

A DÉL-BUDAPESTI HIDAKRÓL

Fleischer Tamás
MFA KRTK Világgazdasági Intézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
tfleischer@vki.hu

Juhász Mattias
közlekedési szakértő
juhasz.mattias@gmail.com

Humánökológia szakirány
ELTE Társadalomtudományi Kar
Társadalomtudományok Módszertana Tanszék
A „Város, közlekedés, társadalom” kurzus 4. órája
Budapest, 2021. március 2.

A dél-budapesti hidakról

Történeti előzmények

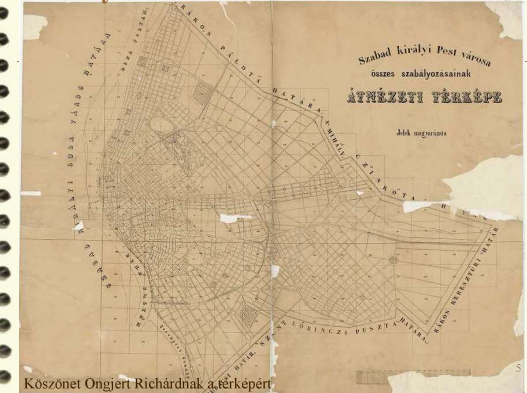
Fleischer T (2020) Kétszer ugyanabba a folyóba
Népszava, 2020. december 14.
https://nepszava.hu/3102416_ketszer-ugyanabba-a-folyoba

Összehasonlító számítás

Juhász Mattias – Fleischer Tamás (2021) Galvani vita: amire egy új Duna-híd való, abban az albertfalvai a jobb. 444.hu 2021. február 18. <https://444.hu/2021/02/18/galvani-vita-amire-egy-uj-duna-hid-valo-abban-az-albertfalvai-a-jobb>

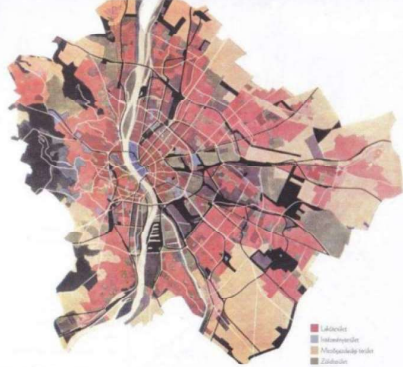
4

Szabályozás ~1870



Köszönet Ongiért Richárdnak a térképért

Szabályozás ~1960



Általános rendezési terv 1960: Lágymányos + Albertfalva

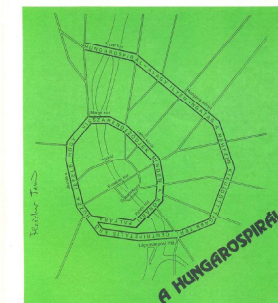
7

Vita ~1987

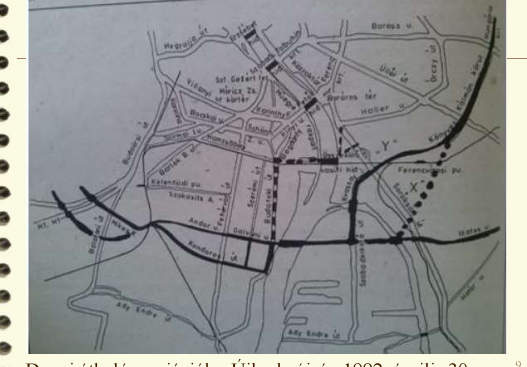
Hungarospíral, avagy ilyen ingatag a nehezen kiküzdött tágabb tér: centripetális erő húzza befelé, hogy visszarendeződjen minden a korábbi pályára

természetvédelem

1987/3-4. 18-19. szám



Hungária befejezések még versenyben 1992



Dunai átkelés variációk - Újbuda újság 1992. április 30.

9

Tanulság 2021-ben

A vizsgált térség (Petőfi híd – M0 között) problémáit két híd megépítésével lehet orvosolni
1990-ben ez még lehetett volna a Galvani + Albertfalva
1995-re megépült a Rákóczi (Lágymányosi) híd (= R)
Ezek után a két híd a Rákóczi + Albertfalva (= R + A)
A Galvani híd egy harmadik elem, R + G nem helyettesíti az R + A-t; R + A esetén viszont nem lenne rá szükség
De ha egyszer mégis: harmadik elemként akkor sem most jönne sorra

Ezek tehát a puha elemzés tanulságai. A következőkben megnézzük, vajon a számszerűsített vizsgálatok alátámasztják-e a következtéseinket¹⁰

Összehasonlító elemzés

Közúthálózati hiányok számszerűsítése (közúti távolság/ légvonal távolság)
Számítás összegében rögzített igény-mátrix alapján (lehet jövőbeli is, de akkor a 0-állapotra is)
Forgalmi hatások összehasonlítása
Területi elérhetőség javítása (általánosított költségek)
Területfejlesztési potenciál kihasználhatósága (megengedett beépítés tartaléka alapján)
Közgazdasági / társadalmi költség-haszon számítás (hazai, ill. brit módszer szerint is)
Következtetések

11

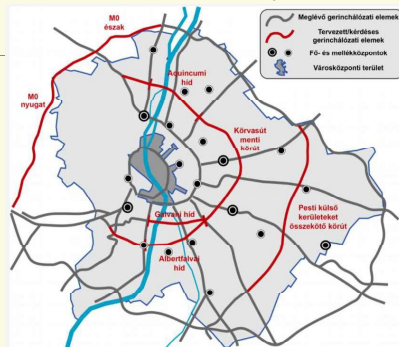
Közúthálózati hiányok



A legnagyobb kerülőket a dunai átkelés érdekében kell megtenni. Hálózati hiányok főként a Duna fővárosi szakaszának külső harmadában vannak. Ezek közül a déli hiány az erősebb

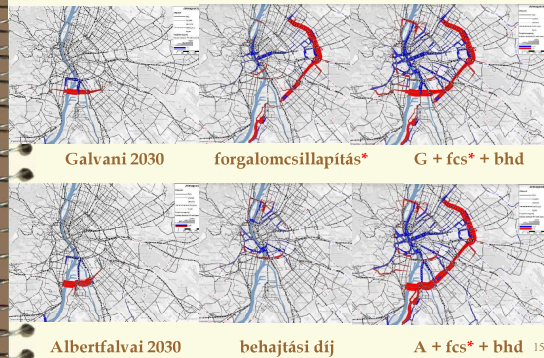
13

Közúthálózati hiányok



Hálózati hiányok főként a Duna fővárosi szakaszának a külső harmadában vannak. Ezek közül a déli hiány az erősebb.

Forgalmi hatások

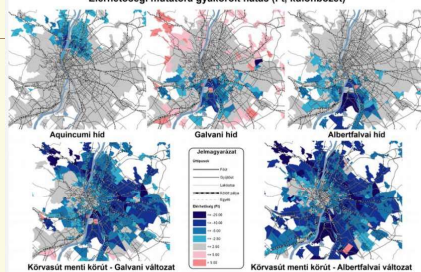


Forgalmi hatások

- A lehetséges új hidak közötti forgalmának 10-15 százaléka várhatóan közlekedési módváltásból származik.
- Ezzel együtt is – az útrövidülés következtében – az összes közúti futásteljesítmény rövid távon csökken.
- A Galvani híd számértékei jobbák, a többlet főként a Rákóczi hidról átvonzott forgalom adja.
- A délen tervezett új hidak belvárosi forgalomcsillapító hatásában nincs lényeges eltérés.
- A belvárosi forgalomcsillapító hatás alapvetően a belvárosi forgalomcsillapító intézkedésektől függ.

Területi elérhetőség javulása

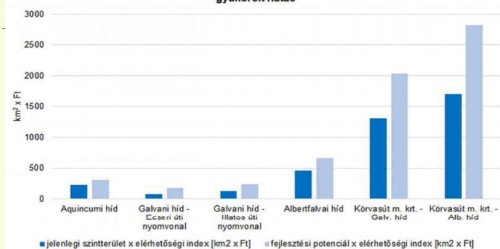
Elérhetőségi mutatóra gyakorolt hatás (Ft, különböző)



A forgalmi körzetek elérhetősége ún. súlyozott általánosított utazási költség (módválasztás szerint az utazási idő átlagos költsége, illetve a jármű-üzemeltetés költsége vagy a közösségi közlekedési viteldíj súlyozott összege) alapján számítható.

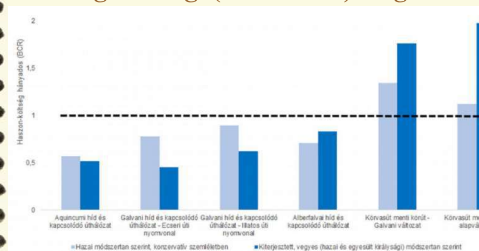
Területfejlesztési potenciál

A közlekedési elérhetőség változásán keresztül a területfejlesztési potenciálra gyakorolt hatás



Az albertfalvai híd területfejlesztési potenciálra gyakorolt hatása kb. kétszerese a Galvani hidénak. A teljes körvasút menti körút összehasonlításában is az albertfalvai hídval való déli zárás hatása kedvezőbb

Közgazdasági (társadalmi) megtérülés



Konzervatív feltételezések mellett önmagában egyik híd építése sem számít társadalmilag megtérülő beruházásnak. A teljes körút kiépítése közgazdaságilag hatékony; a hazaí mód szerint alapján ennek a Galvani hídval való kiépítése előnyösebb, viszont a strukturális és hosszú távú hátrányokra érzékenyebb módszerekkel értékelve az albertfalvai hídval való kiépítés a kedvezőbb.

Következtetések

Külön-külön vizsgálva a szempontokat, mindegyik híd mellett felsorakoztathatók érvek.

Két vizsgált hatás, a forgalmi hatások és a közgazdasági/társadalmi költség-haszon számítás esetében rövid távon a Galvani híd mutat előnyöket

A közlekedéshálózati hiányok pótlásában, a területi elérhetőség javításában és a területfejlesztési potenciál kihasználhatósága elősegítésében, és ezeken keresztül a hosszabb távon jelentkező közgazdasági megtérülésben az albertfalvai kapcsolat előnye egyértelmű.

A belsívárosi forgalomcsökkentés nem a híd megválasztásától függ

Következtetések

A főváros hosszú távú érdekeit előtérbe helyezve, valamint figyelembe véve, hogy mind a kormányzati stratégia, mind a fővárosi városfejlesztés a pesti átmeneti zónában található barnamezős területek funkcióváltását és fejlesztését támogatja, a körvasút menti körút ütemezett, a városi szövetbe illeszkedő útként való kiépítése keretében délen az albertfalvai híd megvalósítása kedvezőbb, mivel a közlekedés-hálózati struktúrába jobban igazodik, és kerületi alközpontokat köt össze a meglévő hálózati hiányok pótlásával.

A tennivalók megállapítása további megalapozást igényel, de a Galvani híd megépítése nem javasolható.

A DÉL-BUDAPESTI HIDAKRÓL

Fleischer Tamás
 KRTK Világgazdasági Intézet
<http://www.vki.hu/~tfleischer/>
 (fleischer@vki.hu)

Juhász Mattias
 közlekedési szakértő
 juhasz.mattias@gmail.com

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET !

Humánökológia szakirány
 ELTE Társadalomtudományi Kar
 Társadalomtudományok Módszertana Tanszék
 A „Város, közlekedés, társadalom” kurzus 4. órája
 Budapest, 2021. március 2.