

2017. július

Összefoglaló

Budapesten a vasúthálózat kiépülése óta hatalmas területek épültek be, új városrészek jöttek létre. A várost az ország és Európa többi részével összekötő **vasútvonalak** így idővel **a városrészeket elválasztó elemekké, a városon belüli közlekedési kapcsolatok akadályává váltak. A kapcsolati igényeket jól mutatja, hogy számos helyen spontán módon illegális gyalogos átjárók alakultak ki a vasúti pályákon.**

Külo nszintű gyalogos-kerékpáros átjárók létesítésére célszerűen vasútvonal-felújítások keretében van lehetőség. Két új gyalogos aluljáró épült például Albertfalva és Kelenföld között a Kelenföld – Tárnok vonalszakasz rekonstrukciója keretében, melyek közül az egyik teljesen új kapcsolatot hozott létre.¹

2012-ben a NIF Zrt. **2013–2015 között tervezte a Déli összekötő vasúti híd rekonstrukcióját egy harmadik vágány kiépítésével, 2014–2015-ös forráslehívással.²** Közérdekű adatigénylésre adott válaszuk szerint **2012 októberében már folyamatban volt a Kelenföld – Keleti pu. közötti vonalszakaszra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány tenderének előkészítése. Kértem, hogy a tervezői diszpozícióba foglalják be annak vizsgálatát, hogy az adott vonalszakaszon hol szükséges külö nszintű gyalogos-kerékpáros átjárók létesítése.** Javasoltam például a Szerémi út – Szerémi sor és a Mohai út – Fadrusz utca kapcsolat megvizsgálását, ahol kb. 650 ill. 850 m-es szakaszokon nincs átjáró. A NIF Zrt. válasza szerint *„ezen és ehhez hasonló felvetésekre a megvalósíthatósági tanulmány készítése során szervezett szakmai és lakossági fórumokon lesz lehetőség. A felvetések megvizsgálása a közbeszerzésen nyertes Vállalkozó feladata lesz.”³*

A Balázs Mór Terv, Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014-2030 a helyzetértékelés alapján megállapított problémák között rögzíti, hogy „Erős a közlekedési infrastruktúrák elválasztó hatása”. A terv I. stratégiai célja az Élhető városi környezet, melynek részeként „segítenünk kell a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés magától értetődő, mindennapi használatát.” „A gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítésének szervesen be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe.” EU Fehér Könyv (31.)

Újbuda Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020 stratégiai célja A közlekedési kapcsolatok erősítése, a mobilitásból eredő negatív hatások csökkentése; ennek részeként „A közterületen gyalogosan közlekedők számára **fontos biztosítani az akadálymentes közlekedést, valamint a gyalogos kapcsolatok hálózattá fejlesztését, külö nszintű gyalogos keresztezések létesítésével a vasúton keresztül.**” A H6.2 projekt **„Az elvágott városrészek összekapcsolása** új dunai átkelésekkel és külö nszintű közúti-vasúti keresztezésekkel”, **„A közlekedési nyomvonalak által elvágott városrészek minimálisan gyalogos kapcsolatainak kialakítása.”⁴**

Az 1372/2016. (VII. 20.) Korm. határozat döntött a Budapest-Kelenföld és Ferencváros vasútállomások között háromvágányú kapcsolat, Danubius és Népliget-Fradiváros elővárosi megállók

¹ http://hovamegyavonat.blog.hu/2012/11/16/azt_a_harmincat_albertfalvatol-kelenfoldig

² <http://www.slideshare.net/monostory/vasti-trning-2012-vlgyi-mikls>

³ <http://kimittud.org/request/deli-osszekoto-vasuti-hid-atepit>

⁴

http://kozigazgatas.ujbuda.hu/sites/default/files/attachments/files/kozigazgatasujbudahu/2015_10/integralt_telepulesfejlesztési_strategia_2014-2020_strategiai_munkaresz_0.pdf

kialakítása és a Déli összekötő vasúti Duna-híd átépítése projekt engedélyezési terveinek elkészítéséről 2017. szeptember 30-i határidővel. A NIF Zrt. 2017.03.31-én nyílt közbeszerzést írt ki a Kelenföld és Ferencváros állomások közötti harmadik vágány megépítésének tervezésére, 11 hónapos határidővel, mely a gyalogos és kerékpáros átjárókra vonatkozó kimondott elvárást nem tartalmaz, ugyanakkor rögzíti, hogy „Jelen tervezésnek úgy kell elkészülnie, hogy a kapcsolódó egyéb (pl. önkormányzati és állami) fejlesztésekkel (fejlesztési koncepciókkal) összhangban kell lennie.”⁵

Egy vasútvonal-felújítás egyszeri és hosszú ideig vissza nem térő alkalom arra, hogy a jelenleg hosszú szakaszon átjárhatatlan vonalszakaszon különszintű gyalogos-kerékpáros átjárók kerüljenek kiépítésre, segítve a lakosság városrészek közötti közlekedését, a Balázs Mór Tervben, valamint Újbuda településfejlesztési stratégiájában foglalt célok – így a fenntartható közlekedési módok, a gyaloglás és a kerékpározás feltételeinek javítása, a vasút városrészeket elvágó hatásának csökkentés – elérését, valamint a balesetveszélyes illegális átjárás megszűnését.

⁵ <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:122540-2017:TEXT:HU:HTML&src=0>

Vizsgálatra javasolt helyszínek

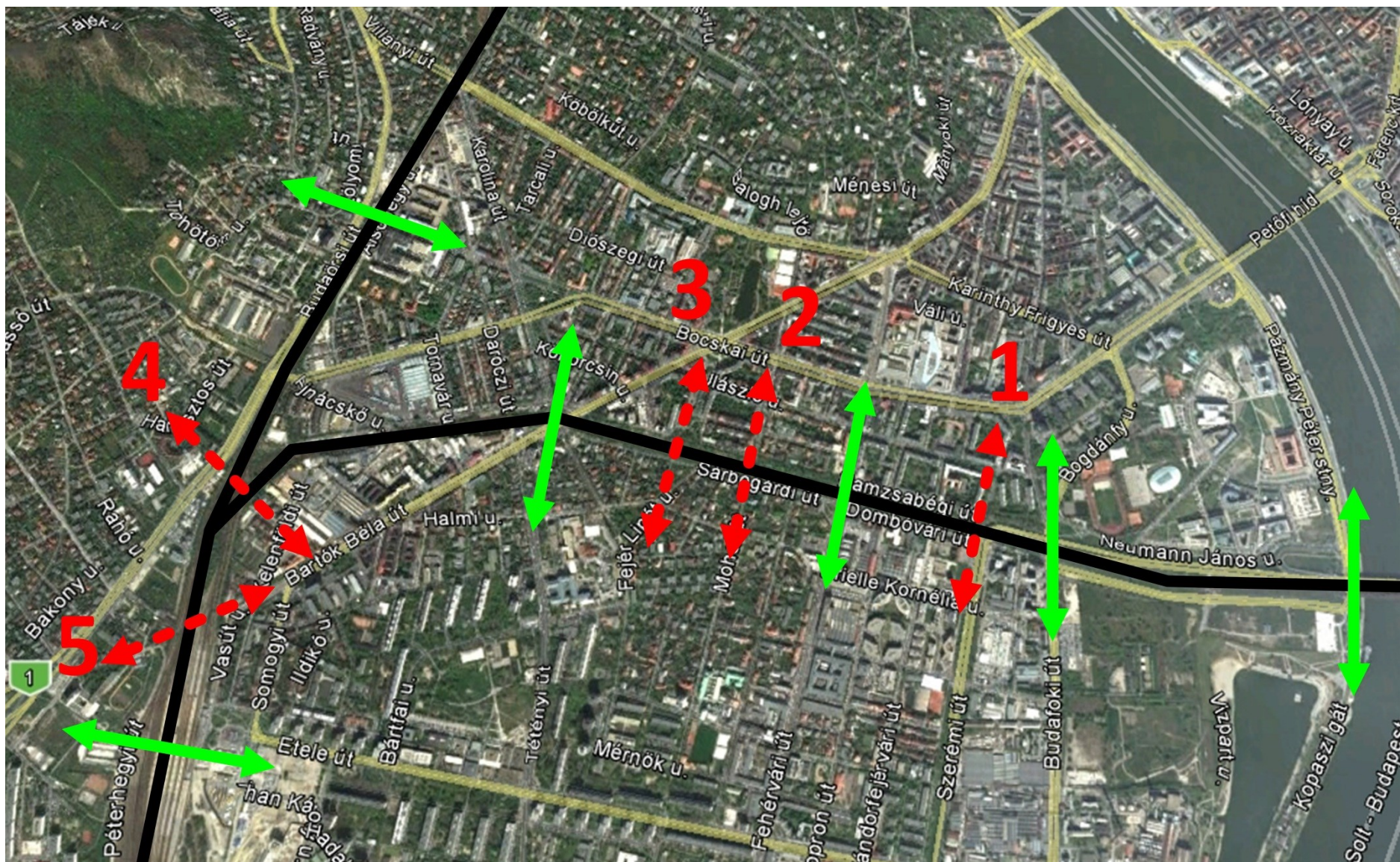
Jelen dokumentum a Kelenföld vasútállomás és a Duna közötti vonalszakasszal foglalkozik. Ami közös a megvizsgálni javasolt helyszínekben, hogy jól látható igény jelentkezik, ami elsősorban illegális átjárásban mutatkozik meg.

A javasolt helyszínek a következők (lásd még a következő oldalon az átnézeti helyszínrajzot):

1. Szerémi út – Szerémi sor
2. Mohai út – Fadrusz utca
3. Fejér Lipót köz – Bukarest utca
4. Thallóczy Lajos utca – Budaörsi út
5. Bartók Béla út – Rimaszombati út

Mindegyik helyszínről elmondható, hogy **külszintű gyalogos-kerékpáros átjáró létesítésével javulnának a kerületen belüli eljutási lehetőségek**. A gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javításával ezek a közlekedési módok több kerületi lakos számára válnának kedvezőbbé, ezáltal csökkenne a gépjárműforgalom és az abból eredő káros hatások (zaj, légszennyezés, balesetek stb.). Biztonságos alternatívák nyújtásával **megszűnhetne az illegális és balesetveszélyes gyalogos átjárás a vasúti vágányokon**.

A megvalósíthatóság feltételei helyszínenként eltérőek: legegyszerűbbnek a **2. Mohai út – Fadrusz utca** és a **3. Fejér Lipót köz – Bukarest utca**, illetve részben az **1. Szerémi út – Szerémi sor helyszínek tűnnek**, míg a 4. és 5. helyszínek esetében több jelentős akadály látszik.



1. Átnézeti helyszínrajz

1. Szerémi út – Szerémi sor

A Fehérvári út és a Budafoki út között kb. 620 m hosszan nincsen átjárási lehetőség a vasúti töltésen.

A Szerémi út nyugati járdájának vonalában **korábban lehetett illegális átjárás a vasúton**, mivel dél felől kitaposott ösvény visz fel a töltés oldalában a vágányokhoz, északon pedig van egy nyílás a zajvédő falon, és üzemi lépcső vezet le a töltésről. A nyílást azonban utólagosan lezárták, feltehetőleg éppen az átjárás megszüntetése érdekében.



2. Kitaposott ösvény dél felől, üzemi lépcső észak felől



3. A déli oldali ösvény lentről és fentről nézve; lezárt nyílás a zajvédő falon

Elérhető előnyök

- **Közvetlen kapcsolat létesítése a Szerémi úti és a Hamzsabégi úti kerékpárút között:** a Szerémi útról nyugat felé kanyarodók kerékpárúton haladva 500 m kerülőt takaríthatnak meg minden alkalommal, vagy a Dombóvári út helyett a kisebb forgalmú, kerékpározásra kijelölt Hamzsabégi utat választhatják.
- **Közvetlen kapcsolat létesítése a Szerémi úti kerékpárút és a belső Budafoki út között:** a Szerémi útról a Budafoki úton át a Szent Gellért tér felé tartók a Szerémi soron át 220 m kerülőt takaríthatnak meg minden alkalommal.

- **Intézmények, célpontok elérhetőségének javítása (Baranyai utcai Bárdos Lajos iskola, Allee, Újbuda-központ közlekedési csomópont stb.):** a vasúton kívül, a Fehérvári út és a Budafoki út között (pl. a Nádorliget lakóparkban) élők átlagosan kb. 250 m (de a Szerémi út mentén élők akár 500 m) kerülőt takaríthatnak meg minden alkalommal. A vasúttól délre fekvő intézmények (pl. **Hauszmann utcai sporttelep**) esetében a vasúton belül, a Fehérvári út és a Budafoki út között (pl. a Lágymányosi lakótelepen) élők jutnának a fentiekhez hasonló előnyökhöz.



4. A terület műholdképe: kitaposott ösvény (piros keretben) és létrehozható kapcsolati irányok (zöld)

Lehetőségek

- A vasúti pálya és a közút közötti szintkülönbség bőségesen elegendő egy átjáró létesítéséhez.
- Ellenőrizendő információk szerint ezen a helyen be van készítve az átjáró helye, így az viszonylag egyszerűen ki is alakítható

Nehézségek

- A Rákóczi hídról viszonylag nagy sebességgel jobbra (a Sárbogárdi útra) kanyarodókat sebességcsökkentésre és körültekintésre kell ösztönözni a balesetek elkerülése érdekében.

2. Mohai út – Fadrusz utca

A Tétényi út és a Fehérvári út között kb. 870 m hosszan nincsen átjárási lehetőség a vasúti töltésen.

Ezen a szakaszon két helyen van jelentős mértékű illegális átjárás a vasúton, ezek közül az egyik a **Mohai út – Fadrusz utca vonala**. Mind dél, mind észak felől **erősen kitaposott ösvény** visz fel a töltés oldalában a vágányokhoz, a gyalogosforgalom mindennapos. Szerencsére a vonalszakasz egyenes, jól belátható, ezért nem következett be több baleset.



5. Jól látható ösvény a déli oldalon, a Mohai út felől nézve



6. Erősen kitaposott ösvény dél és észak felől



VIDEÓ: Mohai út – Fadrusz utca

<https://youtu.be/R1IAcW8axcg>

1:04

Elérhető előnyök

- **Közvetlen kapcsolat létesítése a Mohai út és a Hamzsabégi úti sétány között:** a Mohai út felől érkező, kelet vagy nyugat felé továbbhaladó gyalogosok és kerékpárosok a Sárbogárdi út helyett a kellemesebb, zöld környezetben vezető Hamzsabégi úti gyalog- és kerékpárutat választhatják.
- **Intézmények, célpontok elérhetőségének javítása (Kanizsai utcai Nyitnikék óvoda, Szent Imre Gimnázium, Szent Margit Gimnázium, Általános Vállalkozási Főiskola, Kosztolányi Dezső tér közlekedési csomópont, Hamzsabégi út menti park – játszótér, kutyafutató – stb.):** a vasúton kívül, a Tétényi út és a Fehérvári út között élők akár 540 m kerülőt is megtakaríthatnak minden alkalommal.

Lehetőségek

- A vasúti pálya és a közút közötti szintkülönbség bőségesen elegendő egy átjáró létesítéséhez.
- A közelben nincsen más műtárgy, amihez alkalmazkodni kellene.



7. A terület műholdképe: kitaposott ösvény (piros keretben) és létrehozható kapcsolati irányok (zöld)

3. Fejér Lipót köz – Bukarest utca

A Tétényi út és a Fehérvári út között kb. 870 m hosszan nincsen átjárási lehetőség a vasúti töltésen.

Ezen a szakaszon két helyen van jelentős mértékű illegális átjárás a vasúton, ezek közül az egyik a **Fejér Lipót köz – Bukarest utca vonala**. Mind dél, mind észak felől **kitaposott ösvény visz fel a töltés oldalában a vágányokhoz**, a gyalogosforgalom ez előző helyszínhez képest kisebb. Szerencsére a vonalszakasz egyenes, jól belátható, ezért nem következett be több baleset.



8. Kitaposott ösvény dél felől a facsoport közepén, illetve észak felől

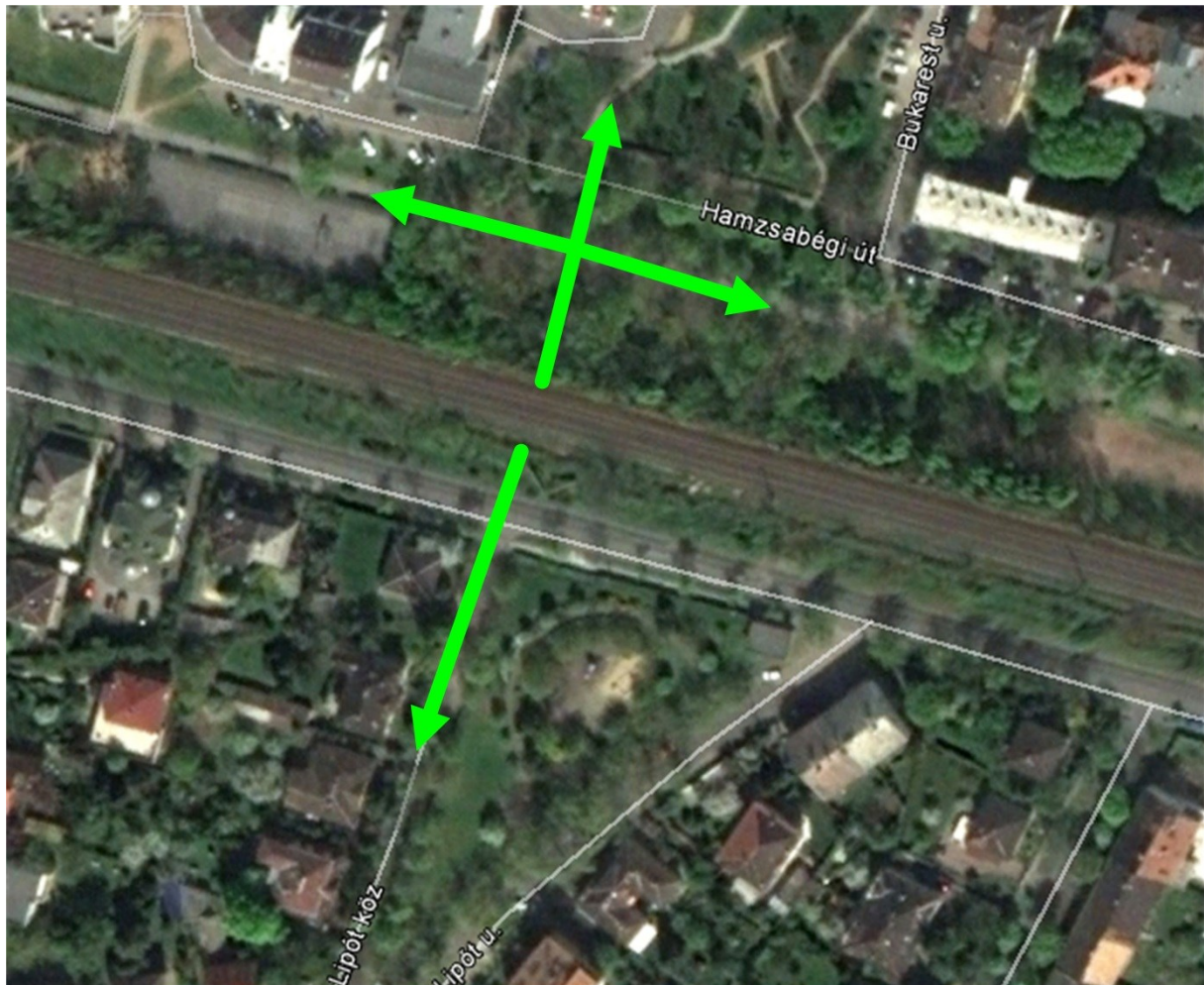
	VIDEÓ: Fejér Lipót köz – Bukarest utca https://youtu.be/2c-nHOU3aZ8 0:56
--	--

Elérhető előnyök

- **Közvetlen kapcsolat létesítése a Fejér Lipót köz és a Hamzsabégi úti sétány között:** a Fejér Lipót köz felől érkező, kelet vagy nyugat felé továbbhaladó gyalogosok és kerékpárosok a Sárbogárdi út helyett a kellemesebb, zöld környezetben vezető Hamzsabégi úti gyalog- és kerékpárutat választhatják.
- **Intézmények, célpontok elérhetőségének javítása (Kanizsai utcai Nyitnikék óvoda, Szent Imre Gimnázium, Szent Margit Gimnázium, Általános Vállalkozási Főiskola, Kosztolányi Dezső tér közlekedési csomópont, Hamzsabégi út menti park – játszótér, kutya-futtató – stb.):** a vasúton kívül, a Tétényi út és a Fehérvári út között élők akár 540 m kerülőt is megtakaríthatnak minden alkalommal.

Lehetőségek

- A vasúti pálya és a közút közötti szintkülönbség bőségesen elegendő egy átjáró létesítéséhez.
- A közelben nincsen más műtárgy, amihez alkalmazkodni kellene.



9. A terület műholdképe: létrehozható kapcsolati irányok (zöld)

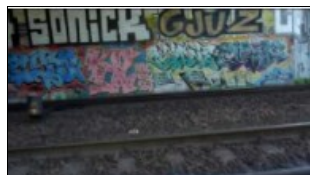
4. Thallóczy Lajos utca – Budaörsi út

A Kelenföldi pályaudvar aluljárója és a Tétényi út között kb. 1700 m hosszan nincsen átjárási lehetőség a vasúti töltésen.

A Thallóczy Lajos utca és a Budaörsi út között jelentős az illegális átjárás a vasúton; erősen kitaposott ösvényrendszer vezet át az itt található vasútvonalak vágányain. Az ívek és műtárgyak miatt az érintett vonalszakaszok nehezen beláthatók, ezért jelentős a balesetveszély.



10. A vasúti elágazáson átvezető ösvényrendszer részei



VIDEÓ: Thallóczy Lajos utca – Budaörsi út

<https://youtu.be/5pOV4GRj1Qk>

2:27

Elérhető előnyök

- **Közvetlen kapcsolat létesítése a Thallóczy Lajos utca (közvetve a Bartók Béla út), a Budaörsi út, és esetleg a Hamzsabégi út között:** a Kelenföld és Sasad között közlekedők ma jelentős (a Bartók-Thallóczy sarok és a Dayka Gábor utca között például legalább 1200 m-es) kerülőkre kényszerülnek a Tétényi úti vasúti híd és a Nagyszőlős utcai vasúti híd felé, vagy a Kelenföldi pályaudvar gyalogos aluljárója felé.
- **Intézmények, célpontok elérhetőségének javítása (Kelenföldi pályaudvar, BKV kelenföldi buszgarázs stb.)**

Nehézségek

- Több vasúti vonalszakasz érintett
- Bonyolult, többszintű vasúti elágazás, nincs kézenfekvő magassági vonalvezetés



11. A terület műholdképe: kitaposott ösvény (piros keretben) és létrehozható kapcsolati irányok (zöld)

5. Bartók Béla út – Rimaszombati út

A Kelenföldi pályaudvar aluljárója és a Tétényi út között kb. 1700 m hosszan nincsen átjárási lehetőség a vasúti töltésen.

A külső Bartók Béla út és a Rimaszombati út között is van illegális átjárás a vasúton; légifelvételről kivehető csapás vezet át a Kelenföldi pályaudvar vágányain.



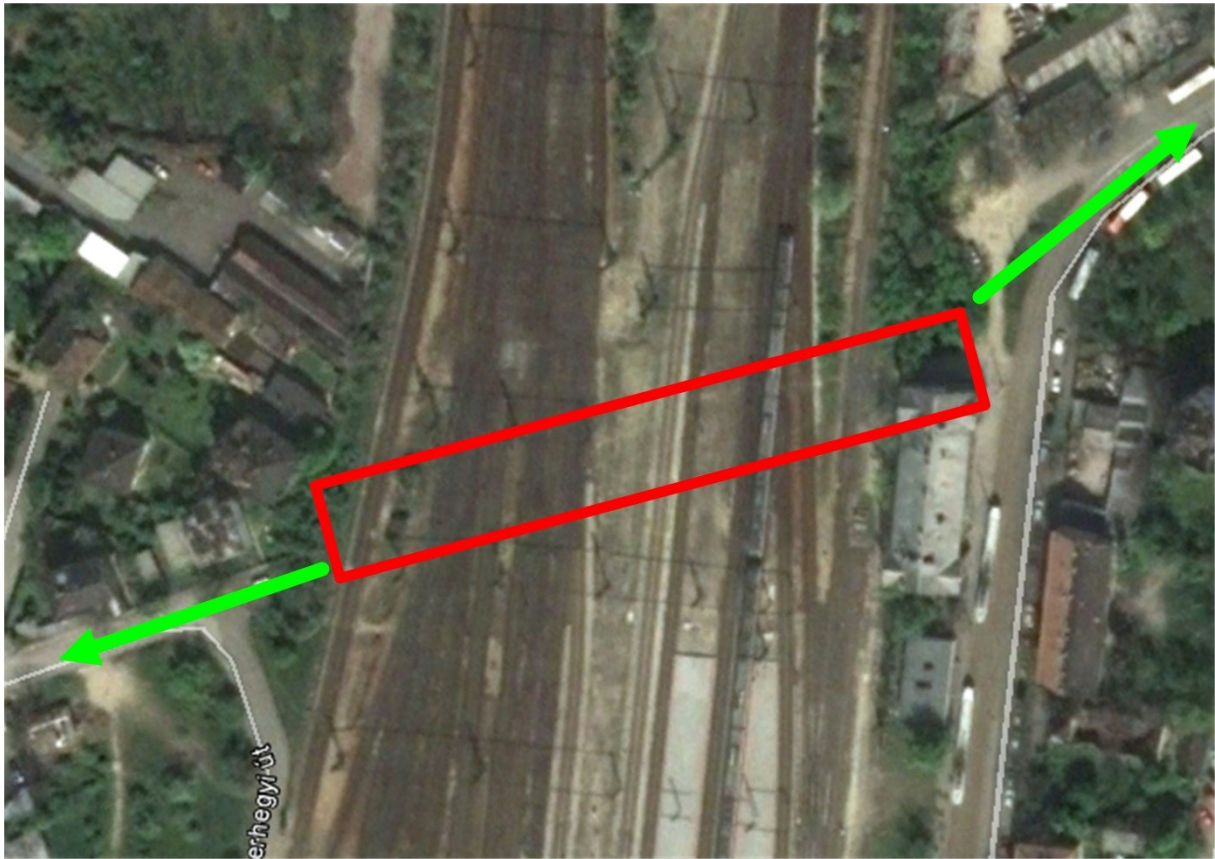
12. Pillantás Őrmező felé, kitaposott csapás a kép közepén; ösvény az Őrmezői oldalon

Elérhető előnyök

- **Közvetlen kapcsolat létesítése a külső Bartók Béla út és a Rimaszombati utca között:** a Kelenföld és Őrmező között közlekedők ma kb. 300 m-es kerülőre kényszerülnek a Kelenföldi pályaudvar gyalogos aluljárója felé, míg ez a kapcsolat egyenes vonalat jelentene és tehermentesítené a pályaudvar aluljáróját is.
- **Intézmények, célpontok elérhetőségének javítása (Széchenyi István Gimnázium, Deák Ferenc Középiskolai Kollégium stb.)**

Nehézségek

- A Kelenföldi pályaudvar érintett; a vasúti terület szélessége miatt nagy az áthidalandó távolság
- Nincs kézenfekvő magassági vonalvezetés



13. A terület műholdképe: kitaposott nyom (piros keretben) és létrehozható kapcsolati irányok (zöld)