



Levegő Munkacsoport

**A „Budapest Kelenföldi Pályaudvar térsége
Kelenföld Nyugati Kijárat – Őrmező
M1-M7 közös bevezető szakaszához kapcsolódó úthálózat” c.
konceptiótervről**

*Lukács András – Vargha Márton
Levegő Munkacsoport*

Budapest, 2007. december 12.

A koncepcióterv egyik alapvető hibája – amit a tervezők is elismertek –, hogy a metró nem éri el a Budaörsi utat.¹

A koncepciótervben egy csomópont kiépítéséről van szó² a Kelenföldi pályaudvar térségében, az azonban nem világos, hogy ha egyszer a metrónak van kijárata a vasút túloldalára is, mi a

¹ A témával kapcsolatban a Levegő Munkacsoport és az örmezői civil szervezetek már számos alkalommal kifejtették álláspontjukat. Ld. például:
http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/ormezolevel_070614.pdf

² A szöveges összefoglaló elemeiből:

„Budapest épülő új metróvonal, a 4-es metró első ütemű – ma még nem belátható idejű – ideiglenes budai végállomása az Etele tér.”

„A pályaudvari vágányok területet elvágó hatásának mérséklése érdekében a metróállomás aluljárója kétkijáratos, így az Etele téri kapcsolat mellett az Örmező irányú kapcsolatot is biztosítja.”

„A metróállomás közlekedési, területfejlesztési, városfejlesztési szempontból Budapest egyik legösszetettebb problémahalmazán létesül, úgy hogy az ott felmerülő problémákra csak részben jelent/jelenthet megoldást”

„Az autóbussz végállomás, a P+R parkoló, illetve az új fejlesztési terület közlekedési feltárása elsődlegesen az M1-M7 autópályák budapesti bevezető szakaszáról történik. Az autópályák örmező térségi bevezető szakasza ma a főváros legterheltebb közúti pályaszakaszainak egyike. A forgalom mellett zavaró tényező az útvonal viselt funkcióinak keveredése. Az országos és nemzetközi távolsági forgalom fővárosba vezetése mellett egyre növekvő mértékű városkörnyéki forgalmat bonyolít, és feladata az elérhetőség megteremtése a XI. kerület dél-nyugati (hegyvidéki) területre-szei felé is.

„Az új fejlesztési terület, illetve az autóbussz végállomás és a P+R parkoló rákötése a meglévő közlekedési szerkezetre, annak kritikus forgalmi állapota miatt kényes feladat, ami

- egyfelől igényli az üzembehelyezés időszakában a bevezető szakasz által viselt eredeti és új funkciók közötti rangsor felállítását, közöttük elhelyezve, (illetve előtérbe) helyezve a fejlesztési terület és végállomás jó elérhetőségének megteremtését.
- Másfelől figyelembe kell vegye a kapcsolati megoldások átmeneti jellegét, amennyiben az Etele tér csak ideiglenes végállomása a 4-es metrónak, és amennyiben a térség közlekedéshálózatának fejlődésével a mai forgalom koncentráció várhatóan oldódik, a különböző funkciók egymástól jobban szétválaszthatóak lesznek.”

„A csomópontrendszer kialakítását meghatározó fő szempontként illetve kötöttségként került figyelembevételre, hogy:”

(nyolc szempont!)

- „a metró átadásáig megvalósítható – de a későbbiekben továbbfejleszhető – létesítményt kell tervezni...”
- „a csomópont építés csak a forgalom részleges fenntartása mellett ...”
- „a térségi hálószerkezet fejlesztésével a Budaörsi út forgalma csökkenthető, jellege pedig városi főforgalmi útnak megfelelően alakítható.”
- (rövidítve) előtérbe kerülnek az egyéb térségi, átjárhatósági kapcsolatok,
- a vasút által elvágott két terület rész közötti átjárhatóságot csak úgy szabad javítani, hogy az ne jelentsen többletkapacitást....
- a XI. kerület hegyvidéki zónája és az autóbussz végállomás, P+R parkoló közötti kapcsolatot (...) biztosítani kell,
- a csomópont megépítésénél jelentős kötöttséget jelent az autópálya-bevezetést keresztező Sasadi árok és a Gazdagrétet is ellátó távfűtő vezeték,
- (rövidítve) az autópálya környéke beépült.

csudának kell az autóforgalmat átvezetni a vasút fölött (alatt) – ha csak azért nem, hogy még könnyebb legyen ebből az irányból (is) elérni személyautóval a város belső részeit. Ami – tekintve a városvezetés végre-valahára körvonalazódó terveit az egyéni autózás jelentős visszaszorítására – nem feltétlenül korszerű törekvés.

Ezért mindenekelőtt úgy látjuk, hogy eljött az idő az Etele téri végállomáshoz kapcsolódó csomópont-kialakítás és a metróvégállomás egy megállóval kijebbi tolása költségeinek összehasonlítására. Az összevetésben véleményünk szerint meg kell becsülni azokat a károkat is – beleértve az esetleges kártérítési igényeket – amelyeket az Etele téri végállomáshoz kapcsolódó Órmezői lakótelepi beruházási elképzelések megvalósítása okozna. Abban az esetben, ha az összehasonlításból az derül ki, hogy a metró meghosszabbítása olcsóbb, ezt a megoldást kell választani.

Értelmetlen egy húsz (vagy még több) évvel ezelőtt fölvetett, 11 állásos autóbusz végállomás megépítése, az Órmezői lakótelep klímájának és környezetének tönkretételével, a zajviszonyok megváltoztatásával. Értelmetlen két okból. Az első a BKSZ, a regionális tömegközlekedés egyre sürgetőbb megvalósítása, amiből következik, hogy a különféle társaságok által fenntartott járatoknak egy egységes regionális menetrendbe kell illeszkedniük, más szóval az átlapoló járatok szervezésével szemben semmi sem indokolja az ilyen színű járműről olyan színűre történő átszállásokat koncentráló mamutvégállomás létesítését. Éppen ellenkezőleg, a tömegközlekedésben az átszállásokat érdemes a járatoknak egy ideig párhuzamos közlekedtetésével, az átszállásoknak több megállóra való elosztásával megoldani. Ide tartozik Kákosy Csaba gazdasági és közlekedési miniszter bejelentése a Volán társaságok privatizációjáról, aminek nyilvánvaló következménye lesz a lehetőség a BKV megjelenésére a regionális tömegközlekedés lebonyolításában.

A másik igen fontos fejlemény, ami szükségtelenné teszi a mamut végállomások fenntartását, az elektronika fejlődése. Ma már a járművek árához képest elenyésző áron kaphatók és üzemeltethetők olyan elektronikai eszközök, melyekkel folyamatosan követni lehet a járművek mozgását a térképen. Vagyis akár a teljes hálózat irányítása összevonható egyetlen vezénylő központba. (Megjegyezzük, hogy a BKV-nál a villamosindulásokat már ma sem emberek, hanem számítógép regisztrálja a villamosvezető által elektronikusan adott jelzés alapján.) A végállomások ezek után lehetnek üzlethelyiségekben berendezett kulcsos vagy – horribile dictu – pénztárral, információs szolgáltatással kiegészített, vizes blokkal, kávéautomatával, tévékészülékkel stb. ellátott pihenők a város bármely pontján, ahol a jármű meg tud állni. Vagy, ahol csak a sofőr pihen, miután a járművet „röptében” átadta egy kollégájának. (Ez nem fantazmagória, New Yorkban már 16 évvel ezelőtt tapasztaltam, hogy az autóbusz sofőrjei megállóknál váltják egymást.)

Vagyis, ha már a BKV és a városvezetés úgy látja, hogy eljött az ideje a paraméterkönyv felülvizsgálatának, akkor annak drasztikusnak, a teljes hálózat átalakításával járónak, a szolgáltatás minőségének javítását a végállomások szétszórásával és átlapoló, városszéltől városszélig járó viszonylatok létrehozásával is szolgálnak kell lennie, és ugyanez igaz a részben helyközi (ma még főként Volán) járatokra is. A nemzetközi autóbuszjáratok indítására a meglévő pályaudvarok elegendőnek látszanak, de erre a célra – hosszas parkolás nélkül, csak fel- és leszállásra – igen jól használható például a Kongresszusi Központ parkolója is.

A koncepcióterv két passzusának szembesítése és irreális költségei a P+R parkoló építését is megkérdőjelezi. A hatodik lapon:

„A Budaörsi út forgalma a Sasadi úti keresztmetszetben meghaladja a 100 000 Ej/nap ÁNF értéket.”

Az ötödik lapon pedig:

„A Kelenföldi pályaudvar nyugati oldalán a kikerülő metrókapcsolat mellé települ a BKV és a Volán 11 induló álláshellyel rendelkező végállomása, valamint egy 1500³ férőhelyes P+R parkoló.”

Legyünk nagyvonalúak, és mondjuk azt, hogy az 1500 férőhelyet naponta összesen 5000 jármű használja. Ez a teljes forgalomnak az öt, azaz öt, ha szimmetrikus a forgalom, akkor a bejövőknek a tíz százaléka. Ezért nem érdemes közel kilenc milliárd forintot betonra költeni, és közben jelentősen rontani egy lakótelepen az életminőséget. Egyébként nagy a valószínűsége, hogy a megépítés után csak annyi lesz a változás, hogy 5000-rel több jármű jön be Budapestre, hiszen az utakon felszabadul 5000.

Ami a csomópontrendszerrel illeti, az a benyújtottak közül ajánlott koncepcióból ítélve csak szavakban szolgálná a DBR nyugati szakasza megépítésének az utóbbi két évtizedben hangoztatott célját, az autósok tömegközlekedésre váltásának elősegítését valójában – mint azt megszokhattuk az utóbbi 20-30 évben – nem az autó lerakására és a tömegközlekedés igénybevételével való továbbhaladásra ösztönöznék az autót a városhatárra érkezőket, hanem megkönnyítenék nekik a továbbhaladást a városi utakra. A nemzetközi tapasztalatok – különösen a londoni és a stockholmi dugódíj bevezetését követő drasztikus változások a közlekedési szokásokban – azt igazolják, hogy az autósok mindaddig nem szállnak ki járműveikből, amíg erre a pénztárcájukra gyakorlott hatás nem kényszeríti őket. E hatások közül fontosnak tartjuk az úthasználati – és nem a dugó- – díj bevezetését Magyarország egész területén, tehát a településeken belül, így különösen Budapesten is, de ugyanakkor nem tartjuk elhanyagolhatónak az autósok távoltartása végett az autópályáról való bejutás lassítását sem a városi utakra. Más szóval, véleményünk szerint az autópályák bevezető szakaszának már régen aszimmetrikusnak kellene lennie, a bevezetőnél legalább ötven százalékkal nagyobb kivezető kapacitásokkal.

Ezért álságosak az anyagnak azok a sirámai, miszerint például „A közúti szerkezet legnagyobb hiányosságait a kerület egyes területegységei közötti, illetve a más városrészek (kerületek) felé irányuló kapcsolati pontok szűkössége, valamint a rossz hálózati struktúra eredményezik, a forgalmi áramlatok legnagyobb feszültségeit pedig az átmenő és a helyi forgalom kedvezőtlen keveredése, ebből eredően a főútvonalak rendkívüli zsúfoltsága és zaklatottsága, illetve a gyűjtő és lakóterületi utakon a kétféle forgalom együttes megjelenése okozzák.”

A kapcsolat hiánya két alvóváros, az Órmezei, a Gazdagréti és a Kelenföldi lakótelep között inkább öröme, mint szomorúságára szolgálhat az ott lakóknak, hiszen minél kisebb az átmenő forgalom, annál csendesebb a lakóhelyük. A belső kapcsolatok tehát véleményünk szerint kielégítőek.

A más városrészek (kerületek) felé is éppen elég a kapcsolat, az pedig, hogy „rossz hálózati struktúra” értelmezhetetlen. A „forgalmi áramlatok legnagyobb feszültségeit” eredményező keveredés pedig semmilyen eszközzel nem akadályozható, legfeljebb úgy, hogy alagutat fúrunk az Osztapenkótól mondjuk az Erzsébet hídig és a Moszkva térig.

³ Az Arénában 2800, a Mamutban 1200, a Duna Plázában 1200, a Pólus Centerben 2300, az Árkádban 1300 autó tud egyszerre parkolni.

Végül a nemzetközi (tranzit) forgalom emlegetése, tekintve az M0-as keleti szakaszának közeli befejezését, azt a mélységes lenézést illusztrálja, amellyel a tervezők viseltetnek a megvezetett fővárosi képviselők iránt.

Katasztrofális, hogy még mindig ott tartunk, hogy egy ilyen koncepciótervtől nem követeli meg a megrendelő a hálózati kapcsolatok, következmények egész Budapestre, de legalább a Dunáig terjedő területre kiterjedő leírását, elemzését.

Részletek következnek, abban a sorrendben, amelyben a koncepcióterv ajánlja a változatokat a Fővárosi Közgyűlés figyelmébe.

1. C változat

Az M1-M7 autópálya-bevezetés négy sávja a Dayka Gábor út után nem sokkal kétszer két sávra oszlik, ebből kettő a Budaörsi úton, kettő a vasút alatt átjutva Nagyszöllősi úton halad tovább a város irányába. A koncepciótervnek a tervezők által melegen ajánlott C változata ezen úgy változtatna, hogy a beérkező négy sávot hat sávra vezet tovább, két sávra rávezetve a forgalmat az Etele útra.

Egy másik ágon pedig Órmezőről vezetné a forgalmat a Bartók Béla útra. A Bartók Béla útnak a Kosztolányi Dezső tér és a Gellért tér közötti két sávra már ma is három felől érkező forgalmat kell levezetnie:

- a) A Kelenföldi lakótelepről érkezőt.
- b) Az Alkotás utca – Karolina út – Bocskai úton érkezőt.
- c) A Nagyszöllősi út – Bocskai úton az M1-M7-ről érkezőt.

Ez a javasolt megoldás nemcsak az Etele utat terhelné meg fölöslegesen (hiszen a Lágymányosi híd felé igyekvők már korábban, az Egér útnál térnek le). Tekintve a forgalom sebessége miatti különbséget az autópálya keresztmetszeti áteresztő képessége és a városi utaké között, az várható, hogy a Kosztolányi Dezső tér után a Bartók Béla utat a korábban az Etele útról, a téren pedig a Bocskai útról kikanyarodva összességében a mainál mintegy ötven százalékkal több autót fogja elérni. Ezen persze lehet lazítani azzal, hogy megszűnik a balra kanyarodás a Bocskai útról a Bartók Béla útra, egy ilyen forgalmi változtatásnak azonban csak az lenne a következménye, hogy a mai áldatlan állapotok a Kosztolányi Dezső téri mellett kialakulnak kijebb, a vasúti fölüljárónál, a Tétényi út, Bartók Béla út, Karolina út hármasszerű kereszteződésnél, illetve az Etele út – Tétényi út kereszteződésében is. A Bartók Béla út hétköznapokon már ma, 2007. december hetedikén is a Tétényi útig telített a nappali időszak túlnyomó részében, ha erre rájön az M1-M7-esről letérők és az Órmezei lakótelepről erre indulók hada, a dugó legalább az Etele útig kiterjesztődik majd.

Tudjuk persze, hogy a Főmterv – a minden általa készített, és a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott közlekedésfejlesztési terv elején hangoztatott korszerű elvek megcsúfolásaként – mindig legalább három lépéssel van előrébb a városi politikusok előtt. Itt is kilóg a lóláb, hiszen a kialakuló torlódás „orvossága” a vasúti felüljárónál a betonlobby nagy szívfájdalmára meggyőztette Hamzsabégi úti főút megépítése lehet. Ami ráadásul még hibás is lenne, hiszen azokat hiába próbálná a Lágymányosi híd irányába terelni, akik a Szabadság hídon vagy az Erzsébet hídon át Pest északi, keleti vagy középső részébe igyekeznek.

Ez a változat tehát elfogadhatatlan.

2. B0 változat

Ez a változat a fent már kifejtettek alapján értelmetlen, költségeiből pedig ránézésre létesíthető akár két metróállomás is.

3. A1 változat

A koncepcióterv szerint ez a legolcsóbb, „mindössze” 10,611 milliárd forint, de a környék közlekedésére ez sem lenne éppen jótékony hatással.

Lukács András
elnök

Vargha Márton
szakértő