meg ezeknek az intézkedéseknek a megvalósíthatóságát.

Budapest, 2009. február 14.

*Budaligeti Lakosok
Budakalászi Környezetvédő Csoport
Csömöri Civil Egyesület
Erdőszél Lakóközösség (Pesthidegkút)
Hidegkúti Érdekvédő Egyesület
Levegő Munkacsoport
Örökzöld Lakóközösség (Pesthidegkút)
Piliscsabáért Egyesület
SOS Békásmegyerért Egyesület
Ürömi Településfejlesztési és Érdekvédelmi Egyesület
Van jobb M-nUll Ürömieik és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete*

1. Melléklet

Javasolt intézkedések Észak-Budapest és környék közlekedési problémáinak és az ezzel összefüggő környezetszennyezés enyhítésére

Tehergépjármű-közlekedés

1.1. Díj kivetése a 12 tonna megengedett össztömegűnél nagyobb tehergépkocsikra a Megyeri hídon és az Árpád hídon

Javasoljuk, hogy vessenek ki megfelelően magas díjat a 12 tonna megengedett össztömegűnél nagyobb tehergépkocsikra a Megyeri hídon és az Árpád hídon.

Indoklás:

A Megyeri híd megépülésével a híd felé vezető és a hozzájuk kapcsolódó utakon a tehergépkocsi-forgalom megnövekedett és további jelentős növekedés várható. Különösen vonatkozik ez a legnagyobb károkat okozó és a lakosságot leginkább zavaró nehéz tehergépkocsikra.

Budakalászon a Megyeri híd a 11-es útba torkollik. A tehergépjármű-forgalom növekedése a 11-es úton mindkét irányban gondot okoz, hiszen az út dél felé a sűrűn lakott fővárosba vezet, észak felé pedig, szintén lakott területeken át, a Duna-menti településen keresztül, azok főutcáját képezve. A tehergépkocsi-forgalom egyik irányban sem növelhető a lakott területek további terhelése nélkül. Az érintett hidakon bevezetendő magas díjjal a nem kívánatos tehergépkocsi-forgalom túlnyomó része megelőzhető, illetve az M0-ás keleti és déli szakaszaira terelhető, amelyek az M1-es, M7-es, M5-ös és M3-as autópályák közötti tehergépjármű-forgalom Budapest sűrűn lakott területein kívüli levezetését teszik lehetővé.

A díj bevezetése műszakilag nem jelent különösebb nehézséget. Az autópályákon a díjellenőrzésre felállított kapuk erre a célra is megfelelnek.

Egyéni és közösségi személyközlekedés

1.2. A közösségi közlekedési szolgáltatások vonzerejének növelése a térségben

Miért szükséges a közúti fejlesztések mellett a közösségi közlekedési szolgáltatást is fejleszteni? Amennyiben Budapest térségében a beruházások túlnyomó része az egyéni közlekedést szolgáló közúti infrastruktúra fejlesztésére irányul, nem csodálkozhatunk azon, hogy évről évre egyre többen és többször választják ezt a közlekedési eszközt, és azon sem, hogy ezzel együtt a közúti forgalommal járó közlekedési és környezeti gondok is növekednek. A közösségi közlekedés fejlesztését azért sem szabad elhanyagolni, mert a nemzetközi tapasztalatok szerint új utak építésével nem lehet csökkenteni a közlekedési gondokat. Ennek egyik oka az, hogy amikor egy agglomer-

rációban új út épül, az a forgalomnövelő hatások révén hamarosan telítődik, miközben a többi úton új forgalmat gerjeszt. Mindez azt eredményezi, hogy a torlódási gondok végül is a korábbinál sokkal jelentősebbekké válnak, végeredményben több utat és nagyobb térségeket érintve, mint a „tehermentesítő” út építése előtt. A nyugat-európai országok egyik legégetőbb közlekedési, környezeti és gazdasági gondja a közúti torlódásuk állandósulása mind a nagyvárosokban, mind a városokba bevezető autópályákon annak ellenére, hogy úthálózatuk jóval sűrűbb a hazainál, és az elmúlt 40-60 évben a közlekedési beruházások túlnyomó részét útépitésre fordították. A korábbi tapasztalatokból okulva napjainkban az agglomerációik közlekedési gondjai enyhítésére ezekben az országokban három fő területre összpontosítanak: a közösségi közlekedés fejlesztésére, a forgalom szabályozására (a közúti egyéni közlekedés iránti kereslet korlátozására), és a területhasználat szabályozására. A Megyeri híd forgalomnövelő hatásait ellensúlyozni, illetve mérsékelni kívánó intézkedések, amelyekre javaslatot teszünk, szintén ezt az irányvonalat követik – hangsúlyozzuk azonban, hogy nem a térség átfogó közlekedésrendezéséről van szó, mindössze a híd építésével párhuzamosan szükséges viszonylag kis költségű kiegészítő intézkedésekről.

3.2.1. A teljesítmény növelése a Szentendrei HÉV vonalán

Javasoljuk, hogy a Szentendrei HÉV követési idejét csúcsidőben a jelenlegi 5-6 percről 4 percre csökkentésük.

Indoklás:

A Budapest és Szentendre között elhelyezkedő települések és Észak-Budapest legjelentősebb tömegközlekedési vonala a Szentendrei HÉV, amely Budapest felé naponta körülbelül 40 ezer utast szállít. Békásmegyer és az Árpád híd között a HÉV vonalán jelenleg nagyobb az utazási igény, mint a kapacitás, a járművek túlszűfoltak, az utasok egy része nem fér fel a szerelvényekre. A BKV rövid távú terveiben szerepel Békásmegyer és Budapest között a HÉV járatok sűrítése csúcsidőben (a követési idő 5 percről 4 percre csökkenne). A HÉV járatok sűrítését legkésőbb a híd átadásáig meg kell valósítani.

3.2.2. A HÉV használatának elősegítése kerékpáros létesítményekkel

Javasoljuk, hogy a HÉV vonzaskörzetét, vonzerejét a megálló közelébe telepített kerékpártárolókkal növeljék.

Indoklás:

A HÉV megálló gyalogos vonzaskörzete körülbelül 5 perces sétaútnak, vagyis 500 méternek felel meg, e távon felül az emberek többsége járművet használ, hogy eljusson a megállóhoz, illetve úticéljához. A III. kerületben a HÉV megállót kiszolgáló buszjáratok még csúcsidőben is legfeljebb 8-9 percenként közlekednek. A viszonylag ritkán közlekedő buszok¹ révén a megállótól sétatávolságon kívül eső lakónegyedekben az autóhasználat vonzereje jelentős. Milyen eszközökkel lehet a személygépkocsit használók egy részét a HÉV használatára ösztönözni? A 143, 186, 145, 146, 34 és 42 számú buszok sűrítése, amellyel a HÉV vonzereje növelhető lenne, nagyon költséges megoldás. A Szentendrei HÉV vonalán meglévő személygépkocsi-parkolók kapacitásának számottevő növelésére nincs lehetőség: a megálló szomszédságában a P+R parkolók és az utcai parkolóhelyek telítettek, a járművek helyenként a járdákat is elfoglalják, jelentős fejlesztésekre nincs se hely, se pénzügyi forrás. A kerékpár előnye, hogy helyigénye töredéke a személygépkocsiénak – egy autó helyén legalább nyolc kerékpár tárolható, ugyanakkor rövidtávon (2-5 kilométerig) a gépkocsihoz hasonlóan

¹ A HÉV-et használók többsége akár 3-4 tömegközlekedési eszközt is használhat kiindulási pontja és úticélja között, a várakozási idők pedig összeadódnak.

gyors és rugalmas. Számos nyugat-európai országban (Hollandia, Dánia, Németország, Belgium, Franciaország) bevált és sikeres intézkedés nagy kapacitású kerékpártárolók telepítése a tömegközlekedési megállóba, de hazánkban is találunk rá működő, jó példákat (például a pilisi vasúti megállóban a Budapest-Cegléd vonalon). Az úgynevezett B+R rendszer („Kerékpározz és utazz tovább tömegközlekedéssel!”) fejlesztése a német környezetvédelmi minisztérium szerint is a leginkább költséghatékony mód arra, hogy javítsuk egy térség közlekedését. Felmerülhet a kérdés, hogy Budapesten, illetve a budapesti agglomerációban a kerékpározás és a tömegközlekedés együttes használata elterjedésének mekkora a realitása? A Szentendrei HÉV vonalán jelenleg is létezik az igény a kerékpároknak a megálló közelében történő tárolására, Pomázon naponta több tucat kerékpárt kötnek ki a megálló közelében műtárgyakra, rendezetlen körülmények között. A szentendrei megálló dobozos kerékpártárolóit használják, a HÉV budapesti megállóiban is feltűnik a korlátokhoz kötözve egy-egy kerékpár. A tapasztalatok szerint a kerékpározást egyik leginkább ösztönző intézkedés a kulturált és biztonságos tárolási lehetőség megteremtése: a tárolók megfelelő helyen való kihelyezése szinte azonnal növeli a kerékpárt használók számát. A következő megállóban, illetve a megálló 50 méteres körzetében szükséges létrehozni vagy bővíteni a meglévő kerékpártároló kapacitást:

HÉV-megálló	Új kerékpártároló-kapacitás (db)	Megjegyzés
Szentendre	100	Jelenleg is léteznek zárható (dobozos) kerékpártárolók, kapacitás-növelés szükséges.
Pomáz	100	Jelenleg is több tucat kerékpárt kötnek le a HÉV megálló közelében, rendezetlen körülmények között.
Szent István-telep	30	
Budakalász, lenfonó	50	
Budakalász	50	
Békásmegyer	100	Az Ország úti, a HÉV megálló aluljárójához legközelebb eső P+R parkolót szükséges alkalmassá tenni bicikli-tárolásra.
Csillaghegy	50	
Rómaifürdő	30	
Aquincum	30	
Kaszásdűlő	30	
Árpád híd	30	

3.2.3. A 106-os buszvonal fejlesztése

Javasoljuk a 106-os buszok követési idejének a reggeli és délutáni csúcsidőkből 8 percről 6 percre, napközben a jelenlegi 15 percről 8-10 percre való csökkentését, és új buszmegálló létesítését a Szentendrei út és a Nánási út közötti szakaszon.

Indoklás:

A Szentendrei HÉV-hez csatlakozó más buszjáratokkal ellentétben a 106-os busz közvetlen kapcsolatot teremt az Árpád híd pesti oldalával, így a HÉV-től eltérő szerepet játszik a térség közlekedésében. Sűrítése – a buszmegállók és a lakótelepet összekötő kulturált gyalogutak létesítésével – a Római úti lakótelepen segíti elő a személygépkocsiról való váltást. A járat követési idejének sűrítése azért is indokolt, mert a ki-

szolgált területen nagyszabású lakótelep-bővítés folytán („Platán-liget lakókert” építése) a terület népessége várhatóan 1000 lakossal nő (a Vízimalom utca–Nánási út–Pók utca által határolt területen 323 új lakás épül). A 106-os buszjárat fejlesztésével a lakótelepről a Szentendrei útra irányuló személygépkocsi-forgalom és annak környezet-terhelése csökkenthető, a Megyeri hídról a 11-es útra áramló forgalom-növekedés egy része ellensúlyozható.

3.2.4. A tömegközlekedési vonalak megállói felé vezető gyalogos útvonalak fejlesztése

A következő, a gyalogos forgalmat és a tömegközlekedési eszközök használatát elősegítő fejlesztéseket javasoljuk:

- **Az Ország úton (III. kerület) gyalogátkelő létesítését a BKV buszmegálló és a Csobánka tér között.**
- **A 106-os busz Szentendrei úti megállója (Óbuda felé) és a Pók utcai lakótelep között kulturált gyalogos összeköttetés létesítését.**
- **A Városhal utca forgalomcsillapítását, a gyalogosok előnyben részesítését a Pók utcai lakótelep és a Szentendrei út közötti szakaszon.**
- **Gyalogos összeköttetés létesítését a Platán-liget lakókert és a Pók utcába telepített új buszmegálló között.**
- **A Kaszásdűlői HÉV és a Köles utcai buszmegállók között kényelmes és biztonságos felszíni gyalogos összeköttetés (gyalogátkelők) létesítését.**
- **A Szentendrei úton felszíni, lámpás gyalogátkelő létesítését a Raktár utca vonalában.**
- **A Szentendrei úton felszíni, lámpás gyalogátkelő létesítése a Kórház utca és a Raktár utca közötti szakaszon, a buszmegállók és a lakótelepek közötti gyalogútvonalak javítása céljából.**

Indoklás:

A közösségi közlekedési eszközök használata rövidebb-hosszabb távú gyaloglást feltételez a kiindulási hely/úticél és a megálló között. A járatok vonzerejét, használhatóságát nagymértékben befolyásolja, létezik-e vonzó gyalogos útvonal a megállók és az úticélok (lakónegyedek, üzletközpontok, irodák stb.) között. A legsűrűbben járó, legkényelmesebb tömegközlekedés vonzerejét is jelentősen csökkenti, ha nem léteznek a megállókhoz kényelmes gyalogos útvonalak. A fentiekben a térségben a tömegközlekedési eszközök használatát leginkább elősegítő gyalogos útvonalakra összpontosítottunk.

3.2.5. A buszok forgalmi előnyben részesítése a Szentendrei úton, a Vörösvári úton, az Árpád hídon és a Róbert Károly körúton

Javasoljuk buszsávok létesítését mindkét forgalmi irányban

- **a Szentendrei úton a Csetz utca és a Flórián tér között,**
- **a Vörösvári úton annak teljes hosszában,**
- **az Árpád hídon annak teljes hosszában,**
- **a Róbert Károly körúton a Váci út és az Árpád híd között.**

Indoklás:

Szentendrei út

A Szentendrei út Budapest egyik legforgalmasabb bevezető útja, a 11-es út fővárosi

szakasza, amely a Budapesttől északra fekvő, a Duna jobb partján elhelyezkedő településeket és Budapestet köti össze, egyetlen főútként a térségben. A kétszer kétsávos 11-es út Békásmegyér területén, a Szentendrei út és a Rákóczi út csatlakozása előtt válik kétszer három sávos (helyenként kétszer négysávos) „városi autópályává”. A Közlekedés Kft. forgalmi vizsgálatai szerint² a 11-es útnak a Vörösvári út és Budapest határa közötti szakaszain jelenleg egy átlagos hétköznapon a reggeli csúcsórában 2800-7100 személygépkocsi és 190-290 tehergépkocsi halad keresztül, a vizsgált szakaszoktól függően. A Szentendrei út legforgalmasabb részei megegyeznek az út legsűrűbben lakott és a lakónegyedek környezeti állapotát leginkább befolyásoló részeivel is, a Mozaik utca és a Vörösvári út közötti szakasszal, ahol a 10 emeletes lakótömbök közvetlen közelségében, a reggeli csúcsórában 7100 személygépkocsi (!) és 260 tehergépkocsi halad át. A Megyeri híd átadásával a 11-es úton jelentős forgalomnövekedés várható, hiszen a híd a budai térségben közvetlenül a 11-es útra csatlakozik. A híd forgalom-növelő hatásának mérséklésére és a Szentendrei úton közlekedő buszjáratok forgalmi előnyben való részesítésére a Szentendrei úton mindkét irányban buszsáv létesítése szükséges a Csetz utca és a Flórián tér között, a következő okokból:

- A buszsáv lehetővé teszi a buszok akadálymentes haladását csúcsforgalomban, növelve a közösségi közlekedés vonzerejét. Az érintett Szentendrei úti szakaszon naponta mintegy 28 ezer ember veszi igénybe buszjáratokat (a szakasz túlnyomó részén a távolsági Volán buszokon felül három BKV járat közlekedik, ami csúcsidőben óránként körülbelül 21 buszt jelent az Árpád híd irányába, vagyis átlagosan három percenként egy buszt). Felmerül a kérdés, hogy mennyiben ésszerű egy nagy kapacitású, kötöttpályás közlekedési vonallal párhuzamosan buszsávokat létesíteni? A Szentendrei HÉV vonala a 4 perces csúcsidős követési idővel is várhatóan hamarosan eléri kapacitása határát, a járatok további sűrítése a BKV szerint nehezen és csak óriási költséggel kivitelezhető. A HÉV járatok még a 4 perces követési idő esetén is túlszűfoltak lesznek, pedig a vonzó tömegközlekedés egyik fő jellemzője a kényelem. Buszsáv létesítésével tehát a HÉV bizonyos mértékben tehermentesíthető, ami kényelmesebbé teszi az utazást és általában is javítja a tömegközlekedésről kialakított képet, ugyanakkor pedig növekszik a Szentendrei úti tömegközlekedési teljesítménye.
- A „városi autópályaként” működő kétszer három, illetve kétszer négy sávos Szentendrei út rendkívüli zajterhelést okoz az út menti lakónegyedekben. A buszsávok általi forgalomcsillapítás csökkenti a lakónegyedek zajterhelését.
- A Megyeri híd építésének kinyilvánított célja Budapest útjainak tehermentesítése. Amint fentebb írtuk, sajnos nem léteznek vizsgálatok arról, hogy a jelenlegi forgalom hány százalékának átterelődése várható a 11-es út és a 2-es út budapesti szakaszairól illetve az Árpád hídról a Megyeri hídra. Amennyiben a híd forgalomcsökkentő hatása az említett útszakaszokon megvalósul, a közúti kapacitás csökkentése e kedvező hatásból természetesen adódik (hiszen a híd tehermentesítő hatása következtében nincs már szükség a Szentendrei úton hat, illetve nyolc közúti sávra). Amennyiben a híd forgalomnövelő hatása kerül túlsúlyba, az említett útvonalakon jelentős többletforgalom várható. Ez azonban ellentmondana a híd építésének kinyilvánított céljával, ami Budapest úthálózatának tehermentesítése. A Szentendrei úton irányonként egy-egy buszsáv kialakításával azonban részben megelőzhető az észak-budai forgalom további növekedése, amely még nehezebb közlekedési körülményeket teremtene a térségben (a HÉV kapacitásának növelése, a kerékpár-

² Forrás: M0 Északi szektor 11. sz. főút – 10. számú főút közötti szakasz, Előzetes tanulmány , 2006 január

tárolók építése és a buszsávok kialakítása mind elősegíti, hogy a Békásmegyerből kiinduló személygépkocsi használók egy része közlekedési eszközt váltson). A szóban forgó Szentendrei úti szakaszon buszsávok bevezetése tehát mindkét esetben a legmegfelelőbb megoldás.

Megjegyezzük, hogy a Csetz utca és a Florián tér közötti, szentendrei úti buszsávok létesítése szerepel a BKV ez irányú dokumentumában is³.

Vörösvári út

A Vörösvári út a Budapestet Komárommal összekötő 10-es út budapesti bevezető szakaszának Árpád híd és Bécsi út közötti része, kétszer három (illetve helyenként kétszer négy) sávós. A Vörösvári úton öt BKV járat és több Volán-járat is közlekedik, ami a reggeli csúcsforgalmi órában 31 buszt jelent a budapesti irányba, vagyis kétpercenként egy buszt. A Vörösvári út szélessége lehetővé teszi buszsávok kialakítását, és így a közösségi közlekedés előnyben részesítését ezen a fontos bevezető szakaszon.

Árpád-híd és Róbert Károly körút a Váci útig

Az M0-ás Megyeri híd megépítésének egyik legfőbb érve az Árpád híd tehermentesítése, vagyis a híd egyik fő célja, hogy Budapest északi határain kívülről ne kelljen az Árpád hídig menni a Dunán történő átkeléshez. A híd tehermentesítő hatásának megvalósulása esetén szükségtelen kétszer három sávot fenntartani a személygépkocsi számára az Árpád hídon. Amennyiben a híd forgalom-növelő hatása kerülne túlsúlyba, az Árpád híd kapacitás-csökkentése a leghatékonyabb intézkedés, amellyel ez a káros hatás megelőzhető. A Vörösvári úti és a Szentendrei úti buszsávnak az Árpád hídon és a Róbert Károly körúton a távolsági buszmegállóig történő meghosszabbítása függetleníti a torlódásoktól az agglomerációból a fővárosba a 10-es és 11-es utakon érkező távolsági buszokat (ez csúcsóránál körülbelül 20 buszt, vagyis három percenként egy buszt jelent), ezzel rövidítve az átlagos menetidőt és elősegítve a menetrendek betartását. Fontos megjegyezni azt is, hogy a buszsávok által megvalósuló forgalomcsökkenés az Árpád hídnak a főváros zöld tüdejéhez vezető, a Margitszigettel összekötő szerepének felértékelődését eredményezi. Ez utóbbi mind a békásmegyeri, mind az angyalföldi lakosok életkörülményeit javítja, hiszen jelenleg a hídon a gyalog, illetve a kerékpárral történő közlekedés a hatalmas gépjármű-forgalom következtében rendkívül kevésbé vonzó, a Margitsziget a jelenleginél több gépjárművet azonban nem fogadhat (a szigeti parkolók bővítésére nincs lehetőség).

Megjegyzés: A Szentendrei útra, a Vörösvári útra és az Árpád híd-Róbert Károly körútra javasolt buszsávok összefüggő rendszert képeznek, egymás, a tömegközlekedésre és a térség forgalom-csillapítására gyakorolt jótékony hatását megsokszorozzák anélkül, hogy fennakadást okoznának a térség közúti közlekedésében. A javasolt buszsávok mellett ugyanis minden esetben fennmarad a 2X2 sávós közúti kapacitás a személy- és tehergépkocsi-forgalomnak (a Vörösvári út egy rövid szakasza kivételével), a Szentendrei út egyes szakaszain pedig még 2X3 sáv is.

3.2.6. Tömegközlekedési vonal létesítése a Megyeri hídon

Javasoljuk a Megyeri hídon áthaladó, Békásmegyert és Káposztásmegyert összekötő autóbuszjárat sűrítését.

Indoklás:

Amint korábban említettük, az új híd új forgalmi igényeket gerjeszt, illetve lehetővé

³ A közösségi közlekedés előnyben részesítése Budapesten – jelenlegi helyzetkép és fejlesztési elképzelések, 2007. január, BKV

teszi az eddigi igények jobb kielégítését. Ez igaz a tömegközlekedés vonatkozásában is. A BKV ezért egy új (204-es számozású) autóbuszjáratot indított, amely a Megyeri hídon keresztül összeköti a III. és IV. kerületet, különös tekintettel a nagyobb forgalmú tömegközlekedési csomópontokra. Ez a buszjárat azonban rendkívül ritkán jár: csúcsidőben 20 percenként, azon kívül pedig 30 percenként. Ennek a buszjáratnak a vonzerejét sűrűbb követési idővel számottevően növelni lehetne.

3.2.7. Parkolási díjak emelése és kiterjesztése

Javasoljuk, hogy a III. és IV. kerületben minden közterületen a jelenlegi belvárosi legmagasabb parkolási díjak kétszeresét vessék ki a nem helyben lakók részére.

Indoklás:

Már jelenleg is igen sok személygépkocsi jön be a városhatáron kívülről és parkol a III. és IV. kerület közterületein, komoly gondokat okozva az ott lakóknak és közlekedőknek. Amint korábban említettük, az új híd új forgalmi igényeket gerjeszt, illetve lehetővé teszi az eddigi igények jobb kielégítését. Így várhatóan még több gépjármű parkolna majd ezen kerületekben. Ennek megelőzése érdekében szükséges a parkolási díjak megemelése a nem helyben lakók részére.

3.2.8. Forgalomcsillapítási intézkedések a Dunától nyugatra fekvő, egyes Duna-menti és pilisi településeken

A következő forgalomcsillapítási intézkedéseket javasoljuk annak érdekében, hogy a pilisi és a Duna-menti települések lakókörnyezetét megvédjük a Megyeri híd által gerjesztett átmenő forgalomtól:

- **Budakalász: 30 km/órás sebességkorlátozás a település főutcáján, a meglévőkkel együtt összesen 4 középszigetes gyalogátkelő létesítése a József Attila utcán, a meglévőkkel együtt összesen 7 középszigetes gyalogátkelő létesítése a Budai úton.**
- **Pomáz: 30 km/órás sebességkorlátozás az Árpád-fejedelem útján a HÉV megállótól, a Benicky utcán, a Dobogókői útig, egészen a Pataksor utcai kereszteződésig 5 új középszigetes gyalogátkelőhely létesítése ezen a szakaszon. 30 km/órás sebességkorlátozás a Mártirok útján a HÉV kereszteződéstől a Hősök teréig és egy új középszigetes gyalogátkelő létesítése ezen a szakaszon.**
- **Csobánka: 30 km/órás sebességkorlátozás a pilisszentkeresztli elágazástól a Rákóczi Ferenc utcáig, 4 középszigetes gyalogátkelő létesítése ezen a szakaszon.**
- **Üröm: 30 km/órás sebességkorlátozás Üröm lakott területein, a 7,5 tonna feletti tehergépjárművek kitiltása a község területéről, a célforgalmat kivéve.**
- **Szentendre:**
 - **A HÉV állomástól Pismányig 40 km/órás sebességkorlátozás a főúton.**
 - **A Dobogókői úton 50 km/órás sebességkorlátozás a Visegrád felé vezető úton.**
- **Pilisszentkereszt: a Pilisszentkereszt-Esztergom közötti út önkormány-**

zati kezelésbe történő átadása vagy útdíj bevezetése gépjárművek részére. Esztergom és Pomáz között a célforgalmat kivéve a nehéz tehergépjárművek kitiltása.

- **Pilisszentlászló: A Visegrád felé vezető út önkormányzati kezelésbe való átadása, vagy útdíj bevezetése a gépjárművek számára.**

Indoklás:

Az M0-ásnak a 10-es és 11-es főutakat összekötő szakaszára készített forgalmi vizsgálat szerint a Megyeri híd jelentősen megnöveli a Duna-menti és pilisi terepülések személygépkocsi és tehergépjármű-forgalmát. Ennek csillapítása érdekében szükségesek a fenti intézkedések.

3.2.10. MÁV-megálló kialakítása Káposztásmegyeren

Javasoljuk, hogy a MÁV váci vonalán alakítsanak ki megállóhelyet Káposztásmegyeren.

Indoklás:

Egy ilyen megállóhely kialakítása már évek óta szerepel a MÁV terveiben. Megvalósításával a káposztásmegyeri lakosok gyorsan és kényelmesen juthatnának be a belvárosba. Ez nagymértékben növelné a tömegközlekedés vonzerejét és csökkentené az autóhasználatot.

3.2.11. Az esztergomi vasútvonal korszerűsítése

Javasoljuk, hogy korszerűsítsék a MÁV Budapest–Esztergom vonalát.

Indoklás:

Az esztergomi vasúti vonal jelentős szerepet játszhat a térség közútjainak tehermentésében. Már a kényelmes, új Siemens motorkocsik üzembe helyezése után is ug-rásszerűen megnőtt az utasok száma, gyakran túlszűfoltak a vonatok. Ugyanakkor a menetidő rendkívül hosszú a rossz állapotú sínek, biztosítóberendezések, valamint a második vágány hiánya miatt. A MÁV Zrt. már részletes, konkrét terveket dolgozott ki a vonal korszerűsítésére, azonban a megvalósítás a szükséges források hiánya miatt mind a mai napig elmaradt.

4. Egyéb intézkedések

Javasoljuk a következő intézkedések bevezetésének lehetőségét megvizsgálni, és kedvező eredmény esetén az intézkedéseket megvalósítani.

4.1. A közlekedési lámpák elhelyezésének, illetve működésének felülvizsgálata a térségben annak érdekében, hogy a torlódások ne a lakott területeken keletkezzenek.

Indoklás:

Sok esetben előfordul, hogy lakott területen kívül a gépjárművek folyamatosan haladnak, majd lakott területre érve, torlódás következik be. Ezáltal épp a lakott területeken növekszik meg jelentősen a levegő szennyezettsége, hiszen az araszoló, állandóan fékező, majd gyorsító gépkocsik a többszörösét bocsátják ki annak, mint amit a folyamatosan haladó járművek. A megfelelően elhelyezett és beállított közlekedési

lámpák zsilipként működhetnek, csak annyi járművet engedve a lakott területekre, amennyi ott torlódások nélkül tud haladni.

4.2. Forgalmi előny biztosításának lehetősége a jelzőlámpáknak a tömegközlekedésre hangolásával a III. és IV. kerületben.

Indoklás:

Nyugat-európai városokban széles körben alkalmazzák a közlekedési lámpáknak a tömegközlekedésre hangolását, mivel így a tömegközlekedés vonzereje jelentősen növelhető. Sajnos Magyarországon ezt a módszert alig alkalmazzák, pedig jelen esetben is komoly mértékben hozzájárulhat a probléma megoldásához.

4.3. Forgalomcsillapítási intézkedések bevezetésének lehetősége a III. és IV. kerületek belső úthálózatán (a mellékutakon).

Indoklás:

Nagy a veszélye annak, hogy a főútvonalak átbocsátó-képességének csökkentésével a forgalom egy része a mellékutcákra terelődik. Ezért elengedhetetlen a forgalomcsillapítási intézkedések bevezetése ezeken az utcákon. Ez jelenthet sebességkorlátozást, szigetek, emelt platformok kialakítását, egyes utcák egyirányúsítását, zsákutcák kialakítását és egyéb megoldásokat.

4.4. Szentendre és Budapest, illetve Pilisvörösvár és Budapest közötti gyors HÉV, illetve gyors buszjáratok üzemeltetésének lehetősége.

Indoklás:

A gyorsjáratok csökkentik az eljutási időt, így nagy mértékben javítják a tömegközlekedés vonzerejét.

4.5. Pilisborosjenő-Üröm és a csillaghegyi HÉV megálló közötti, HÉV-re hordó buszjárat üzemeltetésének lehetősége.

Indoklás:

Ezen a vonalon igen bonyadalmas a HÉV megközelítése tömegközlekedéssel, pedig itt igen sokan járnak (elsősorban autóval) Budapest irányába. Ezen a helyzeten előnyösen változtatna egy buszjárat beindítása.

2. melléklet

1062/2008. (IX. 23.) Korm. határozat az M0 autópályához és a Megyeri hídhoz kapcsolódó egyedi intézkedésekről

A Kormány az M0 körgyűrű új szakaszát képező Megyeri híd átadásával kapcsolatos forgalomátrendeződés segítése érdekében

1. egyetért azzal, hogy a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. útján – a Fővárosi Önkormányzat közreműködésével – a lehető leggyorsabb ütemben folytassa az aquincumi híd 10. és 11. számú főút közötti levezető útjának az előkészítését,

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter
pénzügyminiszter

Határidő: azonnal

2. felhívja a közlekedési, hírközlési és energiaügyi minisztert, hogy gyorsítsa fel a Zsámbéki-medence településeit elkerülő feltáró út előkészítő munkáit,

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: azonnal

3. felhívja a közlekedési, hírközlési és energiaügyi minisztert, hogy – a peres és vitás ügyek lezárása mellett – készítse elő megállapodást a Budakalász község és a Pomáz város önkormányzatával a forgalomnövekedésből származó következmények mérséklésére alkalmas közúti beavatkozásokról, továbbá készítse elő a településeket elkerülő út ütemezett megépítését,

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: azonnal

4. egyetért azzal, hogy a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. mint az M0 Északi szektor és a Megyeri híd beruházója útján gondoskodik arról, hogy az átadást követő fél évben forgalomszámlálás történjen és – a Fővárosi Önkormányzat és az érintett kerületek egyetértésével és közreműködésével – készüljenek el a tényleges forgalomátrendeződés hatásainak mérséklése céljából szükséges kisléptékű beruházások a főváros területén,

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: 2009. év végéig folyamatosan

5. felhívja a közlekedési, hírközlési és energiaügyi minisztert, hogy készítse elő megállapodást Szigetmonostor község önkormányzatával arról, hogy a Szigetmonostor és Szentendre közötti közúti híd helyett egy kerékpáros és gyalogos forgalom bonyolítására alkalmas kis híd épüljön fel, amelynek a beruházója a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.,

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: azonnal

6. fejlesztési támogatást nyújt Szigetmonostor község önkormányzata számára annak a térség- és településfejlesztési hatásnak a helyettesítésére, amelytől Szigetmo-

nostor térsége a közúti híd kiesése következtében esik; a katasztrófavédelmi célú támogatást térségi egyeztetés eredményei szerint, a nem katasztrófavédelmi célú támogatást Szigetmonostor község önkormányzata igényei alapján közlekedési, turisztikai, környezetvédelmi célokra, illetve a szigeten élő gyermekek helyi oktatásához szükséges feltételek megteremtésére lehet felhasználni, a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter előzetes tájékoztatása – közlekedési célú felhasználás esetén egyetértése – mellett,

Felelős: önkormányzati miniszter
közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: az előkészítő munka ütemének megfelelően

7. felhívja a közlekedési, hírközlési és energiaügyi minisztert, hogy az útfejlesztési beruházásokhoz szükséges 2009. évi forrást a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium fejezet költségvetésében tervezze meg,

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: a 2009. évi költségvetés tervezése keretében

8. felhívja a közlekedési, hírközlési és energiaügyi minisztert, hogy tartson kapcsolatot az érintett önkormányzatokkal és tájékoztassa őket a megtett intézkedések hatásairól és a tervezett lépésekről.

Felelős: közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter

Határidő: a 2009. év végéig folyamatosan