

Dr. Császár P. Emőke bíró
Fővárosi Bíróság

B u d a p e s t

Tisztelt Fővárosi Bíróság!

Az SOS Békásmegyerért Egyesület és társai felperesek által a Nemzeti Autópálya Rt. alperes ellen károsodás veszélyével járó magatartástól való eltiltás végett 4.P. 24.614/2005. számon indult ügyben a 2007. március 8. napján tartott tárgyalás eredményeképpen kívüljegyzett képviselőnk útján az alábbi

e l ő k é s z í t ő i r a t o t

terjesztjük elő.

Korábbi előkészítő iratunkban 1/a számú kereseti kérelemként jelölt kérelmünket az F/1. sz. alatti mellékletben szereplő indokok és részletes leírás figyelembe vételével az alábbiak szerint pontosítjuk.

Ahogy a Tisztelt Bíróság a tárgyaláson rámutatott, az M0-ás híd forgalomgerjesztő hatásaival kapcsolatban a lakosság további egészségromlása és a további környezetszennyezés csökkentése érdekében szükséges intézkedések megtétele általában nem közvetlenül alperes tevékenységi körébe tartoznak. Ugyanakkor alperesnek, mint állami tulajdonban lévő, nagyméretű és vagyonú útépítő cégnek kötelessége ilyen intézkedéseket kezdeményezni, illetőleg az intézkedésekkel járó költségeket vagy azok részét fedezni, hogy ezzel is egyensúlyba hozza közlekedési beruházásának kedvező és kedvezőtlen hatásait. Ilyen feltételeket írnak elő például egyes hatóságok, de ilyen feltételeket határozhat meg bíróság is.

Valamennyi, a Mellékletben szereplő szakmai indokolással ellátott kereseti kérelmünket úgy fogalmazzuk meg, hogy feltárjuk alperes felelős cselekvési lehetőségeit. Indítványozzuk, hogy a Tisztelt Bíróság – az alperes részletes meghallgatása után – minden esetben olyan módon határozza meg a kötelezettségeket, amely azok hatékony, eredményes teljesítését garantálja. Ide tartozik különösen a jóhiszemű eljárás előírása, a felperesekkel történő együttműködés, a megfelelő határidők rögzítése, a szükséges eljárási lépések (pl. megállapodás tervezetek elkészítése), illetőleg anyagi kötelezettségvállalás. Alperesnek kereseti kérelmünk szerint együttműködést kell kezdeményeznie az érintett önkormányzatokkal, a Budapesti Közlekedési Vállalat Zrt.-vel, a MÁV Zrt.-vel továbbá a megépítendő és kapcsolódó utak kezelőivel a következők szerint:

1.

Az érintett önkormányzati képviselőtestületekkel kapcsolatos kötelezettségek

a)

Indítványozzuk, hogy a Tisztelt Bíróság megfelelő határidő tűzésével kötelezze alperest arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat, valamint a Budapesti III. és IV. kerületi Önkormányzatok képviselő testületei előtt kezdeményezze útdíj kivetését a 12 tonna megengedett össztömegűnél nagyobb tehergépkocsikra (Melléklet 3.1. pont). Alperes ebben a körben jóhiszeműen eljárva és felperesekkel együttműködve tegyen meg mindent a képviselő testületek meggyőzése érdekében a XI. és XII. kerületben már sikeres eljárás átvételére.

b)

Ugyanezen önkormányzatok előtt kezdeményezze az előző pontban leírt módon a parkolási díjak emelését és kiterjesztését a Melléklet 3.2.7. pontjának megfelelően.

c)

Ugyanezen önkormányzatok előtt kezdeményezze az a) pontban leírt módon a Melléklet 3.2.4. pontjában felsorolt tömegközlekedési vonalak ott részletezett megállói felé vezető gyalogos útvonalak fejlesztését, a felmerülő költségek szükség szerinti viselése mellett.

2.

A Budapesti Közlekedési Zrt.-vel kapcsolatos kötelezettségek

a)

Indítványozzuk, hogy a Tisztelt Bíróság megfelelő határidő tűzésével kötelezze alperest arra, hogy a HÉV szerelvények követési távolságát csökkentését kezdeményezze a Melléklet 3.2.1. pontjában részletezetteknek megfelelően. Alperes felperesek beleegyezésével kössön megállapodást a közlekedési vállalattal a kért intézkedés megvalósításához szükséges mértékű anyagi hozzájárulás biztosításáról.

b)

Az előző pontban részletezett módon alperes kezdeményezze a HÉV használatának elősegítését kerékpáros létesítményekkel (Melléklet, 3.2.2. pont).

c)

Az a) pontban részletezett módon kezdeményezze a 106-os buszvonala fejlesztését (Melléklet 3.2.3. pont)

d)

Az a) pontban részletezett módon kezdeményezze tömegközlekedési vonal létesítését a Megyeri hídon (Melléklet 3.2.6. pont).

e)

Az a) pontban részletezett módon kezdeményezze vizsgálatok lefolytatását Szentendre és Budapest, illetve Pilisvörösvár és Budapest közötti gyors HÉV illetve expressz buszjáratok üzemeltetésének lehetőségéről (Melléklet 4.3. pont).

f)

Az a) pontban részletezett módon kezdeményezze vizsgálatok lefolytatását Pilisborosjenő-Üröm és a csillaghegyi HÉV megálló közötti HÉV-re hordó buszjárat lehetőségéről (Melléklet 4.4. pont).

3.

A MÁV Zrt.-vel kapcsolatos kötelezettségek

a)

Indítványozzuk, hogy a Tisztelt Bíróság megfelelő határidő tűzésével kötelezze alperest arra, hogy kezdeményezze a MÁV Zrt.-nél vasúti megálló kialakítását Káposztásmegyeren (Melléklet 3.2.10. pont). Alperes felperesek beleegyezésével kössön megállapodást a vasúti közlekedési vállalattal a kért intézkedés megvalósításához szükséges mértékű anyagi hozzájárulás biztosításáról.

b9

Indítványozzuk továbbá, hogy a Tisztelt Bíróság megfelelő határidő tűzésével kötelezze alperest arra, hogy kezdeményezze a MÁV Zrt.-nél az esztergomi vonal korszerűsítését (Melléklet 3.2.11. pont). Alperes felperesek beleegyezésével kössön megállapodást a vasúti közlekedési vállalattal a kért intézkedés megvalósításához szükséges mértékű anyagi hozzájárulás biztosításáról.

4.

Az útfenntartókkal kapcsolatos kötelezettségek

a)

Indítványozzuk, hogy a Tisztelt Bíróság megfelelő határidő tűzésével kötelezze alperest arra, hogy a felperesekkel egyeztetve kezdeményezze az útfenntartónál a buszok forgalmi előnyben részesítését a Szentendrei úton, a Vörösvári úton, az Árpád-hídon és a Róbert Károly körúton.

b)

A Melléklet 3.2.8. pontjában felsorolt Duna menti és pilisi önkormányzati útfenntartók előtt hasonló módon kezdeményezzen forgalomcsillapítási intézkedéseket.

c)

Az a) pontban részletezett módon kezdeményezze vizsgálatok lefolytatását további forgalmi előny biztosításával, illetőleg forgalomcsillapítással kapcsolatos lehetőségekről a III. és IV. kerületben (Melléklet 4.1. és 4.2. pontok).

Egyebekben a korábbi előkészítő iratainkban és a tárgyaláson tett indítványainkat fenntartjuk.

A Tisztelt Bíróság a legutóbbi tárgyaláson a jelen előkészítő iratunkban megválaszolt kérdéseken túlmenően a 2006. január 31-i keresetpontosító előkészítő iratunkban b) pont alatt szerepelt kereseti kérelemmel kapcsolatosan előírta, hogy csatoljunk az M0 Autópálya északi szakaszának továbbvezetésével kapcsolatos dokumentumokat. Ezzel kapcsolatban elő kívánjuk adni, hogy nem sikerült a 2005. december 2-i előkészítő iratunk mellékleteként szereplő terveken kívül további terveket beszerezni, azonban meggyőződünk arról, hogy a később felmerült nyomvonalvázlatok nem térnek el olyan mértékben, ami a környezeti és közegészségügyi hatásaikra jelentős kihatással lenne. A becsatolt, az M0 északi nyomvonalának a 10-es, illetőleg 11-es főút irányába történő meghosszabbításának átnézeti helyszínrajza ennek megfelelően jól alátámasztja kereseti kérelmünket, azaz megállapítható belőle, hogy igen jelentős többletforgalmat fog rávezetni a térség lakott településeire.

A Tisztelt Bíróság a keresetpontosító előkészítő iratunk c) pontjában szereplő kereseti kérelemmel kapcsolatban is további dokumentumok becsatolását kérte. Ezzel kapcsolatban is erőfeszítéseket tettünk további bizonyítékok beszerzésére és tudomásunkra jutott, hogy Szigetmonostor és Szentendre között valóban létrejött egy megállapodás, azonban a felek többszöri kérésünkre sem voltak azt hajlandók nekünk kiadni. Indítványozzuk ezért, hogy a Tisztelt Bíróság hivatalból intézkedjék az önkormányzatok felé a megállapodás beszerzése iránt. Tudomásunk szerint egyébként a megállapodásban az autópálya és a híd környezeti hatástanulmányában szereplő C változathoz közeli nyomvonal szerepel, ami érintetlen természeti területek nagymértékű igénybeviteléhez és a budapesti ivóvízbázis súlyos veszélyeztetéséhez vezetne.

B u d a p e s t, 2007. június 4.

Tisztelettel:

SOS Békásmegyerért Egyesület, I. r. felperes
Van jobb M-nUll Ürömiek és Pilisborosjenőiek Környezetvédő Egyesülete, II.
r. felperes
Solymári Környezetvédők Egyesülete, III. r. felperes
Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség, IV. r. felperes
Védegylet V. r. felperes

Melléklet

Kért intézkedések annak érdekében, hogy az M0-ás Megyeri hídjának üzembe helyezése után ne növekedjen a gépjármű-forgalom Észak-Budapesten és környékén

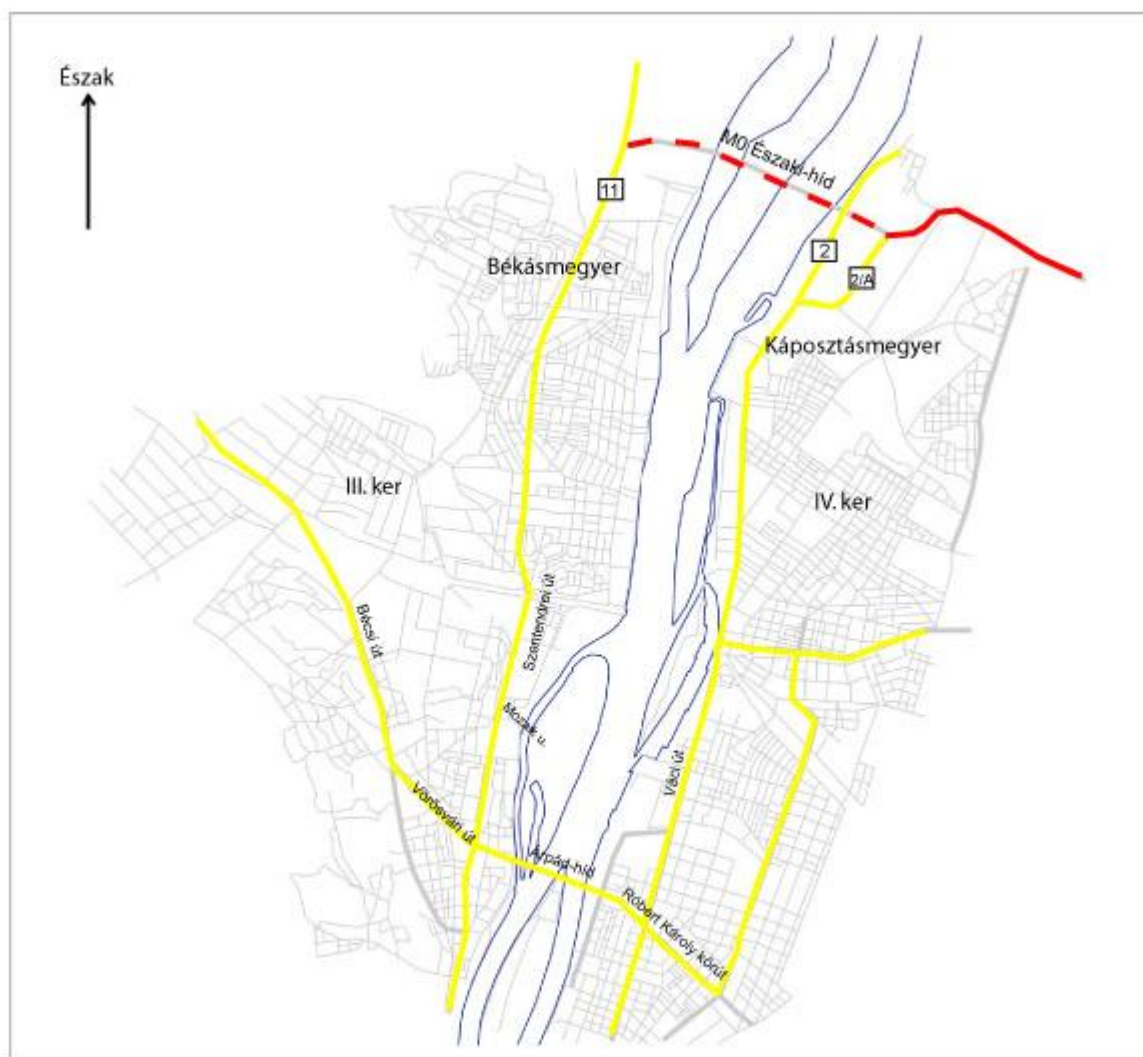
Bevezető

Az M0-ás út északi hídja (a továbbiakban: Megyeri híd) Káposztásmegyer és Budakalász között teremt a Dunán új közúti közlekedési lehetőséget.

A híd hivatalos honlapján olvashatjuk, hogy építésének legfőbb célja „a főváros úthálózatának tehermentesítése, a tranzitforgalom csökkentése”¹.

Melyek azok a fővárosi utak, amelyeket tehermentesíthet a Megyeri híd, és mely fővárosi kerületek átmenő forgalmát csökkentheti? Milyen forgalmat képes elterelni a híd Budapest úthálózatáról? A következő térkép a híd által érintett fővárosi főútvonal-hálózatot szemlélteti.

¹ Forrás: <http://www.eszaki-hid.hu>



A híd egyrészt lehetővé teszi a Duna két partjával párhuzamos 11-es és a 2-es utak közötti, észak-budapesti összekötést, másrészt kapcsolatot teremt a 11-es út és Budapest észak-keleti, keleti illetve és déli részén épült autóutak és autópályák között az M0-ás meglévő vagy jelenleg még épülőben lévő szakaszain keresztül.

Mekkora ma a fővároson kívüli települések közötti, Észak-Budapest térségén keresztülhaladó forgalom? Milyen volumenű például a 11-es útról a 2-es útra az Árpád-hídon keresztülhaladó személy- és tehergépjármű forgalom, különösen az, amelyik északról jön, és a hídon átkelve szintén észak felé halad tovább? Naponta összesen hány személygépkocsi, és tehergépjármű áthaladásától mentesülhet a főváros, amennyiben megépül a Megyeri híd?

Sajnos e kérdésekkel kapcsolatban semmiféle válasz nem áll rendelkezésünkre, egyrészt, mert a híd építéséhez nem készültek ilyen jellegű forgalmi vizsgálatok, másrészt, mert a legutolsó, általános budapesti forgalmi vizsgálat, amelynek adatait felhasználhatnánk, mára elavult (a felmérés 1992-1994-ben készült). Nincsenek tehát adatok arra vonatkozóan, milyen volumenű személy- és tehergépkocsi-forgalommal tehermentesítheti a híd Budapest útjait.

1. A híd hatása Budapest közúti forgalmára

A Megyeri híd megépülésével kapcsolatos környezeti hatástanulmány 1994-ben készült, a tanulmány azonban nem vizsgálta a híd Észak-Budapest forgalmára gyakorolt várható hatását. Azóta sem készült a híd megépítésének a térség forgalmára gyakorolt hatását vizsgáló forgalmi megfelelő részletességű tanulmány, de az általános budapesti forgalmi vizsgálatból sem vonhatunk le következtetéseket, lévén az utolsó ilyen irányú felmérés több mint tíz éves.

A részletesebb információk hiányában csak az eddig elkészült anyagokra, a szakirodalomra, valamint szakmai ismereteinkre hagyatkozhatunk.

Milyen hatással lehet a híd Észak-Budapest közúti forgalmára? Kétféle hatás képzelhető el:

1. Forgalom-csökkenés (a személygépkocsi- és tehergépkocsi-kilométerek csökkenése; egy gépkocsi-kilométer az egy gépkocsi által megtett egy kilométer hosszú úttal egyenlő – ez a mutató arányos a személy- és tehergépkocsik környezetterhelésével). A híd által úgy valósulhat meg forgalom-csökkenés, hogy a gépjárművel jelenleg megtett utak egy része a hídnak köszönhetően rövidebb útvonalakon bonyolódik le. Ez vonatkozhat egyrészt a Békásmegyer és Káposztásmegyer közötti célforgalomra, másrészt a III., XIII. és IV. kerületeken átmenő forgalomra. Sajnos, amint fentebb írtuk, nem léteznek adatok arról, milyen volumenű az e kerületeken áthaladó személy-, és tehergépjármű forgalom, amelyet a híd e kerületek úthálózatáról elterelhetne. Békásmegyer és Káposztásmegyer közötti célforgalom jelenleg rendkívül csekély, hiszen alvóvárosokról van szó, amelynek forgalmának túlnyomó része a Budapest belső kerületei felé irányul.
2. Forgalom-növelés (a személygépkocsi és tehergépjármű-kilométerek növekedése). A szakirodalomból jól ismert és sokszor leírt, ma már nem vitatott jelenség, hogy az új közúti létesítmények addig nem létező, új közúti forgalmat generálnak. Ez a hatás többféle módon valósul meg:
 - Az új közúti létesítmény megváltoztatja a közlekedési szokásokat. A kínálat bővülése a kereslet növekedését vonja maga után: a létesítmény által megvalósítható új útvonal-lehetőségek vonzóbbá teszik a közút használatát. A Megyeri híd esetében csak két, legkézenfekvőbb példát említenénk: a híd lehetővé teszi a Budakalász/Békásmegyer és Káposztásmegyer közötti, eddig csekély célforgalmi közlekedés növekedését, és megnöveli a közelében felépült bevásárlóközpontok vonzáskörzetét (a híd megépülése után e bevásárlóközpontok a Duna ellentétes partján fekvő, távolabbi településekről is elérhetők lesznek, ami hozzájárul a térség gépjármű-forgalmának növekedéséhez).
 - Az új közúti létesítmény befolyásolja a területhasználatot. Erre Magyarországon jó példa az M1-es autópálya, amely a nemzetközi tranzit-forgalom számára épült Budapest és az osztrák határ között. Az M1-es teljes megépítése óta azonban Budapest 30 kilométeres körzetében az autópályával párhuzamosan, a nyomvonalhoz képest szalagszerűen bevásárlóközpontok, üzleti parkok, áruelosztó központok sora települt, amelyek szinte kizárólag személy- és tehergépkocsival érhetőek el (a tömegközlekedési, illetve vasúti kapcsolat vagy nem létezik, vagy rendkívül csekély), és távolabbi térségekből is vonzzák a forgalmat. Ez azt jelenti, hogy az M1-es autópálya Budapest közeli személy- és tehergépjármű forgalmának jó részét ma már maga az M1-es generálja. A Megyeri híd esetében hasonló hatásra számíthatunk, hiszen a híd lábainál már a megépülése előtt néhány évvel letelepedtek a személy- és tehergépjármű-forgalmat gerjesztő nagy bevásárlóközpontok a Duna mindkét oldalán, és a híd környezetében már jelenleg

lakóparkokat, logisztikai központokat építenek, terveznek². A területhasználatra való hatás a híd átadásával közép- és hosszú távon még erősebb lesz, és így a közúti forgalom-növelő hatása is.

A híd összzhatása Észak-Budapest térségének forgalmára a fenti hatások összegétől függ, vagyis a forgalom-csökkenés és a forgalom-növelés egymáshoz viszonyított arányától. A szakirodalom, de a külföldi és hazai tapasztalatok is azt mutatják (Hungária körút, Lágymányosi híd, az M0-ás déli szakaszainak a megépítése), hogy az új utak forgalom-növelő hatása jóval nagyobb, mint tehermentesítő hatása, vagyis az új közúti létesítmények révén összességében a térségben megnő a forgalom, anélkül, hogy a tehermentesíteni szándékozott utakon csökkenne.

Az M0-ás északi szakaszának kinyilvánított célja azonban, mint ahogy azt a Megyeri híd hivatalos honlapján is olvashatjuk, éppen ennek az ellenkezője: Budapest úthálózatának tehermentesítése, a Budapesten keresztülhaladó tranzitforgalom csökkentése.

A Megyeri híd átadása várhatóan Budán okozza a legnagyobb gondot, hiszen a Duna jobb partján a főváros sűrűn lakott területein (Békásmegyeren, Óbudán) keresztülvezető 11-es útba torkollik, amelynek ma is jelentős a forgalma. Innen tovább szintén csak a sűrűn lakott területeken átvezető utakon haladhat tovább. Pesten a Megyeri híd kevésbé sűrűn lakott területeken át vezető autoutakban folytatódik, így ebben a térségben a híd által generált forgalom-növekedés a lakosság szempontjából rövid távon kevésbé súlyos többlet-környezetterheléssel jár, azonban Újpesten is összességében forgalomnövekedéssel számolhatunk. Véleményünk szerint – az M0-ás továbbvezetésétől függetlenül – nem szabad, hogy a Megyeri híd átadása tovább növelje a közlekedési és környezeti gondokat Budapesten, és ugrásszerű forgalomnövekedést okozzon az agglomeráció településein. Ezen káros hatások megelőzése érdekében azonban a Megyeri híd építésével párhuzamosan egy sor közlekedésrendezési, közlekedésfejlesztési és forgalom-szabályozási intézkedés bevezetése szükséges, melyek célja, hogy az összforgalom – az új hídon megjelenő újabb forgalom ellenére – ne növekedjen a térségben.

2. Miért fontos, hogy Budapesten ne növekedjen tovább az összforgalom?

Budapest az ország legsűrűbben lakott és legnépesebb városa, megközelítően 1,7 millió lakossal, ugyanakkor a lakókörnyezetei minőségét tekintve az egyik legkedvezőtlenebb helyzetű hazánkban. A lakókörnyezet az életminőséget, de az élethez alapvető egészséget is befolyásolja. Napjainkban a fővárosban leginkább a közúti személy- és tehergépjármű forgalom határozza meg a lakókörnyezet minőségét. Hazai és az Európai Unió által készített vizsgálatokból, tanulmányokból tudjuk, hogy Budapest levegőszennyezettsége eléri az egészségkárosító mértéket, hat a halálra és a várható élettartamra is³. A legnagyobb egészségi gondot okozó légszennyező anyagok, a rendkívül kicsi, 10, illetve 2,5 mikrométernél kisebb szálló porszemcsék (PM10, PM2,5) és a talajközeli ózon túlnyomó része a közúti közlekedésből származik⁴ (ez utóbbi a kipufogó gázok és a napsütés

² A Csillaghegyen most épülő, 300 lakással tervezett lakóparkot városszerte a következőképpen hirdetik: „A Megyeri híd 10 perc közelségbe hozza a várost!”. Budakalász önkormányzata a 11-es út közelében logisztikai központok számára értékesít nagy területeket. Mindezen hatások azt eredményezik, hogy a híd forgalmának egy része az építése által generált ingatlanfejlesztések következménye, vagyis a híd forgalmának egy részét maga a híd gerjeszti.

³ Az Európai Bizottság felkérésére – a Tiszta Levegőt Európának (Clean Air For Europe, CAFE) folyamat részeként – átfogó elemzés készült a légszennyezés környezetre és emberi egészségre gyakorolt hatásairól. A felmérés kimutatta, hogy egy átlagos magyar ember, ha marad a jelenlegi szennyezési szint, több mint egy évet veszít az életéből a PM2,5 részecskeszennyezés következtében. Így e tekintetben Európában a harmadik legrosszabb helyet foglaljuk el. Budapesten a várható életvesztés elérheti a három évet is, ám szigorúbb határértékek betartásával ez az életvesztés a töredékére csökkenthető.

⁴ Becslések szerint az utóbbi évtizedben a fővárosban a nitrogén-oxidok, a portterhelés, a szén-monoxid, a PAH-

reakciójának eredménye, ezért az ózonszmog főleg a nyári időszakban fordul elő).

A budapesti levegőszennyezettség-mérő hálózat jelenleg tizenegy állomásból áll, a tárgyalt térségben, Észak-Budapesten nincs mérőállomás, ám a meglévő állomások PM10 szennyezésre vonatkozó adataiból kiderül, hogy Budapesten a forgalmas helyeken lévő mérőállomásokon az egészségügyi határértékeket túllépő a szálló por szennyezés.⁵ Ami a zajszennyezést illeti, a közelmúltban elkészült budapesti zajtérképéről is leolvasható a tapasztalati úton eddig is jól ismert tény, hogy a budapesti „bevezető utak” melletti zajterhelés rendkívüli. A híd által leginkább érintett 11-es út a III. kerületben sűrűn lakott lakótelepeket szel ketté – a Vörösvári út és a Mozaik utca között a tízemeletes háztömbök közvetlenül a 11-es út részét képező Szentendrei út mellett helyezkednek el. Az érintett lakónegyedek jelenleg is óriási zajterhelését nem szabad tovább növelni.

Fontos megjegyezni azt is, hogy a közúti forgalom mértéke befolyásolja a különböző közlekedési módok (séta, kerékpározás, tömegközlekedés, személygépkocsi) közötti választást is. Forgalmas utak közelében csökken a gyaloglási, a kerékpározási kedv, tehát a környezettel leginkább közvetlen kapcsolatban lévő közlekedési módok vonzereje, ugyanakkor nő a személygépkocsi-használaté, az egyetlen módé, amely az utast a taszító környezettől elszigeteli. A növekvő forgalom így növeli a személygépkocsi használatát. Ennek az ellenkezője is igaz: a forgalom-csillapított, kellemesebbé, vonzóbbá vált környezetben nő a gyalogosok és a tömegközlekedési eszközöket használók aránya, az út menti épületek funkciója pedig fokozatosan igazodik a gyalogosok igényeihez, ami tovább növeli a kérdéses szakasz gyalogos vonzerejét. E folyamatok következménye, hogy például a IX. kerületi Ráday utcában egy hosszú séta is természetesnek, kellemesnek hathat, míg a Szentendrei úton vagy a Margitsziget felé vezető Árpád-hídon, gyalog 100 méter is rendkívül megerőltetőnek tűnik. A közúti forgalom mértéke tehát meghatározó arra nézve is, mennyien választják a személygépkocsit, mint közlekedési eszközt, illetve mennyien választják a környezetkímélőbb közlekedési módokat.

A városi környezet forgalom-növekedéssel járó hátrányos átalakulásának egy másik, jól ismert következménye a város belső, nagy forgalmú területeiről a csendesebb, élhetőbb külső területek, települések felé történő elvándorlás. Budapest migrációs mérlege az elmúlt 15 esztendőben minden évben negatív volt⁶, legfőképpen a Budapest 30-50 kilométeres körzetében elhelyezkedő települések javára, ahol a fővárosból elköltözők jobb minőségű lakókörnyezetet remélnek. A kiköltözők nagy részének napi tevékenysége azonban továbbra is Budapesthez kötődik. A Budapest határain kívülről érkező, fővárosi úticélú közlekedés túlnyomó része (mintegy kétharmada) személygépkocsival történik. A budapesti városi életkörülmények miatt elköltözött, de személygépkocsival visszajárók tömegek növelik a város forgalmát, és ezáltal tovább rontják a fővárosi lakókörnyezetek minőségét. A megnőtt forgalom következtében gyakoribbá váló torlódások lassítják a buszok és villamosok közlekedést, és így csökkentik a tömegközlekedési eszközök versenyképességét a gépkocsival szemben. A még élhetlenebbé vált városi kerületekből folytatódik az elvándorlás, a versenyképtelenebbé vált tömegközlekedési eszközök helyett egyre többen választják a személygépkocsit. A városi forgalom ezen folyamatok által még tovább

ok és az illékony szénhidrogének (VOC) kb. 80%-a a közlekedés révén kerül a levegőbe. Forrás: *Az 1990-2003 közötti időszak levegőminőségének értékelése, 2005 KVVVM*

⁵ A 14/2001. (V. 9.) számú KöM-EüM-FVM együttes rendelet szerint 2005-ben legfeljebb 35 olyan napot engednek meg, amikor a PM10 koncentrációja a határérték felett lehet egy mérőállomáson. A Baross téri mérőállomáson a PM10 egészségügyi határértéket túllépő napjainak a száma 2003-ban 72 nap, 2004-ben 149 nap, 2005-ben 133 nap és 2006-ban (október végéig) 61 nap volt. A Honvéd telepi mérőállomáson a PM10 koncentrációja az egészségügyi határértéket 2004-ben 115 napon, 2005-ben 136 napon, 2006 első 10 hónapjában pedig 122 napon lépte túl. Az **Erzsébet téri** mérőállomáson 2004-ben 48 napon, 2005-ben 164 napon, 2006 első 10 hónapjában pedig 21 napon át haladta meg az egészségügyi határértéket.

⁶ A KSH adatai szerint 1991 és 2005 között Budapest és az ország egyéb települései közötti migrációs mérleg 152 ezer lakos, vagyis Budapestről ennyivel többen vándoroltak el, mint amennyien a fővárosba költöztek.

növekszik, és az ördögi kör folytatódik. E folyamat öngerjesztő hatása lassítható, illetve megállítható a tömegközlekedést fejlesztő, előnyben részesítő és a városi lakókörnyezet minőségét javító intézkedésekkel. A Megyeri híd építéséhez javasolt kiegészítő intézkedések elősegítik, hogy a híd forgalomnövelő hatása helyett a 11-es és 10-es utak legsűrűbben lakott részein a forgalomcsökkentés, és ezáltal a környezet terhelésének csökkenése valósulhasson meg, és a híd építése ne képezzen újabb építőkockát ezen ördögi kör folytatódására Budapesten.

Mindezen okokból a Megyeri híd építésével párhuzamosan, illetve annak átadását követően szükséges a híd által leginkább befolyásolt 11-es úton elősegíteni a személygépkocsi-forgalom egy részének tömegközlekedési eszközökre való terelését, egyes szakaszokon csökkenteni a közúti kapacitást⁷ és szabályozni a tehergépjármű-forgalmat a térségben. A következőkben ezen intézkedések közül azokat javasoljuk, amelyek a legkevesebb költséggel képesek hatni, más intézkedésekhez képest könnyen kivitelezhetők (például, mert léteznek már tervek a kivitelezésükre, vagy nem igényelnek hosszas előkészítő munkálatokat és különböző hatóságok, önkormányzatok közötti hosszadalmas egyeztetéseket), és a Megyeri híd átadásáig megvalósíthatók

3. Szükséges kiegészítő intézkedések a Megyeri híd forgalomnak történő átadása előtt, hogy a Megyeri híd építésének következtében ne növekedjen az összforgalom Észak-Budapest térségben

Tehergépjármű-közlekedés

3.1. Útdíj kivetése a 12 tonna megengedett össztömegűnél nagyobb tehergépkocsikra a III. és IV. kerületben

Kérjük, hogy közútkezelői hozzájárulást és az útfenntartási hozzájárulási díjat (a továbbiakban együtt: útdíj) vezessenek be a III. és IV. kerület összes közútjára a 12 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsik részére a „Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata 1/2006./I.30./ XI.ÖK sz. rendelete a 12 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsik helyi közútra történő behajtásához szükséges közútkezelői hozzájárulásról és az útfenntartási hozzájárulási díjról” mintája alapján. Az útdíj a XI. kerületi mérték kétszerese legyen.

Indoklás:

A Megyeri híd megépülésével a híd felé vezető és a hozzájuk kapcsolódó utakon a tehergépkocsi-forgalom jelentős növekedése 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 kerületben bevezetendő magas útdíjjal 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

⁷

A Megyeri híd közel két kilométer hosszan 2X2 sávval növeli Budapest térségében a közúti kapacitást.

területein kívüli levezetését teszik lehetővé. A XI. kerületi önkormányzat jegyzőjétől kapott tájékoztatás szerint a kerületben bevezetett útdíj elérte a kívánt hatást, a vonatkozó rendelet végrehajtása eredményes az önkormányzat és a rendőrség hatékony együttműködésének jóvoltából.

Egyéni és közösségi személyközlekedés

3.2. 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 agglomerációban új út épül, az 1. pontban említett forgalomművelő 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 útépítésre 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 forgalomművelő hatásait ellensúlyozni, illetve mérsékelni kívánó intézkedések is 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

Kérjük, hogy a Szentendrei HÉV követési idejét csúcsidőben a jelenlegi 5 percről 4 percre csökkentésék.

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. Békásmegyér 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 Békásmegyér 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

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

Indoklás:

A HÉV megállók 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 megállókat kiszolgáló buszjáratok még csúcsidőben is legfeljebb 8-9 percenként közlekednek. A viszonylag ritkán közlekedő buszok⁸ 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 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	
Békásmegyér	100	Az Ország úti, a HÉV megálló aluljárójához legközelebb eső P+R parkolót szükséges alkalmassá tenni bicikli-tárolásra.

⁸ A HÉV-et használók többsége akár 3-4 tömegközlekedési eszközt is használhat kiindulási pontja és úticélja között, a várakozási idők pedig összeadódnak.

Csillaghegy	50	
Rómaifürdő	30	
Aquincum	30	
Kaszásdűlő	30	
Árpád-híd	30	

3.2.3. A 106-os buszvonal fejlesztése

Kérjük a 106-os buszok követési idejének a reggeli és délutáni csúcsidőben 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 buszmegállókat 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 kiszolgált 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 környezetterhelése 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 kérjük:

- **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 Városház 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

Kérjük 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 Budapeستől 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 négy sávos) „városi autópályává”. A Közlekedés Kft. forgalmi vizsgálatai szerint⁹ 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 forgalom-növekedés 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

⁹ Forrás: M0 Északi szektor 11. sz. főút – 10. számú főút közötti szakasz, Előzetes tanulmány, 2006 január

fentebb írtuk, sajnos nem léteznek vizsgálatok arról, hogy a jelenlegi forgalom hány százalékának áterelődése 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 kerékpártárolók 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, legfrissebb dokumentumában is¹⁰.

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) sáv. 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 személygépkocsik számára az Árpád-hídon. Amennyiben a híd forgalomnövelő 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 csúcsórán 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 forgalomcsillapítására gyakorolt jótékony hatását megsokszorozzák anélkül, hogy fennakadást okoznának a térség közúti közlekedésében. A javasolt buszsávok mellett ugyanis minden esetben fennmarad a 2X2 sávú közúti kapacitás a személy- és tehergépkocsi-forgalomnak (a Vörösvári út egy rövid szakasza kivételével), a Szentendrei út egyes szakaszain pedig még 2X3 sáv is.

¹⁰ A közösségi közlekedés előnyben részesítése Budapesten – jelenlegi helyzetkép és fejlesztési elképzelések, 2007. január, BKV

3.2.6. Tömegközlekedési vonal létesítése a Megyeri hídon

Kérjük a Megyeri hídon áthaladó Békásmegyert és Káposztásmegyert összekötő autóbusszjárat létesítését.

Indoklás:

Amint korábban említettük, az új híd új forgalmi igényeket gerjeszt, illetve lehetővé teszi az eddigi igények jobb kielégítését. Ez igaz a tömegközlekedés vonatkozásában is. A BKV-nál már készültek különböző tervváltozatok annak érdekében, hogy a Megyeri hídon keresztül autóbusszjárat kösse össze a III. és IV. kerületet, különös tekintettel a nagyobb forgalmú tömegközlekedési csomópontokra.

3.2.7. Parkolási díjak emelése és kiterjesztése

Kérjük, 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 kérjük 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 Mártírok útján a HÉV kereszteződéstől a Hősök teréig és egy új középszigetes gyalogátkelő létesítése ezen a szakaszon.
- **Csobánka:** 30 km/órás sebességkorlátozás a pilisszentkereszt 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:**
 - o A HÉV állomástól Pismányig 40 km/órás sebességkorlátozás a főúton.
 - o A Dobogókői úton 50 km/órás sebességkorlátozás a Visegrád felé vezető úton.
- **Pilisszentkereszt:** a Pilisszentkereszt-Esztergom közötti út önkormányzati 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

Kérjük, 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

Kérjük, hogy korszerűsítsék a MÁV Budapest–Esztergom vonalát.

Indoklás:

Az esztergomi vasúti vonal jelentős szerepet játszhat a térség közútjainak tehermentesítésében. Már a kényelmes, új Siemens motorkocsik üzembe helyezése után is ugrásszerűen 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. Kiegészítő vizsgálatok

Kérjük a következő intézkedések bevezetésének vizsgálatát elvégezni 2007. november 30-ig:

- 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.

- 4.2. 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.

4.3. 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.

4.4. 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.

Fényképes illusztrációk a Megyeri híddal kapcsolatban

1. Épül az M0-ás északi-hídja



Közel 6200 millió forintért épül (61.900.000.000 Ft + áfa) új közlekedési lehetőség a személy- és tehergépkocsik számára a Dunán át Észak-Budapesten. A létesítmény tehermentesíti a térség úthálózatát és az Árpád hidat az átmenőforgalomtól, vagy a Duna jobb partján a jelenleg is zsúfolt 11-es útba vezetve az eddignél is nagyobb közlekedési gondokat teremt?

2. Vörösvári út, Óbuda



A kétszer három, helyenként kétszer négysávos Vörösvári út Óbuda egyik sűrűn lakott lakótelepét szeli ketté.

3. Árpád-híd, pesti hídfő



A hatsávós közúti kapacitás mellett a környezetbarát közlekedési módokat használóknak szűk hely marad, melyen egymással osztozniuk is kell. A közlekedési munkamegosztás (modal-split) a személygépkocsik, a tömegközlekedési eszközök, a gyaloglás és a kerékpározás között nagymértékben függ attól, mennyi helyet szánunk a különböző módoknak egy közlekedési folyosón.

4. Árpád-híd, a margitszigeti lejáró felé



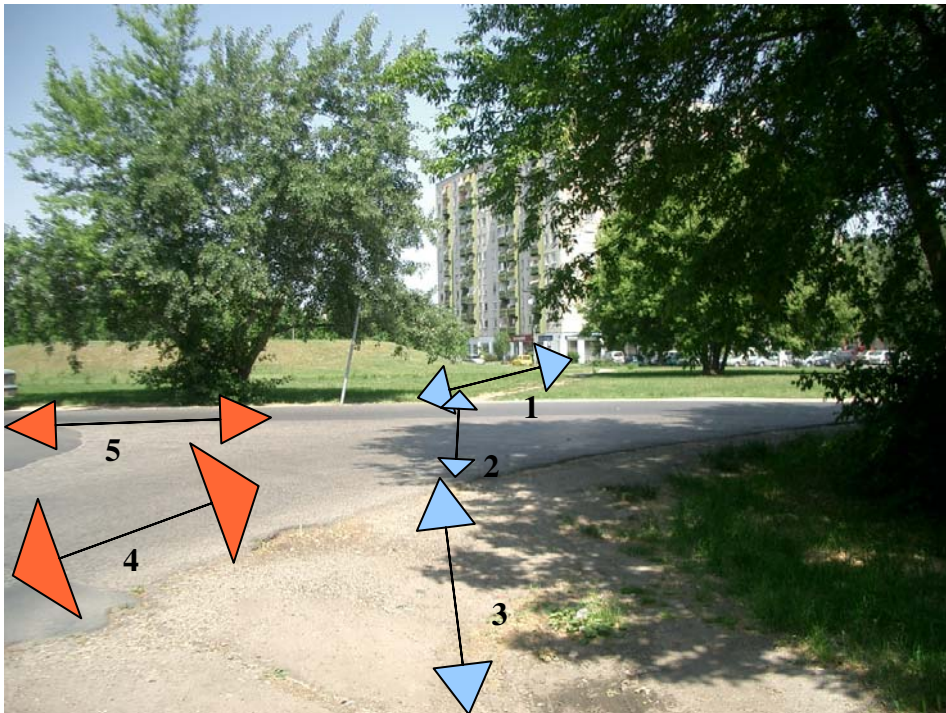
A kellemes kikapcsolódást, pihenést nyújtó Margitsziget néhány perces sétával elérhető a Duna mindkét oldaláról az Árpád-hídon át, ám a nagy sebességű, nagy forgalmú közút melletti járda nem vonzza a gyalogos forgalmat. A gyalogosok védelmét szolgáló korlátok és a bicikliútnak kijelölt járdán bonyolódó kerékpáros-forgalom tovább csökkentik a gyalogosan kikapcsolódni vágyók komfortérzetét. A Megyeri híd lehetővé teszi, hogy az Árpád-hídi szélső forgalmi sávok buszsávokká alakításával e jelenleg kevésbé vonzó környezet megváltozhasson, a híd Margitszigetre vezető szerepe felértékelődjön.

5. A) Gyalogösvény a 106-os busz megállója felé



A Pók utcai lakótelep és a 106-os busz Szentendrei úti megállója között (Óbuda felé) a tömegközlekedést használók az aszfaltút mellett kitaposott ösvényeken közlekednek. A rendezetlen terepviszonyok, a járda hiánya azt az érzést erősítik, hogy a gyalogos (a tömegközlekedési eszközt használó) közlekedési szempontból elhanyagolható. A gyalogosok igényeinek figyelmen kívül hagyása eltanácsol a gyaloglástól és a tömegközlekedés használatától.

B) A Pók utcai lakóteleptől a 106-os busz megállója felé



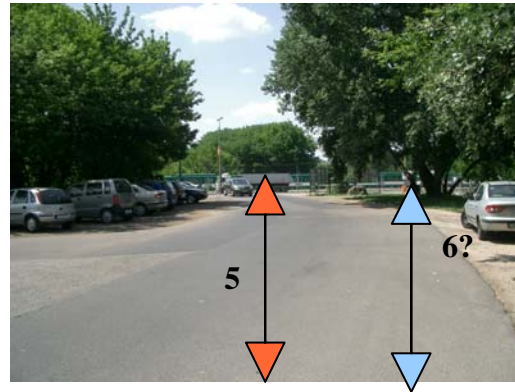
A Pók utca és a Pók utcai lakótelep közötti gyalogösvény lakótelephez közelebb eső része. A házaktól a pázsiton keresztül kitaposott ösvény (B és C - 1) széles és forgalmas autótútba torkollik, ám gyalogátkelő nincs (2). A „gyalogút” folytatása hasonlóan zavarba ejtő (3).

A gyalogosok igényeinek semmibe vétele jelentősen csökkenti a tömegközlekedési eszközök használók számát.

C)



D)



A Pók utcai lakótelep és a Szentendrei út között rendkívül széles aszfaltút épült (5), de a gyalogosokra itt sem gondoltak (6). Amennyiben egy adott szakasz közlekedési infrastruktúrája teljes egészében a személygépkocsi-használatra épül, nincs mit csodálkozni azon, hogy az adott szakaszon a legtöbben a gépkocsi-használatot választják.

E) Békásmegyeri lakótelep, Csobánka tér: a jó példa



Kényelmes, kulturált sétány a Békásmegyeri lakótelep és a HÉV között. A séta ebben a környezetben magától értetődő, imázsa felértékelődik, a kellemes gyalogos útvonalakhoz csatlakozó tömegközlekedési eszközök vonzereje megnő.

6. Békásmegyeri lakótelep, P+R parkolók az Ország út mellett



Az ingázók egy része leteszi gépkocsiját a HÉV megálló közelében, ám a gépkocsik nagy helyigénye miatt viszonylag kevesen használhatják ezt a közlekedési kombinációt. B+R rendszerrel nyolc-tízszer annyi utas juthat el a HÉV megállókhöz, mint a P+R rendszerrel.

A) Csillaghegy, Ürömi út



B) Csillaghegy, HÉV megálló



A Csillaghegyi HÉV megálló körül telítettek az utcai gépkocsi-parkolóhelyek. Legalább nyolc kerékpár tárolható egy autóparkolónak megfelelő területen, de a HÉV megálló közelében jelenleg nincs lehetőség kulturált módon tárolni a kerékpárt.

C) Római fürdő, HÉV-megálló



D) Római fürdő, a Szentendrei út mellett



A hazai és nemzetközi tapasztalatok szerint nagy kapacitású kerékpártárolók létesítése a külvárosi tömegközlekedési megállókban ugrásszerűen megnöveli a kerékpározók számát, és erősíti a tömegközlekedés vonzerejét. A Szentendrei HÉV vonalán ez a lehetőség jelenleg egyáltalán nem kihasznál, bár egyes biciklistákat még a kerékpártárolók hiánya sem bátortalanítja el attól, hogy a HÉV-ig kerekezzenek.

7. A) Kaszásdűlő: A HÉV- és buszmegállók és a lakótelep között nincs biztonságos és kényelmes gyalogos útvonal



B) Ésszerű, ám szabálytalan gyalogos-forgalom a kereszteződésnél.



A) és B) A közúti forgalom teljes elsőbbséget élvez, annak ellenére, hogy a gyalogátkelő hiánya a tömegközlekedési eszközöket használókra veszélyes és kényelmetlen környezetet teremt.

Az önerőből közlekedők (gyalogosok, kerékpárosok) a legrövidebb, legkevesebb energia-ráfordításba kerülő útvonalakat részesítik előnyben, a felesleges akadályok (lépcsők) és kerülők a gyaloglás vonzerejét csökkentik. A gyalogosok aluljáróba kényszerítése sűrűn lakott környezetben nem indokolt, ugyanakkor nem felel meg a tömegközlekedési megállók könnyű, kényelmes elérhetősége feltételének sem.

8. Szentendrei út



Miközben a Dunán új híd épül a személygépkocsik könnyebb közlekedése érdekében, a Szentendrei út áthatolhatatlan folyamat képez a gyalogosok számára Óbuda egyik legnépesebb lakótelepén. Az Árpád-híd és Raktár utca közötti több száz méteren a felszínen egyetlen gyalogátkelő sem létezik, a felszín alatti átkelők (aluljárók) pedig jelentős kerülőre kényszerítik a buszmegállókat használókat. A Szentendrei út ezen szakaszán mindkét irányban javasolt buszsávok és két felszíni gyalogátkelő létesítése a híd forgalomművelő hatásának megelőzéséhez járul hozzá, ugyanakkor javítja a helyi lakosok életkörülményeit és közlekedési lehetőségeit.

Budapest, 2007. május 31,

Levegő Munkacsoport