

A Metróért Egyesület javaslata Budapest gyorsvasúti hálózatának középtávú fejlesztésére

Számos kritikát kapott a Budapesti Közlekedési Központ által jegyzett Balázs Mór Terv, amely Budapest közlekedésfejlesztési koncepcióját határozza meg közepes időtávra vonatkoztatva. A társadalmi egyeztetés során megadott észrevételek mellett egyesületünk jelen dokumentumban – a gyorsvasúti hálózatra fókuszálva – saját közlekedésfejlesztési elképzeléseit mutatja be.

Bevezető

Egyesületünk abból a tényből indul ki, hogy Budapest nem egy önmagában 1,7 millió lakossal rendelkező főváros, hanem vonzástérrel számolva mintegy 3 millió ember közlekedésére van hatással. Magyarországon a motorizáció még nem érte el a legfejlettebb országokban tapasztalható mértéket, várhatóan a gazdasági élet fejlődése hazánkban is maga után vonja a motorizáció további fejlődését.

Megítélésünk szerint az egyéni közlekedés megfelelő keretek közé való szorítása nem elsősorban tiltásokkal és szankcionálásokkal, hanem egy vonzó és mindenki számára kényelmesen elérhető közösségi közlekedéssel biztosítható.

Európai példák sora bizonyítja, hogy egy zsúfolt világváros közösségi közlekedése jól működő gyorsvasúti hálózatra kell, hogy épüljön. (Párizs RER és metró, Berlin S-Bahn, U-Bahn, München S-Bahn, U-Bahn, London metró, vasút.)

A világvárosban közlekedni akaró ember számára nem lényeges szempont, hogy úti célját milyen közlekedési eszközzel éri el, számára a szempontokat az eljutási idő, a komfort, az utazás megbízhatósága és biztonsága jelenti.

Egyesületünk kizárólag a gyorsvasúti hálózat kérdéseivel foglalkozik, megjegyezni kívánjuk, hogy egyesületünk egyetért azzal a koncepcióval, amely az egyéb közlekedési eszközöknek elsősorban ráhordó szerepet szán a gyorsvasúti hálózatra.

A különböző közlekedési ágazatok (metró, HÉV, vasút) összehangolása egységes rendszerré alapkövetelmény egy Budapest nagyságú világváros esetében.

Finanszírozás tekintetében azt a modellt tartjuk kívánatosnak, ahol a költség négy teherviselőre oszlik: utas, központ költségvetés, fővárosi költségvetés és a központi régió költségvetése.

Javaslat a fontosabb fejlesztési projektekre

Egyesületünk a bevezetőben említett szempontok figyelembevételével a következő javaslatokat alakította ki:

1. M3 metróvonal felújítás és továbbépítése Káposztásmegyer/Dunakeszi felé
2. Körvasúti személyszállítás (HÉV)
3. M4 metró folytatása Bosnyák térig, illetve Gazdagrét/Budaörs felé
4. M1 folytatása Csáktornya parkig
5. H7-H6 HÉV összekötése és bevezetése Kálvin térig
6. Pesterzsébet – Határút H6 HÉV szárnyvonal
7. M3 továbbépítése Rákoskeresztúrig
8. M3 folytatása Liszt Ferenc repülőtérre
9. M4 kivitele Újpalotára
10. M2-H8 összekötése Örs vezér terén

1. M3 metróvonal felújítása és továbbépítése Káposztásmegyer / Dunakeszi felé

A projekt elsődleges prioritását a vonal közismerten leromlott műszaki állapota indokolja. A napi közel félmillió utazást lebonyolító metróvonal felújításának elmaradása a vonal egyes szakaszainak leállítását vonhatja maga után már rövid időtávra előretekintve is.

Az Észak-Déli vonal utasforgalma olyan mértékű, hogy akár egy szakaszának kényszerű leállítása is Budapest közösségi és egyéni közlekedésének jelentős színvonalesését vonná maga után. A vonal északi irányú meghosszabbítása feltétlen indokolt, különös tekintettel a Káposztásmegyeri lakótelepen élők valamint az agglomerációból északi irány felől a fővárosba beérkezők nagy számára. A lakótelep, illetve az M2 autóút felől érkező utasok kiszolgálásának két módja látszik megvalósíthatónak:

A) A hármas vonal felújításhoz kapcsolódóan megvalósul annak továbbépítése is, ebben az esetben két cél valósulhat meg azonos projektben. A vonal elengedhetetlen felújítása és egy célszerű északi irányú meghosszabbítás (melynek ideális végpontja M0-ás autópálya és a bevásárlóközpont találkozási pontja Dunakeszinél) jelentősen javítja a közlekedési gerinc jelenleg is kiemelt pozícióját. Feltétlen szükségesnek tartjuk egy nagy méretű és jól használható, az autósok számára vonzó, P+R parkoló megépítését a végállomásnál.

Megjegyezni kívánjuk, hogy a beruházás megvalósulásakor elengedhetetlen az északi járműtelep megépítése a vonal kiszolgálása céljából.

B) A fent vázolt továbbfejlesztésnek alternatívája lehet a 70-es vasútvonal Vác és Budapest között megfelelő színvonalú (S-Bahn, RER szerű) kialakítása a metrófelújítás megvalósítása mellett, de a vonal továbbépítése nélkül. Ennek az alternatívának a kialakítása esetén feltétlenül megoldandónak tartjuk a Káposztásmegyeri lakótelepnek a bekapcsolását ebbe a gyorsvasúti rendszerbe.

Egyesületünk az A) változatot támogatja, a B) lehetőséget forráshiány esetére, mint lehetséges alternatív megoldást javasoljuk.

2. Körvasúti személyszállítás (HÉV)

Egyesületünk egy megengedhetetlen luxusnak tartja, hogy Budapesten létezik egy olyan közlekedési csomópontokat összekötő vasúti rendszer mely gyakorlatilag a városon belüli közlekedésre

elenyészően kihasználta. Viszonylag kis ráfordítással egy jól működő, nagy szállítóképességű S-Bahn/RER rendszer létrehozását javasoljuk, mely a főváros több nagy csomópontja között gyors, zárt kötőpályás kapcsolatot biztosíthatja. Megjegyezni kívánjuk, hogy a MÁV-START által az utóbbi időben vásárolt villamos motorvonatok (Stadler FLIRT) kiválóan alkalmasak ilyen gyorsvasúti feladatok ellátására.

Természetesen megoldandó feladatnak tekintjük, a körvasúton lévő állomások komfortossá, utasbaráttá történő átalakítását, a szükséges átszállópontok kiépítését a sugárirányú gyorsvasúti vonalak metszéspontjaiban.

3. M4 metró folytatása Bosnyák térig, illetve Gazdagrét/Budaörs felé

Budapest 4-es metróvonalának a tervezéskor elkövetett hibák (sűrű állomáskiosztás, rövid szerelvények, nem megfelelő szakaszolás) miatt jelenleg nem töltheti be azt a funkciót, melyet egy magas költségekkel létrehozott földalatti üzemnek be kellene töltenie, ugyanakkor a jelenlegi vonalvezetés is potenciálisan tartalmazza egy későbbi nagy jelentőségű gyorsvasúti gerincvonal lehetőségét. Ennek feltétele a vonal mindkét irányban történő meghosszabbítása.

A budai oldalon értelmes végállomást az M1-M7 közös szakasz és az M0 Egér út környezete illetve Budaörs területe adhat a vonalnak. Az M1-M7-es autópályán a fővárost elérő óriási autóáradat csökkentésének ragyogó eszköze lehet egy kulturált, vonzó P+R parkoló kialakítása és a közvetlenül metróval való továbbutazás lehetőségének biztosítása. Jelentősen csökkenthetővé válna a Gazdagrétről, Budaörsről a főváros felé tartó gépjárműforgalom a metróvonalnak e szerény mértékű meghosszabbításával.

A pesti oldalon a zuglói Bosnyák térig történő meghosszabbítás, mely az eredeti tervekben is szerepelt, feltétlenül célszerű. Célszerűségét indokolja, hogy megítélésünk szerint sem a Thököly úti villamos közlekedés visszaállítása, sem a kisérdalatti ebben az irányban történő meghosszabbítása nem lehet reális alternatíva. Megjegyezni kívánjuk, hogy álláspontunk szerint a felszíni autóközlekedés korlátozása villamos vonalak visszaállításával nem célravezető, illetve a Millenniumi Földalatti kapacitása költséghatékony eszközökkel nem növelhető. A Bosnyák téren kialakítandó intermodális csomópont nagymértékben javítaná Zugló egy részének közösségi közlekedési kapcsolatát, illetve így a metróvonnal valóban kiváltható lenne a Rákóczi úton közlekedő átlós autóbuszvonalak jelentős része.

4. M1 folytatása Csáktornya parkig

Célszerűnek tartjuk a kisérdalatti meghosszabbítását Zuglóban a Csáktornya parkig, mely jelentősen javítaná az ott élők közlekedési kapcsolatát a belvárossal. Ez a beruházás jelentős új utas terhelést nem generálna az M1-es vonalon, ugyanakkor az átszállások számának csökkenése miatt időmegtakarítást és kényelmesebb utazást biztosítana.

A kisérdalatti Vígadó térig történő meghosszabbítását, és ezzel a2-es villamossal történő átszállási kapcsolatot létrehozását is támogatandó elképzelésnek tartjuk, azonban ehhez részletesen meg kell vizsgálni az érintett utasáramlatokat, költségeket.

5. H7-H6 HÉV összekötése és bevezetése Kálvin térig

A Ráckevei és a Csepeli HÉV külön-külön végállomását egy anakronizmusnak gondoljuk, ezért a két HÉV-vonal összekapcsolása és modernizálása elengedhetetlen feladat. A gyorsvasúti hálózattal való

fejlesztés megkívánja a belvárosba történő bevezetését és a közvetlen metrókapcsolat kialakítását. Célszerűnek tartjuk (első lépésben) a Boráros tértől föld alatti pályán a Kálvin térig történő bevezetését, ahol a vonalcsoport közvetlen átszállási kapcsolatot biztosít a kapacitás tartalékokkal rendelkező M3 és M4 metróvonalakra. Ez a kialakítás magában rejti a későbbi továbbépítés lehetőségét északi (Szentendrei HÉV) irányba.

6. Pesterzsébet – Határ út H6 HÉV szárnyvonal

Ennek a szárnyvonalnak a létrehozása egy gyors kapcsolatot biztosítana a déli agglomeráció felől gyorsvasúttal (HÉV) érkezők és a kelet pesti terület között csatlakozva a Határ úti metrómegállóhoz. Ennek a javaslatnak további előnye lehetne, hogy a József Attila lakótelep egy jelentős részét is feltárná a közvetlen gyorsvasúti kapcsolat biztosításával.

7. M3 továbbépítése Rákoskeresztúrig

Jelenlegi állapotban a Pesti úton 2-3 perc közös követés mellett közlekednek a térséget kiszolgáló autóbuszok mellyel a XVII. kerület bekapcsolása történik a város közlekedési vérkeringésébe. Ezen a környezetszennyező helyzeten többféle megoldással lehet változtatni. Ennek eszköze lehet egy gyorsvillamos vagy könnyűmetró megépítése. Egyesületünk ennek a kiépítendő rendszernek a 3-as metróhoz való csatlakoztatását azért tartja előnyösnek, mert a 3-as metró kapacitástartalékokkal rendelkezik, amíg a 2-es vonal kapacitása csak jelentős költségekkel lenne növelhető. Továbbá az Örs vezér tere jelenleg is túlszűfolt, addig Kőbánya-Kispesten nagyobb lehetőségek adóttak további fejlesztésre is.

8. M3 folytatása Liszt Ferenc repülőtérre

A Liszt Ferenc repülőtér jelenlegi közösségi kapcsolata a belvárossal nem felel meg az európai elvárásoknak. A hazánkba érkező külföldi utasnak az első benyomásai pontosan itt keletkezhetnek, ezért is fontos a jelenlegi, szinte kaotikus helyzet javítása. Megítélésünk szerint a beruházás jelentősen javítja a repülőtér versenyhelyzetét, ezért azt célszerűnek tartjuk a repülőtéri üzemeltetővel közösen finanszírozni.

A megoldásra több alternatíva is kínálkozik, egyrészt a nagyvasúti lehetőségek kiaknázása, külön vágányokon közlekedő gyorsvasúti közlekedés kialakítása Nyugati pu. vagy Keleti pu. végállomással vagy a 3-as metró vonal meghosszabbítása a 2-es terminálig. Az alternatívák közül a leggazdaságosabbat célszerű választani. A metró meghosszabbításának feltétlen előny elehet a Havanna lakótelep színvonalas közlekedésének biztosítása illetve Pestszentlőrinc közvetlen metró kapcsolatának létrehozása.

9. M4 kivitele Újpalotára

Hosszabb távon feltétlen indokolt beruházás. Két lényeges szempont indokolja, egyrészt az újpalotai lakótelepen élők magas száma, illetve az M3-as autópályán a naponta belváros felé tartó autók jelentős száma. A metró végállomását úgy érdemes kialakítani, hogy az M3-as és az M0-ás utakról egyszerűen elérhető, kellő kapacitású P+R parkoló álljon rendelkezésre.

10. M2-H8 összekötése Örs vezér terén

A beruházás indokoltsága megkérdőjelezhető, ezért feltétlen szükségesnek érezzük egy objektív, reális költség-haszon elemzés elkészítését. A beruházás megvalósítása esetlegesen a 2-es vonal következő esedékes rekonstrukciójával összekötve célszerű. Megjegyezni kívánjuk, hogy az Örs vezér terén addig is jelentősen javíthatóak lenne az átszállás feltételei az aluljáró rendszer

korszerűsítésével (mozgólépcsők, liftek, esetlegesen mozgójárda), illetve a hiányzó felszíni gyalogátkelőhelyek kialakításával.

Természetesen a HÉV vonal korszerűsítése illetve a gördülő állomány cseréje ezen a vonalon is kívánatos, indokolt feladat, amelyet jelen projekttől függetlenül tartunk szükségesnek megvalósítani. Ez a fejlesztés (illetve inkább a fenntartó beruházások pótlásaként nevezhető cselekvéssorozat) előfeltétele a tárgyban projektnak is.

A Metróért Egyesület javaslata Budapest metró- és HÉV hálózatának fejlesztésére

1. M3 metróvonal felújítása és továbbépítése Káposztásmegyér / Dunakeszi felé
2. Körvasúti személyszállítás (HÉV)
3. M4 metró folytatása a Bosnyák térig, illetve Gazdagrét / Budaörs felé
4. M1 folytatása a Csáktornya parkig
5. H7-H6 HÉV összekötése, bevezetése a Kálvin térig
6. Pesterzsébet – Határ út H6 HÉV szárnyvonal
7. M3 továbbépítése Rákoskeresztúrra
8. M3 folytatása a Liszt Ferenc Repülőtérre
9. M4 kivitele Újpalotára
10. M2-H8 összekötése az Örs vezér terén

