

## **A Metróért Egyesület a budapesti közlekedési fejlesztések leállításáról.**

Európa történelmi városmaggal bíró városaiban a múlt század hatvanas éveitől felgyorsuló motorizáció nagyon hasonló, szinte azonos következményekkel járt. Az autóforgalom ugrásszerű növekedése állandó dugókhöz, parkolási problémákhoz és az egészséges környezet folyamatos romlásához vezetett.



(Párizs. Fotó: Biró Endre)

A kialakult helyzet következtében a tehetősebbek kiköltöztek a városok körüli agglomerációba. A városok környéki települések lakosságának száma rohamosan nőni kezdett, amely a problémát csak súlyosbította. A kiköltözött lakosság ezer szállal kötődik az adott városhoz, így az autóforgalom nem csökken, hanem jelentősen növekszik.

Napjainkra eljutottunk oda, hogy az autóforgalom korlátozása elkerülhetetlen. A lehetőségek tárháza széles: Behajtási díj szedése, a parkolás megdrágítása, sebességkorlátozás, autómentes zónák kialakítása, a behajtás az autó környezetvédelmi besoroláshoz való kötése.



Autómentes zóna Párizs (Fotó: Biró Endre)

A korlátozások ellentételezése megkerülhetetlen feladat. A lehetőségek:

- 1, A közösségi közlekedés minden szempontból való vonzóvá tétele.
- 2, A mikromobilitás fejlesztése.
- 3, Az agglomerációban helyi üzleti, kulturális központok kialakítása, fejlesztése.

Egyesületünk nyilvánvalóan a közösségi közlekedés lehetőségeivel kíván foglalkozni.

A jelenlegi helyzet nem felel meg egy európai nagyváros kívánalmainak, ezt bizonyítja a szinte „bármilyen áron” való autózás tényszerűsége.

A villamos és autóbusz hálózat ugyan kellően sűrű, de a járművek jelentős hányada korszerűtlen, sok esetben környezet károsító.

A legnagyobb hiányosságunk a metró és gyorsvasúti hálózat elmaradottságában keresendő. Ez a fejletlenség nem csak a nagy világvárosokkal (London, Párizs, Berlin), hanem a Budapesttel azonos területű és lakosságszámú Bécs vagy Prága esetén is tetten érhető.



(Bécs metró térképe)

Milyen fejlesztésekre lenne szükség egy versenyképes, vonzó közösségi közlekedésre, prioritásként kezelve az agglomeráció felől beáramló autóáradat csillapítását:

1, A Kisföldalatti járműveinek sürgős cseréje. -Ez már üzembiztonsági kérdés elsősorban.

2, A 4-es metróvonal teljes kiépítése. Délen Budaörsig, északon az M0—ás körgyűrűig. -Első lépésben a Bosnyák térig.

3, Az É-D metróvonal befejezése, meghosszabbítása M0-ás körgyűrű Dunakeszi leágazásig.

4, A ráckevei és csepeli HÉV vonalak teljes rekonstrukciója, járműcseréje és bevezetése a Kálvin térig, későbbiek folyamán tovább építése az Astoria, Nyugati pu. érintésével a szentendrei HÉV vonalig.

5, A gödöllői HÉV vonal teljes rekonstrukciója és a járművek cseréje. A K-Ny. metróvonallal való összekötését egy szakmailag hibás és rendkívül drága elképzelésnek tartjuk. Kiváltására töredék áron javasoljuk az Örs vezér tere átépítést egy korszerű intermodális csomóponttá.



Intermodális csomópont Párizs (Fotó: Biró Endre)

A rákoskeresztúri szárnyvonal terveinek felülvizsgálatát javasoljuk, a jelenlegi tervek környezetvédelmi problémái és magas költsége miatt. Érdeemesnek tartjuk annak megvizsgálását, milyen alternatív lehetőségek lehetnek, a jelenlegi elképzelések kiváltására. Estleg egy könnyű metró (DLR) megépítése az É-D metróvonalra való ráhordással.

A terület kötöttpályás közlekedése részben ma is megoldottnak tekinthető, a terület déli részén a 120a, északi részén a 80a elővárosi vasútvonalak által. Az itt közlekedő járatok sűrítése szükséges, hétvégenkénti óras követési idő nem vonzó alternatíva az autózással szemben.



DLR London (Fotó: Biró Endre)

6, A szentendrei HÉV vonal járműveinek cseréje, a biztosítóberendezés rekonstrukciója, amely lehetővé teszi a sűrű és biztonságos járműkövetést.

Az általunk vázolt feladatok a budapesti metró és gyorsvasúti hálózatot érintik, ezzel párhuzamosan szükséges a jelenleg is

meglévő elővárosi vasúti hálózat fejlesztése, működésének korszerűsítés, ld. a Nyugati pu. és körzetének múzeumba való biztosítóberendezését.

Feltétlen megoldandó egy olyan közös tarifarendszer, amely a közösségi közlekedés vonzóvá tételét segíti elő, ennek az elektronikus formában történő működtetése alapkövetelmény. Akár a Londonban bevált Oyster card, akár a párizsi Navigo card mintaként szolgálhat. A metró végállomásokon és HÉV külső állomásain P+R , B+R és K+R (Kiss and Ride) parkolók kiépítése megfelelő számban és megfelelő biztonsági rendszerekkel a megoldandó feladatok közé tartozik.

Egyesületünk tisztában van azzal, hogy a javaslataink pénzügyi forrás igénye nem csekély, ugyanakkor a szükséges fejlesztések elmaradása beláthatatlan károkhoz vezet. A város egyre élhetetlenebbé válik, a környezeti terhelés egyre elviselhetetlenebb lesz, és a következmény a további lakossági elvándorlás, amely egyre nagyobb költségeket és generál, akár a szükséges infrastruktúra, akár a közlekedés fejlesztés területén.

A közlekedési beruházások előkészítésének leghatékonyabb módját a széleskörű társadalmi és szakmai egyeztetések megvalósításában látjuk, melyben mindig szívesen állunk a döntéshozók rendelkezésére.