

A fővárosi közlekedésfejlesztési projektek javasolt fontossági sorrendje

A Budapest Főváros közlekedésfejlesztési projektjeivel kapcsolatosan napirenden van a források biztosításának elutasítása a Miniszterelnökség részéről. Jelen dokumentum a Metróért Egyesület szakmai álláspontját mutatja be, tartalmazza a szervezetünk által javasolt prioritási sorrendet, javaslatot a források esetleges átcsoportosítására prioritási tengelyek között.

Célunk nem elsődlegesen a metróközlekedés kiemelt státuszának kieroszakolása, hanem szakmai érvrendszer alapján az egyes projektek összehasonlítása.

Érintett projektek

Előkészítési projektek

2012-ben az alábbi előkészítési projektek megkezdése került bejelentésre Ezeket érdemes felülvizsgálni, hiszen az előkészítés célja kimondottan a 2014-2020-as EU támogatási ciklusra történő felkészülés volt. Amennyiben nem lehetséges a megvalósítási projekt finanszírozása, akkor az előkészítést is célszerűnek tartjuk felfüggeszteni.

Előkészítési projektek

Projekt neve és tartalma	Támogatás mértéke
A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója, új villamos- és trolibuszhálózati fejlesztések előkészítése, tervezése	883 millió forint
Az M1 Millenniumi Földalatti Vasút korszerűsítésének és meghosszabbításának, a vonal járműcseréjének, akadálymentesítésének előkészítése	883 millió forint
Az M2 metró és a Gödöllői HÉV összekötés, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal, illetve a HÉV rekonstrukciójának, járműcseréjének előkészítése	639 millió forint
Az Észak-Déli regionális gyorsvasút („5-ös metró”) déli szakaszának, azaz a csepeli és ráckevei HÉV vonalak belvárosi meghosszabbításának, a HÉV-vonalak járműcseréjének és rekonstrukciójának előkészítése	720 millió forint

forrás: <http://www.bkk.hu/2012/08/elokeszitesi-projekt/>

A forráselvonásban érintett budapesti projektek

forrás: http://index.hu/belfold/2014/06/13/kedves_budapestiek/

Szükségesnek tartjuk megjegyezni, hogy ezen projektek kivétel nélkül az IKOP 5. prioritási tengelyhez tartoznak. A budapesti közlekedés fejlettségi szintjének meghatározásához viszont egyértelműen hozzátartozik a budapesti elővárosi közlekedési infrastruktúra is, amelynek fejlesztése a 4. prioritási tengely részeként kerül megvalósításra.

Az operatív programok fő támogatási céljai prioritási tengelyek néven kerülnek meghatározásra. Az egyes projektek egy adott prioritási tengelyhez vannak hozzárendelve. Az Integrált Közlekedési Operatív Program prioritási tengelyei a következők:

1. Nemzetközi közúti elérhetőség javítása
2. Nemzetközi vasúti és vízi elérhetőség javítása
3. A regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság fejlesztése
4. Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiahatékonyság javítása
5. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése
6. Technikai előkészítés

bővebben: [palyazat.gov.hu/download/49633/IntegráltKözlekedésfejlesztésiOperatívProgram.pdf](http://palyazat.gov.hu/download/49633/IntegraltKozlekedesfejlesztesiOperativProgram.pdf)

M3-as metró

A vonal rekonstrukciója 100 milliárd forintba kerülne (járműcsere nélkül, mert azt a főváros saját hitelből finanszírozná), és négy évig tartana. A 3-as metróról sokszor elmondták már, hogy végletekig elhasználódott, tavaly rendszeresen kigyulladtak a metrókocsik, megrepedtek a sínek. A hibákat tűzoltással, rövid időre orvosolták, de ha a felújítás elmarad, az katasztrófához is vezethet.

M2-es metró és gödöllői HÉV összekötése

A 2-es metró és a Gödöllői HÉV összekötése (új szerelvényekkel) szintén százmilliárdos tétel. A 4 éves építkezést 2018-ban kezdte volna a főváros.

Órmezői autóbusz végállomás

A 4-es metró kelenföldi végállomásánál órmezői autópálya-csomópont és autóbuszterminál építése jövőre kezdődött volna, 15 milliárdos támogatásból.

Megjegyzés: az index.hu cikke ezt a projektet az M2 és gödöllői HÉV összekötéshez kapcsolta.

Földalatti

A kisérdalatti korszerősítése és meghosszabbítása a Kassai térig és a Vigadó térig 28 milliárdba kerülne. Erről is le kell mondani.

Fogaskerekű

Most úgy néz ki, hogy a 20 milliárd forintos fogaskerekű-meghosszabbításról és -rekonstrukciónak is annyi, pedig az előregedett fogaskerekű az utóbbi időben többször kisiklott.

Több villamosvonal

Időben a leghamarabb (2015-ben) kezdődő projekt az 1-es villamos meghosszabbítása lett volna az Etele térig (8 milliárd forint). Ezért az 1-est a Fehérvári útig építik ki csak. Nem lesz meghosszabbítva a 2-es észak felé, a 3-as az Árpád hídig, a 42-es a Havannáig, nem lesz Astoria–Thököly út–Újpalota és Külső-Bécsi úti villamosvonal sem.

IKOP 4. prioritási tengely projektjei

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program a 2014-2020 támogatási időszakra vonatkozóan határozza meg a közlekedési alágazat EU-forrásokkal megvalósítani tervezett főbb fejlesztéseit. Budapestet érintően két prioritási tengely is érintett:

4. Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiahatékonyság javítása
5. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése

Jelenleg az érintett fővárosi projektek közül csak az 5. prioritási tengely fejlesztései kerültek napirendre. A Metróért Egyesület javasolja, hogy a fővárosi közlekedési színvonal megítéléséhez szorosan kapcsolódó, a 4. prioritási tengelyben szereplő projektek is kerüljenek értékelésre, fontosságuk szerint besorolásra, így egyértelműen biztosíthatóvá válik az integrált közlekedésfejlesztés. Az így érintett, felülvizsgálandó projektek a következők:

Projekt	Nettó költség (Mrd Ft)	Vonalhossz (km)	Tervezett kezdés
Budapest-Esztergom II/B ütem	1,9		folytatás
Nyugati I/A (Hungária krt – Rákospalota-Újpest)	52	16	2015
Budapest-Veresegyház-Vác	56	41	2015
Nyugati I/B (Nyugati pu. – Városliget)	52	3	2018

forrás: <http://www.ktenet.hu/download.php?edid=251>

A Metróért Egyesület javaslata

- valamennyi budapesti érintettségű közlekedésfejlesztési projekt prioritizálásának elvégzése (városi és elővárosi fejlesztések együttesen)
- források átcsoportosításával a kritikus projektek megvalósítása

Egyesületünk a fontossági sorrend vonatkozásában az alábbi besorolásokat javasolja:

Projekt neve	Várható költség (Mrd Ft)	Prioritás	Indoklás
M3 metró	100 (+jármű)	magas	fejlesztések mellett a jelenlegi kritikus állapotú infrastruktúra is megújul
Villamos- és trolibuszhálózat	30	magas / közepes	a kritikus szakaszok felújítása magas prio.
Kisföldalatti	28	magas / közepes	elsődlegesen a járműfelújítás lenne a cél, a bővítést nem javasoljuk
Budapest-Esztergom II/B ütem	1,9	közepes	már megkezdett projekt, kisebb forrásigény
Fogaskerekű	20	közepes /alacsony	közvetlenül kiváltható közlekedési hálózati elem
Órmezői autóbusz végállomás	15	alacsony	a végállomásoztatás jelenleg is megoldott
M2-Gödöllői HÉV összekapcsolás	100	alacsony	tiszta fejlesztési projekt, elvárások ma is teljesíthetők
Nyugati I/A (Hungária krt – Rákospalota-Újpest)	52	alacsony	fejlesztési projekt, elvárások ma is teljesíthetőek
Budapest-Veresegyház-Vác	56	alacsony	fejlesztési projekt, elvárások ma is teljesíthetőek
Nyugati I/B (Nyugati pu. – Városliget)	52	alacsony	fejlesztési projekt, elvárások ma is teljesíthetőek