

**BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉNEK
ALTERNATÍV FEJLESZTÉSI TERVE
KÜLÖNÖS TEKINTETTEL
A
BUDAPESTI „5-ÖS METRÓ”
2020-AS ALTERNATÍV OLIMPIAI ÜZEMMÓDJÁRA**

**SZERZŐI JOGVÉDELLEM ALATT ÁLLÓ
(KÖZLEKEDÉSI-VÁROSFEJLESZTÉSI)
TANULMÁNYTERV**

KNOW HOW SUMMARY

1. ELŐZMÉNYEK

2010-ben immár 20 év telik majd el az óta, hogy az utolsó Metró vonal – M3-észak - forgalmi átadása lezajlott. Ekkorra helyezzük várhatóan üzembe az M4: Etele tér-Keleti pályaudvar közötti első szakaszt, amire a Fővárosnak már égető szüksége van, és amelynek Bosnyák téri folytatása csak 2014-re készül majd el. A példátlan anyagi és műszaki áldozatokkal járó munkálatok gyümölcse tehát csak évtizedekkel a tervezési munkálatok ('80-as, '90-es évek) után érik majd be, miközben egyre nyilvánvalóbb, hogy egy 524 km²-es metropolisz, mint Budapest közlekedése összeomlana a jól tervezett és ütemesen felépített metró vonalak nélkül. Az ezen a téren eszközölt több évtizedes erőfeszítések ellenére is egyelőre csak a folyamat felénél tartunk. Ha ugyanis összehasonlításképpen a velünk azonos nagyságrendű szomszédos Bécs példáját vesszük, ott már 6 metró viszonylat üzemel úgy, hogy közben a felszíni tömegközlekedés rangját is meg tudták őrizni. Ennek tükrében érthető az a budapesti igyekezet (Podmaniczky Program) arra, hogy már most – a 4-es Metró áldozatos építése alatt – hozzájárassunk a következő fázis, az ún. „5-ös Metró” érdemi tervezéséhez. Ráadásul egy olyan nagyszabású É-D-i Regionális Gyorsvasút formájában, amely Szentendrét a pesti Belváros alatt kötné össze Csepel- Ráckevevel. A szédítő műszaki távlatok azonban ugyanakkor túlságosan is elkápráztatták a tervezők fantáziáját azzal, hogy ezt a tervezett viszonylatot egyúttal a budapesti metró hálózat záróakkordjának is tekintik, amit azonban több szempontból is kritikusan kell fogadnunk.

2. A PROBLÉMA FELVETÉSE

2.1. Az épülő 4-es Metró és az 5-ös Metró nyilvánosságra hozott impozáns tervei sem tudják azonban feledtetni azt a ténytet, hogy a már meglévő fővárosi Metró viszonylatok is mindmáig többé-kevésbé befejezetlen torzók maradtak, és ez éppúgy igaz az összes meglévő – 1.,2.,3., - viszonylatokra, mint az épülő 4-es viszonylat 1. és 2. ütemére is. Az újabb megalomán regionális ugrás és újabb torzó keletkezése

előtt talán inkább ezeket a strukturális hiányosságokat kellene kiküszöbölni, gondoljunk csak Káposztásmegyer, Újpalota, Kispest és Ferihegy Metró által magára hagyott sorsára, a virágpiaci P+R-ről nem is beszélve.

2.2. Ugyanakkor a 3 meglévő HÉV vonal pesti belváros alatti 5-ös metró segítségével történő összekapcsolása a jelenlegi tanulmánytervek szerint önmagában is számos kívánni valót hagy maga után. Mindenek előtt azért, mert a szentendrei HÉV Margit hídi és Batthyány téri intermodális megállóinak Kolosi téri kikerülésével (itt fordulna ui. át Pestre az 5-ös Metró!) Óbuda és az észak-budai agglomeráció két kapacitív kapcsolatát számolja fel Bel-Buda felé, amit a javasolt 17-19-es villamos viszonylat nem pótolhat. Másrészt a budai Vár, Aquincum, Pilis, Szentendre felé irányuló turista forgalomnak is kedvenc és kézenfekvő megállóhelye a Batthyány téri intermodalitás, amit a jelenlegi hivatalos tervek ugyancsak felszámolnának. Mindeközben nem kívánatos hálózatsűrűséget teremtenének a pesti Belváros alatt, egyidejűleg felesleges többlet terheléssel sújtanak Óbudán a már ma is kapacitása határán üzemelő Szentendre-Békásmegyer HÉV viszonylatot. Ennek a kapacitás egyenetlenségnek eklatáns példája lenne a Kálvin téri Metró megálló esete, ahol a távlati tervek szerint - utólagos ráépítéssel – 3 (!) metró megálló sűrűsödne össze. Ugyanakkor forgalmi és közmű hálózati szempontból (most épül a Csepeli szennyvíztisztító) máig nem tisztázott az ún. 5-ös Metró déli szakaszán a csepeli és ráckevei viszonylatok felszín alatti (vagy felszíni?) összekapcsolásának a módja sem, aminek tisztázása a hivatalos olimpiai előkészületek miatt viszont sürgető. Megannyi máig megoldatlan probléma, ami a tervezők, és döntéshozók előtt áll az ún. "5-ös Metró" kapcsán, amely egyben a hivatalosan elfogadott Podmaniczky Program egyik vezér projektje.

2.3. Ugyanakkor a déli kapacitív ágakon – csepeli, ráckevei HÉV vonalak – már ma is tarthatatlan a helyzet. (amortizálódott járműpark, üzemeltetési nehézségek, tisztító tömegközlekedési körülmények, kapcsolathány, átszállási nehézségek). Mert hiába érte el a pesti Belváros déli meghosszabbítása a Milleneumi Városközpontban– Nemzeti Színház, Művészetek Palotája – a csepeli, ráckevei HÉV vonalakat, az 1996-os (EX L')EXPO mementőjeként megépült Lágymányosi híd pesti hídfőjénél (Gordius Hungaricus) az átszállási és a célforgalom ellehetetlenülően, aminek a megoldása a jelenlegi tervekben még csak nem is körvonalazódik, különös tekintettel az 1-es villamosra, amely a kapacitív budai viszonylatot jelenti. Itt a beavatkozás sürgető és égetően fontos, de egyáltalán nem biztos, hogy az az „endlösung”- ként tervezett É-D-i Regionális Gyorsvasút (RER Bp.) hivatalosan körvonalazódó tervében kell, hogy testet öltjön.

3. AZ OLIMPIAI TÁVLATOK KATALIZÁTOR HATÁSA

3.1. Amióta a Fővárosi Közgyűlés 2007 június 28-án a 1011-19 (VI.28.) sz. határozataiban egyhangúan elfogadta a „2020-as budapesti olimpia lehetséges helyszínei” tervezetét, az ún. „5-ös Metró” koncepciója is kiemelt, új aktualitást és perspektívát kapott. A közgyűlési határozatok szerint ugyanis az „attraktivitás” (Dunamenti olimpia) és a „mértéktartás” (városmegújító olimpia) kettős szlogenjét leginkább az Észak-Csepel - Külső Ferencváros és a Józsefváros - Kőbánya helyszíni opciók térségi kombinációja szolgálná, a felújítandó Puskás Ferenc, mint főstadionnal a középpontban. Az olimpiai és médiafalú 100 hektárja a funkcionálisan kívánatos egy tömbben azonban csak a Ráckevei Duna-ág két oldalán, Észak-Csepel és a Gubacsi dűlő magasságában helyezhető el, amely mintegy 30000 vendégnek adna ideiglenes szálláshelyet a Fővárosban. Nem kétséges, hogy ennek

a népességi allokációnak hatással kell lennie a tervezés alatt álló 5-ös Metró vonalvezetési és üzemeltetési karakter jegyeire is. Az olimpiai városnegyed attraktív felszíni közlekedési kapcsolatait a Dunamenti Világörökséggel és Budapest Szívével ugyanakkor leginkább a sikerrel üzemelő 2-es rakparti villamos biztosíthatná akkor, ha a Pesterzsébet városközpontig (Gubacsi híd) a mai HÉV pályán meghosszabbított viszonylatban elérné az olimpiai akcióterületeket a Ráckeve-Duna ág mentén. Közlekedéstechnikai szempontból ez az olimpiai kihívás azt jelenti, hogy a 2-es villamos üzem módját azonos pályán haladva a Boráros tér és Gubacsi híd közötti szakaszon átlapoló módon össze kell kapcsolni a Ráckevei HÉV üzem módjával. **(Ez a jelen szerzői jogvédelem alatt álló tanulmányterv szűkebb értelemben vett tárgya).** Ugyanakkor – ha ez műszakilag lehetséges, a lepusztult Ráckevei HÉV-et a jelenlegi Lágymányosi végállomásáról felszíni, költségtakarékos módon be lehetne hozni belvárosi pozícióba, a Boráros térre. A teljes átlapoló szakasz tehát a Pesterzsébet városközpont- Boráros tér viszonylatra terjedne ki, melyen keresztül az amortizálódó Ráckevei HÉV is („ideiglenes”) belvárosi végállomáshoz jutna a 2-es villamos meglévő és üzemelő jelenlegi pályájának célszerű és költségtakarékos felhasználásával, miközben ezen a pályán haladva a világörökségi 2-es villamos is elérné a dél-dunai olimpiai akcióterületeket.

3.2. Nyilvánvaló ugyanakkor, hogy az olimpia déli helyszíneinek, akcióterületeinek színvonalas és kapacitív kiszolgálása szükségessé teszi a csepeli HÉV korszerűsítését is, különös tekintettel a Millenniumi Városközpont előtti szakasz síneinek kéreg alá süllyesztésére. Ez a mélyülő nyomvonal vezetés a Boráros téren költségtakarékos módon teszi lehetővé a Ráckevei HÉV és a Csepeli HÉV közötti kapcsolatot, az átszállási kommunikációt. Innen tovább ÉK-re a Csepeli HÉV - beszámítva a déli irányú meghosszabbítását az Auchan P+R-ig – „5-ös metróként” folytathatja útját a Belváros alatt anélkül, hogy a jelenlegi tervek szerint közvetlenül és erőltetetten, mesterkélt módon rákapcsolódna a Szentendrei HÉV vonalra. (ld. a 2.1., 2.2., 2.3. pont alatti érveléseket!). Műszaki-gazdasági és üzemeltetési szempontból ugyanakkor célszerű kikerülnie a Kálvin téri kettős Metró megállóhelyet (M3, M4), ezért a Boráros térről a Ferenc krt. - Blaha Lujza tér felé célszerű irányt vennie, hogy a tágabb pesti Belvárost szolgálja ki, elkerülve a Budapest Szíve alatti túlzott vonal sűrűséget. A 2020-as olimpiai kiépülési szakasz Blaha Lujza téri átmeneti 5-ös Metró végállomása (1.sz. ütemhatár) ugyanakkor a meglévő 2-es Metró segítségével kapacitív közvetett, átszállásos kapcsolatot tesz lehetővé a Batthyány téri intermodális központtal, benne a Szentendrei HÉV-vel is, főlegessé téve a hátrányokkal terhelt, rendkívül költséges közvetlen rákapcsolást a szentendrei HÉV-re. Ezzel egyidejűleg a Blaha Lujza téren Kőbánya felé közvetlen kapcsolat nyílik meg a Népszínház utcai villamos viszonylatokkal.(rákoskeresztúri nyitás a távlatban).

3.3. A 2020-as olimpiára költségtakarékosan – tehát reálisan – kiépíthető, fentebb ismertetett attraktív kötött pályás közlekedéshálózati rendszer további folytatása pedig, a tervezési előzményekre építve, következhet nagy távon 2030-2050-ig az alábbiak szerint. Ennek fő motorja 2030-ig az 5-ös (csepeli) Metró teljes kiépítése a Nagykörút-Dohány utca - Rottenbiller utcai leágazás után, az Andrassy út, Kodály körönd (1. Földalatti), Új Kormányzati negyed, Lehel tér, Szt. István park, Margitsziget, Kolosi tér, Flórián tér, Bogdáni út, Bojtár utcai, megállókon keresztül egészen az Óbuda vasútállomási végállomásig (Pilisi kapu, P+R). Ezzel az Olimpia miatt szükségszerűen délen megépítendő új városi Duna híd (célszerűen a Galvani híd) megépítése miatt északon „késleltetett Aquincumi híd átmeneti hiánya miatt előálló közúti torlódás is enyhíthető lenne (kapacitív P+R a Pilisi kapuban), miközben

Óbuda is kötőtpályás kapacitív többletet „kaphatna” a HÉV mellé a Csepel-Óbuda M5-ös viszonylatban.

3.4. Ami a 2030-2040-es távlatot illeti, az 5-ös Metró Dohány utca - Rottenbiller utcai keleti elágazásából (előre beépítendő!) kelet felé indítva megnyílik az út Budapest elhagyatott tájai: Kőbánya-Rákoskeresztúr és a kapcsolódó agglomerációs települések kapacitív kötött pályás kiszolgálása felé. A Keleti pu., Orczy tér, Mázsa tér, Újhegyi lakótelep, Rákoskeresztúri temetők, Rákoskeresztúr városközpont irányában elhúzott 5-ös elágazó Metró 3. ütemében eddig kieső városi tájak lennének bekapcsolhatók a Főváros vérkeringésébe, természetesen kapacitív P+R-rel a végpontokban, különös tekintettel a környezetbarát kötött pályás közösségi közlekedés primátusára a közúti individuális közlekedési formákkal szemben a XXI.század derekára.

3.5. A 2040-2050 közötti nagytávlatra természetesen nem feledkezhetünk meg az Észak-Déli Regionális Gyorsvasút – a Szentendre-Ráckeve viszonylat – a budapesti RER impozáns koncepciójának a jövőjéről sem. Amikor már műszakilag és gazdaságilag érett a helyzet arra, hogy az addig – „ideiglenesen” – a 2-es villamos Pesterzsébet városközpontig meghosszabbított pályáján üzemelő átlapoló Ráckeve HÉV vonalat a Gubacsi út vonalában a kéreg alá vezetve Duna alatti átkötést tudunk biztosítani a Nemzeti Színház - Egyetem város - Info park között, közvetlen kapcsolatot teremtve ezáltal a XI. kerületi Tudásváros és a IX. kerületi (Bika rét) Technopolis között. Az ily módon Dél-Budára átvezethető Ráckevei HÉV vonal ez után – a rakpart alatt észak felé kéregben haladva különösebb műszaki és nyomvonal vezetési probléma nélkül elérhetné a Szentendrei HÉV Batthyány tér meglévő intermodális csomópontját, nagy távlatban megvalósítva ezzel a Főváros régi álmát, a két „rác” város regionális kapcsolatát a az agglomerációs Duna-sávban. Ezt támasztja alá, hogy az erre a távlatra megépíthető M0 budai félgyűrű tartósan és kapacitíven tehermentesítheti a budai alsó rakpartot a regionális É-D-i autós forgalomtól, miközben a megépülő „Margit alagút” (Vérmező - Margit krt. - Komjádi uszoda) a rakpart belső városi budai forgalmát csökkentheti jelentősen, végérvényesen visszaadva a világörökségi belvárosi rakpartot a Duna népének.

4. VISSZATEKINTÉS A JÖVŐBŐL

Budapesti téridő kirándulásunk befejeztével érdemes összefoglalni, pontokba szedni annak jövőbe mutató, de már ma is szakmapolitikai döntést igénylő legfőbb strukturális tanulságait, melyen belül a 2020-as Olimpia csupán egy katalizátoros intermezzo, melynek jelentőségét a távlatokra nyúló városfejlesztésben azonban aligha lehet túlbecsülni. Első megközelítésben tekintsük át a budapesti kötött pályás makrostruktúra 2010-2050 közötti ütemezhetőségének szakmai javaslatát:

- 2010-2020 között az Olimpiára készülve épüljön ki a Boráros tér és a Gubacsi híd között a 2-es villamos és a Ráckevei HÉV átlapoló szakasza. Épüljön meg ezen túl a (Csepel-Belváros-Óbudai) 5-ös Metró 1. üteme a Blaha Lujza térig. Végül ütemes munkával épüljenek tovább a meglévő Metrók (1,2,3,4,) befejezetlen, torzó szakaszai, különös tekintettel a városi P+R parkolók létrehozására.
- 2020-2030: A Csepel-Belváros-Óbuda 5-ös Metró teljes kiépítése az óbudai vasútállomás kapacitív P+R parkolójáig.

- 2030-2040 között épüljön ki az 5-ös Metró Józsefváros-Kőbánya-Rákoskeresztúr elágazó szárnya a Dohány utca - Rottenbiller út metszéspontjában előzetesen kiépített deltából.
- 2040-2050: a 6-os "metró", azaz Észak-Déli Regionális Gyorsvasút (RER Bp.) teljes föld alatti kiépítése a Batthyány tértől a budai rakparton keresztül Pesterzsébet városközpontjáig.
- 2050 után: az M3/F szárny teljes kiépítése a Ferihegyi terminálokig.

Mindezen kötött pálya fejlesztés természetesen szoros összefüggésben van a további budapesti közúti Duna hidak építésével is, amelyek „közúti” ütemezése az alábbiak szerint javasolható:

- 2007-2020: Hídrekonstrukciók, beleértve az Aquincumi vasúti híd rekonstrukcióját is.
- 2009-10: Az M0 Északi híd forgalomba helyezése, ezzel egyidejűleg az M0 11-es út és 10-es út közötti kritikus szakaszának a kiépítése 2020-ig.
- 2010-2020 között az Olimpia elfogadott végleges helyszíneinek megfelelően 1 db déli új Duna híd „gyors” és költségtakarékos megépítése, kézenfekvően a Galvani híd formájában (ld. a már elkészült Egér úti adottságra építve), összefüggésben a Csepel(sziget)i gerincút teljes kiépülésével. (Ami azt is jelenti, hogy ütemezésben a Körvasút – Munkás krt. építésénél a déli-keleti szárnynak (Illatos út-Határ út) a Rákospalotai határútig (itt M0-ás, északi hidas kapcsolattal!) primátust kell biztosítani).
- 2020-2030 között meg kell építeni az Aquincumi közúti hidat és befejezni a Körvasút körutat a 10-es úttól a Rákospalotai határútig.
- 2030-2040 között meg kell építeni az Albertfalva-Csepel közötti déli 2-es hidat, egyúttal dél felől teljessé téve a Munkás körutat.
- 2040-2050 között be kell fejezni a teljes budapesti körgyűrűt (a budai alagutakat is beleszámítva, valamint a gödöllői leágazást a pesti oldalon), valamint ki kell építeni a külső kerületi városi gyűrűt, az új M4-es bevezető szakasszal (Ferihegy 3. Terminál!).

A fenti csaknem fél évszázados impozáns kötött pályás és közúti fejlesztések elhelyezése, allokációjával Budapest konglomerációs térképén méltán jelenthetjük ki: „Világvárost építünk”, az olimpia farvizén behajózva abba az európai státusba, amit Széchenyi István egykori „ikervárosa” – Pest-Buda, Bécs-Budapest, és újabban Brüsszel-Budapest – jelentene, mint óriási kihívás az utókornak. De hogy ne kételkedjünk álmunk valóságában, idézzük fel az időfűzéken a várható eseményeket:

- 2010: Parlamenti és önkormányzati választások Magyarországon. No comment, mert a népszavazási kalamajka miatt nem biztos, hogy épségben megéljük.
- 2011: Magyar EU elnökség, és egyúttal az olimpiai kandidatúra pályázata
- 2012: Eredményhirdetés a londoni olimpián
- 2017: A deáki Kiegyezés 150. évfordulója, egyúttal Budapest Szívének és az Erzsébet térnek, Városház térnek a Világörökséghez méltó kiépítése. (EU DK-i szárnyának belvárosi székháza, csatlakozva a Főpolgármesteri Hivatalhoz és a Megyeházához), és a nagyszabású budapesti ökumené-émlékek turisztikai promóciójához.
- 2020: A 32. Nyári Olimpia soha vissza nem térő lehetősége Budapesten, egyben a tragikus trianoni béke diktátum 100. évfordulója. („kompenzáció!”)

- 2033: A keresztény világegyházak nagy ünnepe Krisztus Urunk Testamentumának (utolsó vacsorájának, kínszenvedésének, halálának és csodálatos feltámadásának) 2000 éves emlékére. (Apokalipszis és/vagy paradigmaváltás a nagyvilágban):
- 2056: A tragikus 1956-os népfelkelés polgárháború és szabadságharc 100 éves évfordulója, a teljes nemzeti közmegegyezés és egymással történő megbékülés alkalmas évfordulója.

5. EPILÓGUS

De itt már véget ér a kultúrmérnöki kalkulációink kompetenciája. Messzire jutottunk térben és időben eredeti célunktól: a Boráros tér és a Gubacsi híd közötti két rozsdásodó sínpár olimpiai hasznosításának a bővölététől. Nem tehetünk róla, mert Bjuda-Pestünk már csak ilyen, hiszen 2000 éves pannon születése óta rajta van a 6 géniuszos civilizációs és a kulturális eurázsiai világhálón. De ne kerteljünk tovább: Budapestünk, a Kárpát medence székhelyeként, egyben a Duna királynőjeként (a Miasszonyunk és Erzsébet-Sissi királynő nyomába eredve) bizony jobb sorsra érdemes, mint amit a polito-bürokráciában korrumpálódott és ebben elbutult szakma szánna neki a távlatokra. Mert tétova strómanok és echte dzsentrik gründolnak itt komprádor burzsoáziát a szebb jövődőt mindörökre ingatlanokban elzalogosítva. *„Rendezni végre közös dolgainkat”* sóhajtotta a költő, mielőtt a vasúti bárd alá hajtotta a nyakát. De Széchenyi, Márai és Latinovits is öngyilkos lett éretted, szebb jövődő. A város pedig ahelyett, hogy a szívébe zárta volna Testamentumukat, amnéziás feledtetésbe zuhant a fogyasztói társadalom Hedónjának evilági „örökélet ígézetében”. *„Ha orvos vagy, segíts, ha mérnök vagy, segíts, Segítsd Taskentet, Amin állunk dinamit (J.Jevtusenko)”*. Hát *„C'est pour ca, que je m'en vais. „És akkor: „Come together!”* Mert egyebek mellett azt mondja az Úr –, *„Én azért jöttem, hogy Életük legyen, és Bőségben legyen”*. Addig pedig, amíg rá nem találunk itt Budapesten is a bennünket megillető bőséges forrásokra, kozmikus és univerzális pályákra, mindvégig és makacsul *„Eső könnyében áll a város” (Arthur Rimbaud)*. Amen.

Budapest, 2007 július 11–18.

Tisztelettel a VÁROSNAK:

Raab József
okl. építész-kultúrmérnök

Mellékletek: A szükséges közlekedési és városfejlesztési-rendezési tervrajzok, indokolt léptékben egy későbbi időpontban lesznek a jelen dokumentumhoz csatolva.

(A szerző az SZJT-ben és a PTK-ban rendelkező irányelvek és paragrafusok által biztosított minden jogát fenntartja a jelen tanulmányterv részleteire és egészére)