

# HOZZÁSZÓLÁS

## A PODMANICZKY PROGRAM INFRASTRUKTÚRA MEGBESZÉLÉSÉHEZ<sup>1</sup>

Fleischer Tamás<sup>2</sup>

Egy hónappal korábban már módomban volt ugyanebben a teremben részt venni a program nyitó megbeszélésén, akkor elmondtam azokat az észrevételeimet, amelyek általános vonatkozásúak, illetve a programkészítés módszerbeli kérdéseire vonatkoztak. Ezúttal elsősorban Vajda Pál főpolgármester-helyettes bevezető-ismertető előadásához kapcsolódom.

Öröndetesnek találtam, hogy a bevezetőben elmondottak számos olyan alapelvet rögzítettek, amellyel egyetértek, és amit megfelelő kiindulásnak tartok. Ilyen alapelvek voltak: (a) hogy a város nem tudott lépést tartani a motorizációval, de ez nem is tekinthető célnak, nem is lehet vele lépést tartani. (b) hogy a sugárirányú közlekedéshálózat kiépült, ugyanakkor haránt irányú közúti elemekre még szükség van; (c) hogy az egyik fő cél a belváros forgalmának csillapítása; (d) és hogy kiemelt fontossága van a tömegközlekedés javításának, ezen belül is a kötött pályás közlekedésének.

A megfelelő kiindulás után azonban két komoly problémát látok a tennivalók levezetésénél. Az egyik, hogy a teendők felsorolását körülöngte egy olyan elgondolás, hogy *mindenelőtt több pénzt kell szerezni*, és ezért, ha egy beruházáshoz pénzt lehet szerezni, akkor azt feltétlenül meg is kell valósítani. Ezt én nem így gondolom, vannak káros fejlesztési elképzelések is, amelyek megvalósítása kifejezetten hátrányos lenne a városnak.

---

<sup>1</sup> Az infrastruktúra szakág megbeszélésére 2005. május 2-án került sor a Városháza dísztermében.

<sup>2</sup> tudományos főmunkatárs, MTA Világgazdasági Kutatóintézet

A másik probléma, hogy a felsorolt jó alapelvek mindegyikéhez hátrányos, az alapelveknek ellentmondó fejlesztések is kapcsolódnak a programban.

Ad (a) Miközben Vajda Pál kimondja, hogy nem lehet és nem is cél a motorizáció fejlődésével lépést tartani, a főváros asszisztál ahhoz, hogy a főváros területén kiépüljön az M6 autópálya bevezető szakasza. Ez egy újabb sugaras elem, aminek a városi áttörése nagyon drága, ugyanakkor értelmetlen is.<sup>3</sup> Ellentmond annak az elvnek is, hogy a főváros nem a sugaras, hanem a haránt irányú közúti kapacitások fejlesztésében lenne érdekelt.

Ad (b) A haránt irányú kapacitások valóban sok helyen hiányoznak a városban, ezek közül azonban az M0 északi átvezetése Budára egyáltalán nem azok közé tartozik, amelyek elősegítenék a forgalmi problémák megoldását, inkább fokozná azokat. Mindenképpen alapvető érdeknek tartom, hogy először az M3-as autópálya forgalmát Gödöllő térségéből *haránt irányban* dél felé kell elvezetni az M0 déli hídja felé, valamint ott meg kell oldani a hiányosan kiépült M0 autópálya kapacitásproblémáját. Ekkor a fő gyorsforgalmi tengelyek (M1, M3, M5, M7) kapcsolata legalább megoldódna (a fővároshoz ugyan túl közel, egy már ma is logisztikai sávvá változott térségben, de legalább nem a városon keresztül.<sup>4</sup>) Ha nem ez történik, hanem ennél korábban elkészül egy északi híd, akkor az átviszi az M3 forgalmát Budára, és ott kényszerhelyzetet hoz létre: valamire tovább kell vezetni, – vagy a rakpart, vagy a Budai hegyek felé – egy olyan forgalmat, aminek egyébként nem volna ott semmi dolga, egy olyan térségben, ahol egyáltalán nem cél, hogy szintén raktárvárosok alakuljanak ki.

Ad (c) A belváros forgalomcsillapítása korszerű gondolat. A program ezt tovább is finomítja, és egy szigorúbb forgalomkorlátozást akar elérni a történelmi Belvárosban, és térségi forgalomcsillapítást a Nagykerületen belüli zónában. Ugyanakkor ez

---

<sup>3</sup> A hozzászólásban nem mondtam el, mert nem fővárosi kompetencia, itt jelzem, hogy milyen országos hálózati problémák merülnek fel az M6 jelenlegi nyomvonala kapcsán: (a) Egy gyorsforgalmi útnak az a funkciója, hogy jobbról és balról 40-50 km-es sávban összenyalábolja azt a forgalmat, ami az adott térségen át kíván száguldani. Ha a gyorsforgalmi utat a Duna mellé építjük, akkor az egyik oldalán nem szolgál ki térséget, tehát az ország területi lefedéséhez több autópályára lesz szükség. (b) Ráadásul az elmúlt években megépült Székesfehérvárig az M7 harmadik sávja, amit egyébként a forgalom nem indokolt. Ha viszont már megvan, jó alkalmat kínálna arra, hogy az M6 Székesfehérvártól vezessen dél felé, a Sárvíz völgyében Szekszárd irányában. Távolabban ez az út egyben egy, a főváros térségét tehermentesítő Komárom – Székesfehérvár – Szekszárd – Mohács irányú észak-déli tengely részét alkotná. (c) Budapestet viszont közvetlenül érinti, ezért fenn is szerepel az a következmény, hogy egy további sugaras autópálya bevezetése nem oldja, hanem fokozza az ellentmondást az egyidőben a városra zúduló forgalom mennyisége és az ott rendelkezésre álló elosztó kapacitás között. Most megint a haránt irányú elosztó kapacitás növelése helyett a sugárirányú terhelés növekedését elősegítő útpálya épül.

<sup>4</sup> A IV-es és V-ös páncs-európai folyosóknak valójában nem Budapesten az M0-on, hanem a Szolnok és Székesfehérvár közötti szakaszon kellene fonódnuk, dunaujvárosi Duna-keresztezéssel.

utóbbi célnak kifejezetten ellentmond az a nagyszámú mélygarázs, amit a program a Kiskörút mentén akar elhelyezni. A 2000 autó elhelyezésére szolgáló mélygarázsrendszer kifejezetten autós célponttá tenné a történelmi belváros határvonalát, tehát nem, hogy csillapítaná, hanem éppen fokozná az ide irányuló autós áramlatot.<sup>5</sup>

Ugyanehhez a ponthoz tartozik, hogy a belváros forgalomcsillapításának elve jó, ha nem csak Pestre korlátozódik. Örültem volna, ha Vajda Pál a fővárosnak a budai alsó rakpart négy sávossá alakításával kapcsolatos korábbi elképzelések megváltozásáról is beszélt volna.<sup>6</sup> Megjegyzem, hogy a főgyűjtő csatorna elhelyezésére az alsó rakpart szélesítés nélkül is alkalmas, sőt a támfal megbontása nélkül a csatorna elhelyezése az alsó rakpart alá kb. 20 milliárd forinttal kevesebbe kerülne.<sup>7</sup> Vagyis egyáltalán nem kellene szélesíteni a budai alsórakpartot, ez egyrészt 20 milliárd forint máshol való elköltését tenné lehetővé, másrészt valóban garancia lenne arra, hogy nem kerül többletforgalom a város és a Duna közé.

Ad (d) Végül a tömegközlekedés, és ezen belül is a kötött pályás tömegközlekedés prioritása a fejlesztésben üdvözlendő, – ám sajnálatos, hogy mindazokat a villamosvonalakat, amelyek megépítése azonnal megkezdődhetne, vagy már rég meg kellett volna kezdődjön, a program valamely óriásberuházás függvényeként tárgyalja, ezáltal hozzákapcsolja egy bizonytalan, drága és távoli tervhez. Ilyen a 19-es villamos Műegyetem előtt történő meghosszabbítása, amivel teljesen fölösleges várni a 4-es metro megépítésére, ilyen az 1-es villamos továbbvezetése Budára a Lágymányosi híd e célra megépített sávján, ezzel szintén teljesen indokolatlan a metróra várni<sup>8</sup>. Ide sorolható a 19-es villamos másik vége is, észak felé, a 17-es villamossal való kapcsolat biztosítása: ezt pedig a program az 5-ös metro megépítéséhez kapcsolná, ezzel gyakorlatilag a bizonytalan jövőbe számúzva Közép- és Észak-Buda korábban

---

<sup>5</sup> A vitában a válaszadók egymásnak is ellentmondó módon hol a Belvárosban lakók igényeire terveztnek, hol pedig a Belváros üzleteinek eléréséhez szükségesnek nevezték a mélygarázsokat, kompromisszumként eljutva a kombinált megoldásig is, ahol a lakók kedvezménye reggel lejár, ezért célszerű elhagyniuk a garázst – mint valaki rámutatott, ezzel azokat is útra kényszerítve, akik szívesen autó nélkül indulnának el belvárosi lakásuktól.

<sup>6</sup> A válasz utalt arra, hogy a fővárosi közgyűlés határozata értelmében a rakpartot kiszélesítik, de nem kerülhet gépkocsiforgalom a kiszélesített területre, és az erre vonatkozó döntést tíz évig nem lehet megváltoztatni.

<sup>7</sup> Hogy mennyire mesterkélte az az ellenérv, hogy a főgyűjtő csatornának az alsó rakpart alá történő megépítése azért nem lehetséges, mert akkor az építkezés idején az alsó rakpart autóval nem lenne végigjárható, és ez megengedhetetlen, – azt jól mutatja, hogy közben elkezdődött a lobbizás azért, hogy kétsávos közúti alagút épüljön az alsó rakpart alá; és ezzel kapcsolatban soha nem hallottam, hogy ennek akadálya volna az, hogy az építkezés idején az alsó rakpart nem lenne végigjárható...

<sup>8</sup> Kivéve, hogy az Etele térig megépített 1-es villamos és az ugyaninnen induló 49-es villamos Nyugati pályaudvarig történő visszaépítése után esetleg újabb kétségek támadhatnak az ügyben, hogy kell-e egyáltalán az Etele téren metró.

létezett, megszüntetett és nagyon hiányzó kötőpályás kapcsolatát. Hát ennyit a tömegközlekedés és a kötött pályás közlekedés programbeli prioritásáról.

*Budapest, 2005. május 2.*