

KHEM/2626/2/2009.

Lukács András úr
elnök
Levegő Munkacsoport

Budapest
Pf. 1676.
1465

Tárgy: a Megyeri Duna-híd átadását követően kialakult forgalmi helyzet

Tisztelt Elnök Úr!

Hivatkozva 2009. február 26-i tárgyi témájú levelére, az Észak-Budapest térségében kialakult forgalmi helyzettel és az ez ügyben javasolt intézkedésekkel kapcsolatban a következőkről tájékoztatom.

Életminőség javítását célzó javaslatait köszönettel vettem, azokat tárcánk megvizsgálta. Levelének és helyzetértékelésének lényegével ellentétben azt gondolom, hogy a magyar főváros és agglomerációja nem kárát szenved a közelmúlt közlekedési fejlesztéseinek, hanem ez a térség a program egyik legnagyobb nyertese. A közelmúltban befejezett és folyamatban lévő beruházások mind hozzájárulnak a közlekedési kapcsolatrendszer és a lakott területek életminőségének javításához. Épül az új metró, fél éve adtuk át az M0 keleti szektort és az M0 északi hidat. Előzőeknek köszönhetően a város kitilthatta az átmenő teherforgalmat, a párhuzamos utak (pl. Hungária gyűrű, Árpád híd) forgalma érezhetően meglódult. Az északi, keleti kerületekben és az agglomerációban lakók nagy tömege tapasztalta, hogy egy csapásra milyen nagymértékben javultak a közlekedési lehetőségek. Bízunk benne, hogy a metró, az M31 (gödöllői átkötés) átadása, valamint az M0 déli szektor bővítése után még tovább javul a fővárosi agglomeráció közlekedési helyzete, élhetőbb és működésképesebb lesz.

A tapasztalatok, forgalomszámlálások alapján a keleti és északi szektor 2008. év őszi átadásának semmiképpen sem volt olyan következménye, amire az átadást megelőző (sok helyen megjelenő) pánikhangulat engedett következtetni. Az észak-budai településeket sem árasztotta el a forgalom, ez elsősorban a tehergépjárműveket korlátozó intézkedéseknek köszönhető. Az őszi átadásokat követő forgalomszámlálások eredményei már rendelkezésre állnak, amit ki fog egészíteni a közeljövőben sorra kerülő számlálás.

Tételesen magadott javaslataival kapcsolatban álláspontomat az alábbiak szerint adom meg.

Ad. 1.1.

Az új Megyeri Duna-hídon az Észak-budai térségbe áramló teherforgalom megakadályozása érdekében a térség mellékútjain és a 11. sz. főúton a közútkezelő korlátozásokat vezetett be. A tiltó jelzések által érintett utakon ez elmúlt félévben fokozott ellenőrzések voltak. A tapasztalatok alapján a teherforgalom csökkent a térségben.

A felvetett probléma tehát a különleges útdíj bevezetése nélkül is kezelhető. Az országos közúthálózat részét képező Megyeri Duna-hídon az általános szabályok szerint lesz érvényben a teherforgalomra vonatkozó útdíj kötelezettség. A budapesti úthálózaton (pl. Árpád híd) a fővárosi vezetés határozhatja meg a város életének optimalizálásához szükséges intézkedéseket.

Ad. 1.2.

Teljes mértékben egyetértek azzal, hogy a fejlett európai országok példáján okulva a közúthálózat kizárólagos fejlesztése helyett nagy figyelmet kell fordítani a közösségi közlekedés fejlesztésére, a közlekedési szabályozási eszközök kihasználására és a területhasználat szabályozására. Hazánkban az utóbbi lehetőség sajnos még alig ismert. Ami az előbbieket illeti, az elmúlt időszakra egyértelműen érzékelhető, hogy a Kormány, illetve a közlekedési szaktárca jelentős mennyiségben támogat közösségi közlekedési fejlesztéseket is. Ilyen pl. a Ferencváros - Vecsés közötti vasútvonal-rekonstrukció (európai IV. vasúti korridor), amit a közelmúltban vehetett teljesen használatba a forgalom. *A beruházás műszaki tartalmából kiemelem a zajvédelmi beavatkozásokat.* Hasonló jelentős eredmény a Budapest Nyugati pályaudvar és Ferihegyi repülőtér között létrehozott közvetlen vasúti összeköttetés. A munkálatok első fázisaként Ferihegy megálló néven új megállóhely épült a ferihegyi repülőtér I. terminálja mellett. A közeljövőben induló beruházások közül az ún. „Budai fonódó villamos I. ütem” elnevezésű projekttel büszkélkedhetünk, aminek hálózati és műszaki tartalma 4,6 km új vágány építése, új műegyetemi vonalszakasz, a 17-19-es villamosok vonalának összekötése, valamint a 17-es villamos bekötése 4-es, 6-osba. Végezetül azt is megemlítem, hogy 2009. március 6-án került aláírásra az ún. Rákoskeresztúri autóbusz-folyosó támogatási szerződése.

Ad. 3.2.1.

A Szentendrei HÉV járatsűrítésével egyetértek. Az elővárosi vasútvonalak versenyképessége érdekében fontos, hogy a csúcsidei zsúfoltság csökkenjen, a közlekedés gyorsuljon. A BKV Zrt. a többi nagyvárosi közlekedési vállalathoz hasonlóan teljesítményarányos normatív támogatásban részesül. A BKV-ágazatok és viszonylatok közötti forrásmegosztás ill. a szolgáltatási színvonal differenciálása a szolgáltatás megrendelőjének és a BKV-managementnek a kompetenciája.

Ad. 3.2. 2-7.

A Szentendrei HÉV-megállóhelyek fejlesztését (pl. kerékpártárolók építését), a javasolt új autóbuszjárat indítását, a buszok előnyben részesítését, a 204-es járat sűrítését, a tarifális parkolási rendszer differenciált kiterjesztését ugyancsak jó gondolatnak tartom, aminek kivitelezése ugyanakkor megint csak a szolgáltatás megrendelőjének és a BKV-managementnek a kompetenciája.

Ad. 3.2.8.

Ami az Észak-budai településeken javasolt forgalomcsillapítást (gyalogos középszigeteket, sebességkorlátozást) illeti, tájékoztatom, hogy tárcánk 2008. évben felmérte az érintett települések igényeit. Az intézkedéseket a költségvetési lehetőségek függvényében ütemezetten lehet végrehajtani.

Ad. 3.2.10.

A káposztámegyeri új MÁV-megálló kialakításának tervei valóban régen elkészültek. Az elgondolás szerint ez a Budapest – Szob – oh. vasútvonal egy Rákospalota-Újpest – Dunakeszi állomásközbe tervezett megállóhely lenne, azonban a koncepció időközben többször változott. Előbb a metróval, majd a 14-es villamossal gondolták megoldani a lakótelep kiszolgálását. Az ún. „elővárosi projekt” 2014-2020 közötti időszakban adna megoldást a problémára.

Ad. 3.2.11.

A Budapest - Esztergom vasútvonal korszerűsítése szerepel terveink között. Az esztergomi vasútvonal infrastruktúra fejlesztési programja keretében befejeződött az Északi összekötő vasúti Duna-híd felújítása. A hidat oly módon újították fel, hogy rajta a villamosításra lehetőség legyen. Kormányhatározat szól az Óbuda-Esztergom vasútvonal rekonstrukciója KözOP projekt akciótervi nevesítéséről. A tervezett fejlesztések a pályarekonstrukciót, új forgalmi kitérő létesítését, új biztosítóberendezések telepítését célozzák. A távlati tervekben szerepel a vonal villamosítása. Emellett már 2003-ban 13 korszerű, környezetkímélő Siemens gyártmányú dízelmotorvonatot (Desiro) helyeztek üzembe Budapest és Esztergom között, jelentősen javítva ezzel a szolgáltatás minőségét, majd később újabb 10 ilyen, az utasok által megkedvelt motorvonatot állítottak forgalomba.

Ad. 4.1.

Az országos közúthálózat közútkezelője a jelzőlámpás szabályozást a ciklikusan végrehajtott forgalomtechnikai felülvizsgálatok során felülvizsgálják, és a szükséges beavatkozásokat megteszik. A főváros közútjainak hasonló felülvizsgálati rendje is ismert. A legismertebb jelzőlámpás probléma a fővárosi Batthyány u. (11. sz. főút bevezető szakasz) - Pünkösdfürdő út csomópont torlódása, aminek megoldása érdekében előreláthatólag felülvizsgálatra és tervezésre kerül sor. Ennek keretében a tervező arra is figyelemmel lesz, hogy a kényszerűen felálló gépkocsioszlop lehetőség szerint ne lakott területen várakozzon.

Ad. 4.2.

A forgalomirányító készülékek tömegközlekedési járműmozgásra történő elsődleges ráhangolása (az egyéni gépjárműáramlat helyett) követendő elv, aminek alkalmazása alapvetően a fővárosi szakemberek feladata, mivel ez a nagy tömegközlekedési áramlatok esetében célszerű.

Ad. 4.3.

A III. és IV. kerület új forgalmi helyzetéhez történő alkalmazkodását célzó kisebb forgalomtechnikai beavatkozások feladatában tárcánk a korábbi egyeztetések eredményei szerint közreműködik.

Ad. 4.4.

A fővárosból Szentendrére, illetve Pilisvörösvárra irányuló tömegközlekedési viszonylatokon belül gyors busz- és HÉV-járatok indításával kapcsolatban folyamatosan egyeztetnek munkatársaink a szolgáltatókkal. A szentendrei HÉV vonalán a pályafelújítás adta gyorsítás lehetőségét mindenképpen célszerű kihasználni. A 10-es úton közlekedő autóbuszjáratok gyorsítása nehézségekbe ütközik, egyrészt a járatoknak a budapesti helyi közlekedésbe való egyre fokozottabb integrációja, másrészt az útszakaszon jellemző torlódások miatt. Pilisvörösvár irányába a vasút fejlesztése élvez prioritást.

Ad. 4.5.

A Pilisborosjenő - Üröm és a csillaghegyi HÉV-megálló közötti, HÉV-re hordó buszjárat beindítása kedvezőleg hatna a 10-es út környékén a zsúfoltság csökkentésére, és fontos harántirányú kapcsolatot is biztosítana Észak-Buda és az agglomeráció között, azonban ennek komoly infrastrukturális fejlesztési igénye van.

Kérem válaszom szíves elfogadására.

Budapest, 2009. március 30.

Üdvözlettel:

Dr. Csepi Lajos
szakállamtitkár