

# A négyes metróvonal további szakaszainak elemzése



**Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület**  
**2009.**

---

## A rossz fokozása

60 milliárdot már elbuktunk a főváros és a metróprojekt vezetőinek köszönhetően, akik az EU-ban nem elfogadott módon, pályázatás nélkül építették a metró egyes részeit. Most azonban ezek a nagyformátumú urak tetézni kívánják a hibát, mégpedig azzal, hogy az ominózus támogatást nem másra, mint az egyébként is kérdéses hatékonyságú és korrupciógyanus metróberuházás második szakaszára kívánják átcsoportosítani. Ez természetesen erősen kamunak tűnő terv, hiszen a második szakasznak jelenleg nemhogy különféle engedélyei nincsenek, de még költség-haszon elemzés sem készült rá. Márpedig a támogatás lehívásával igyekezni kell, hiszen 2013-tól új ciklus kezdődik.

De feltételezzük egy pillanatra, hogy minden hirtelen elkezd flottul működni a négyes metró beruházással kapcsolatban: az első szakasz időre (hirtelen nehéz lenne megmondani, hogy ez most mit jelent...) elkészül, a második szakaszt pedig rohamléptekben megtervezik, és 2013-ban megérkezik is az első (EU pénzen vett) szerelvény a Bosnyák térre.

De kell-e ez nekünk? Van-e értelme egy metrószakasznak, ahol az utasszám nem haladja meg egy erősebb villamosvonal kapacitását, amelynek utasait a jelenlegi buszok is simán képesek elszállítani? Figyelem, nem Dél-Budáról van szó, ahol a metró viszonylag erős áramlatokat (vasút, 7-es család, villamosok) egyesíthet és veheti át szerepüket – úgy, ahogy. Itt egyedül a 7-es buszokról (7, 7E) van szó, amelyek a második szakasszal feleslegessé válnak.

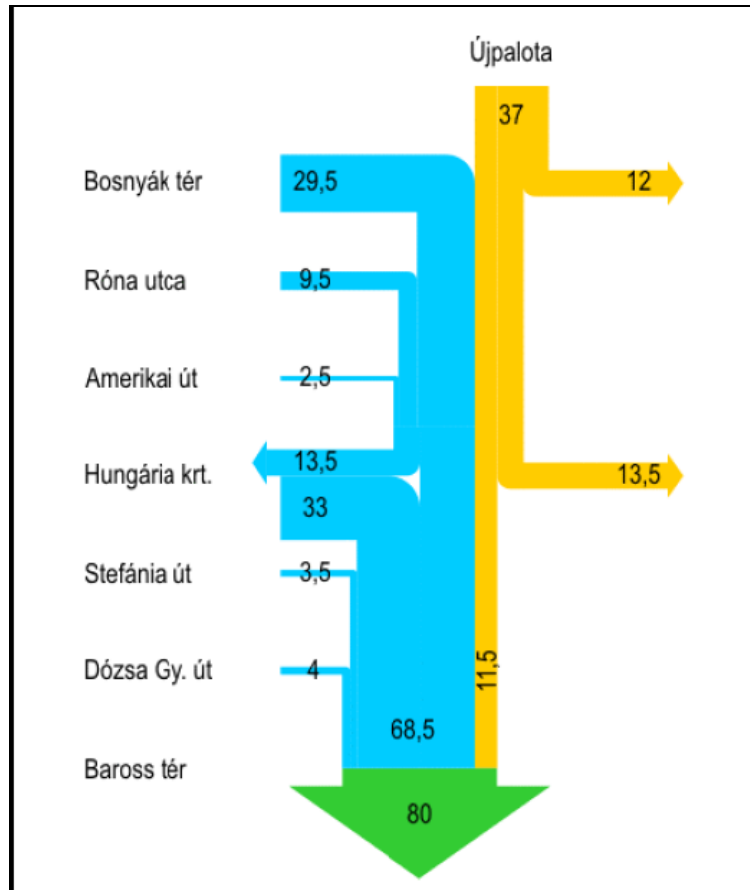
A kérdés persze nem az, hogy kényelmesebb lesz-e a metró, mint a mai buszok. A kérdés az, kell-e nekünk ez a plusz kényelem körülbelül 150 milliárd forint árán is? A cikk végére remélem mindenkinek határozott válasza lesz, hogy jelen gazdasági helyzetben ezt a pazarlást egyszerűen nem szabad megengedni.

## Néhány adat a Thököly úti közlekedésről

Amennyiben a Thököly úton színvonalas felszíni hálózat működik együtt a metróval, – számításaink szerint – a mértékadó kihasználtság 25% körül alakul, melyet a felszíni hálózat teljes felszámolásával sem lehet 30% közelébe emelni. Figyelmeztető ugyanakkor, hogy az igen alacsony kihasználtságú metrószakasz igazolása végett már körvonalazódik a kapcsolódó felszíni hálózat ellehetetlenítésének koncepciója: már gyakorlatilag megtörtént a metrótól eltérő célokat szolgáló, azzal nem konkuráló, hanem azt kiegészítő Thököly úti villamosközlekedés végső felszámolása, valamint a tervekben szerepel az újpalotai buszok Bosnyák térnél való elvágása.

Történik ez úgy, hogy némely, 2008-as paraméterkönyvben bevezetett fejlesztés sikere pont ezekre a tervekre cáfol rá. Az Erzsébet királyné útja térségét, és Rákospalotát annak idején a 67-es villamos kötötte össze a Belvárossal. Miután azonban a Rákóczi úti villamosközlekedés 1972-ben megszűnt, a járat egyre inkább kezdte elveszteni jelentőségét, s a 90-es évek közepére a pályaállapotok miatt teljesen el is lehetetlenült. A helyette indított 67V jelű autóbusz hírhedt volt alacsony kihasználtságáról; a Baross téri átszállást, és a ritka követést nem szerették az utasok. 2008-ban azonban a BKV a megszüntetés helyett a fejlesztés útjára lépett, s a járatot összekötötte az 5-ös autóbusszal. Az új járat számos rákospalotai és zuglói utasnak kínált újra belvárosi kapcsolatot, színvonalas, gyors eljutási lehetőséget. S ma már – az egykori villamos útvonalán közlekedő – busznál nem a kihasználtság a probléma, hanem, hogy nincs elég jármű a megnövekedett utasforgalom elszállításához. Ez a történet is mutatja, hogy Zuglóban kizárólag a kényelmesen használható, számos eljutási lehetőségeket kínáló járatoknak van perspektívája, a szétszabdalt hálózatból nem kér senki.

## Az utasforgalom nagysága



**A metróvonal környezetének forgalmi viszonyai a Főmterv 2005-ös adatai alapján (az értékek a napi kétirányú utasforgalmat jelölik, ezer utazásban)**

A Bosnyák térre különböző módokon mintegy napi kb. 65-70 ezer utas érkezik (nagy részük a 173-as családdal). Ezek elméletileg ráterelhetők a metróra, ám a 173-as család Bosnyák térig történő visszavágásával mintegy 27 ezer utasnak csupán 3 megálló kedvéért kell felszállnia a metróra, hogy aztán az 1-es villamossal folytathassa útját. Az átszállással nemhogy időt takarítana meg, de jó eséllyel perceket veszít a közvetlen buszjáráthoz képest. A Róna utcánál kb. 10 ezerrel növekszik az utasszám, majd a Hungária körüttől befelé már körülbelül 80 ezer utassal kell számolni.

Ez azt jelenti, hogy a Bosnyák tér és a Hungária körút közti szakaszon csúcsidőben kb. 4-5000 fő fog utazni egy irányba, miközben a mozgató kapacitás  $30 \times 800 = 24.000$  férőhely lesz. A fentiek alapján persze ki lehet nyírni a 173-as buszt, hogy a Hungária felé utazókat is átkényszerítsük a metróra, ekkor az utazók száma akár a 6000 főt is elérheti, ami 25%-os kihasználtságot jelent. Csúcson kívül a kihasználtság a 20%-ot sem fogja elérni.

## Az utazási idők alakulása

A Baross térre a Thököly út felől érkező utasok egy része a 4-es metró által nem lefedett céllal utazik tovább, például az említett Főmterv anyag a 24-es villamossal továbbutazók számát 6 ezer utas/nap nagyságúra becsli, de ugyanígy megemlítendő a 2-es metróra átszállók és a Rákóczi út helyi célpontjai felé utazók is. Minimum 20%-nyi utas lesz tehát, akinek nem éri meg a 4-es metróval továbbutazni.

Így az időnyereség körülbelül a következőképp alakul:

- Bosnyák téri felszállók: 70 ezer utasból
  - 25 ezer utas a Hungária körútra tart. Számukra a metró előnyökkel nem bír, sőt, az újpalotai buszok visszavágása többlet menetidőt eredményezhet az átszállási kényszer miatt. A maradék 45 ezer utasból kb.
  - 10 ezer utas a Keleti pályaudvartól befelé a metrótól eltérő irányban utazik majd. Az Újpalotáról érkezettek ma itt szállnak át először. A metró a Bosnyák tér – Keleti pu. távot körülbelül 6 perc alatt meg tudja tenni, míg a gyorsbusz menetideje 10 perc. A 4 perc különbséget azonban körülbelül semlegesíti a Bosnyák téri átszállás, így az Újpalotáról érkező áramlattal nem számolhatunk.
    - 5 ezer utas tehát várhatóan – ha egyáltalán a metróval utazik – nem takarít meg menetidőt
    - 5 ezer utas körülbelül napi 4 percet takarít meg
  - 35 ezer utas a négyes metróval utazik tovább egy belsőbb célpont felé, ők az első szakasz átadása után vélhetően egyébként is átszálló utasok lesznek, tehát számukra nincs többletátszállás, az ő időmegtakarításuk így kb. 4 perc.
- Róna utcai felszállók: itt már csupán 2 perc a menetidők közti differencia, ráadásul a kb. 10-15 ezer utasból csak kb. 7-10 ezer lesz az, aki az ehhez megfelelő irányba utazik tovább.
- Hungária körút: kb. 35-40 ezer utas száll fel, számukra komolyabb időmegtakarítás gyakorlatilag csak akkor jelentkezik a mai állapotokhoz képest, ha Dél-Budán van az utazási céljuk, esetleg pont a 4-es metró egyik megállója mellett. A többség várhatóan nem ilyen utas, így itt maximum 10 ezer utasról és átlagosan 5 perc nyereségről beszélünk.
- Dózsa György út: a Keleti pályaudvarhoz való közelsége miatt az állomás nem indokolt, nem véletlen, hogy az expressz buszok sem állnak itt meg. Az itt megálló buszok egyébként mind a pályaudvarra tartanak (ezt később sem célszerű megváltoztatni), így az átszállóforgalomnak a metróállomás megléte indifferens. A helyi forgalom 4-5 percet nyerhet azzal, hogy nem kell a Keletihez sétálni, illetve kivárni egy oda tartó buszt.

Összességében tehát napi  $(5.000 + 35.000) \times 4 + 10.000 \times 2 + 10.000 \times 5 + 4.000 \times 5 = 250.000$  perc takarítható meg rendkívül optimista becsléssel számolva. Ez pénzben kifejezve kb. 7,5 millió forint. Évente a megtakarítás értéke kb. 2,25 milliárd Ft. Hogy fog így megtérülni a ma 150 milliárdra becsült beruházás? Vélhetően sehogy.

Az üzemeltetés költsége ráadásul – az előző fejezetben említett rossz kihasználtság mellett – biztosan magasabb lesz, mint a megtakarítható buszokon elkönnyvelhető nyereség, ez pedig várhatóan valódi pénzügyi veszteséget fog okozni.

## Mi kéne helyette?

A 4-5000 fő csúcsórai utasmennyiségre tökéletes eszköz a villamos, amely a Bosnyák tértől kifelé LRT üzem módban közlekedhet. Ezzel nem csupán feléleszthető a Thököly út villamosközlekedése, de Újpalota is lehetőséget kap arra, hogy belátható időn belül gyors, kényelmes és környezetbarát belvárosi kapcsolatot kapjon. A metró újpalotai külső szakasza ugyanis a jelenlegi utasszám adatok alapján kivitelezhetetlen.

Egy modern villamos elválasztott sávban, megfelelő lámpavezérléssel megtámogatva képes a metrótól nem sokkal elmaradó, 22-23 km/h körüli átlagsebesség elérésére, ezzel az utazási idő csupán kb. 2 perccel hosszabb a metróval elérhetőnél a Bosnyák tér – Keleti pu. szakaszon. Innét befelé a villamos rávezethető a belváros egyik legfontosabb leendő villamostengelyére, a Rákóczi útra, ezáltal a 7-es buszcsalád teljesen kiválthatóvá válik.

A villamosközlekedés fontos pozitívuma, hogy a tervezett metróval ellentétben nem szigetüzem, ezért integrálható a már meglévő kötőpályás hálózatba. A fenti ábrákból is kiderült, hogy a négyes metróra szánt utasok egyáltalán nem csak a metró által felkínált sugárirányú eljutást használják: sok a más irányokba tartó, a metróról átszállni kényszerülő utas. Számukra egy villamosvonal közvetlen járatokat tudna biztosítani, míg a metrónál maradna az átszállás. Egy Thököly úti villamostengelyről közvetlen viszonylatot lehetne indítani Dél-Pest felé (24-es villamos északi meghosszabbítása), illetve Észak-Buda irányába is biztosítható lenne az átszállásmentes eljutás lehetősége.

A Rákóczi út-Thököly út villamostengely visszaépítésének hatása az egész városban érzékelhető lenne. Az új belvárosi villamos-gerincvonal lehetőséget adna évtizedek óta halogatott fejlesztések gyors megvalósítására: rajta keresztül belvárosi kapcsolatot kaphatna Hűvösvölgy (56-os villamos) és Kőbánya (28-as, 37-es villamos), és esetleg Farkasrét (59-es villamos) is. Nem is beszélve a városképi és környezetvédelmi hasznokról, valamint arról, hogy a fennmaradó összegből egyéb fejlesztések is megvalósíthatók (5-ös metró első szakasza, Bajcsy-Zsilinszky úti villamos, stb.). Ezzel szemben a négyes metró második szakasza csupán egy szűk utasrétegnek nyújt érezhető többletet, míg sokaknak kifejezetten hátrányt okoz, s hatalmas költségigényével más fejlesztéseket lehetetlenít el.

Egy Újpalota-Keleti pu.-Rákóczi út-Erzsébet híd villamosszakasz 10 km hosszú, kiépítésének költsége kb. 40 milliárd forint. Ez töredéke a 4-es metró tervezett, második szakaszának. El lehet dönteni: kevesebb pénzből szeretnénk-e olyan változásokat elérni, melyek az egész városban jelentős fejlődést hoznak, vagy inkább néhány mérnök szakmai karrierjét mentjük százmilliárdokból?

A maradék mintegy 100 milliárd forintból megvalósulhat számos hasznos projekt: például a belvárosi É-D villamostengely (14 és 47 összekötése), a kettős metró és a gödöllői HÉV összekötése, vagy az 5. metró első szakasza (Csepel/Ráckeve – Astoria)

## **Végül pár szó a most meglebegtetett harmadik szakasról**

Nem jobb a helyzet a másik oldalon, Budán sem, ami a 4-es metró hosszabbítását illeti. Bár a budaörsi virágpiacnál könnyen ki lehet alakítani végállomást, a tömegközlekedési központot oda szervezni hiba volna. Kelenföld erre hosszabb távon is sokkal jobb adottságokkal rendelkezik a vasút és a tervezett 1-es villamos miatt. Ezért a Gazdagrétről, Budaörsről, stb. indított ráhordó buszokat kifejezetten nem ajánlott a virágpiacnál elvágni.

Marad a P+R funkció. Ezt egyetlen állomásra kihegyezni azonban nem lehet, akkora P+R parkoló ugyanis egyszerűen nem alakítható ki, ami egyrészt jelentős hatással lehet a két bevezető autópálya összesített forgalmára, másrészt képes egy óránként 24 ezres kapacitással járó metró megöltetni. A most zajló P+R fejlesztések – helyesen – a peremkerületi és agglomerációs vasútállomások környékére koncentrálnak, nagy területen szétszórva a parkolóhelyeket.

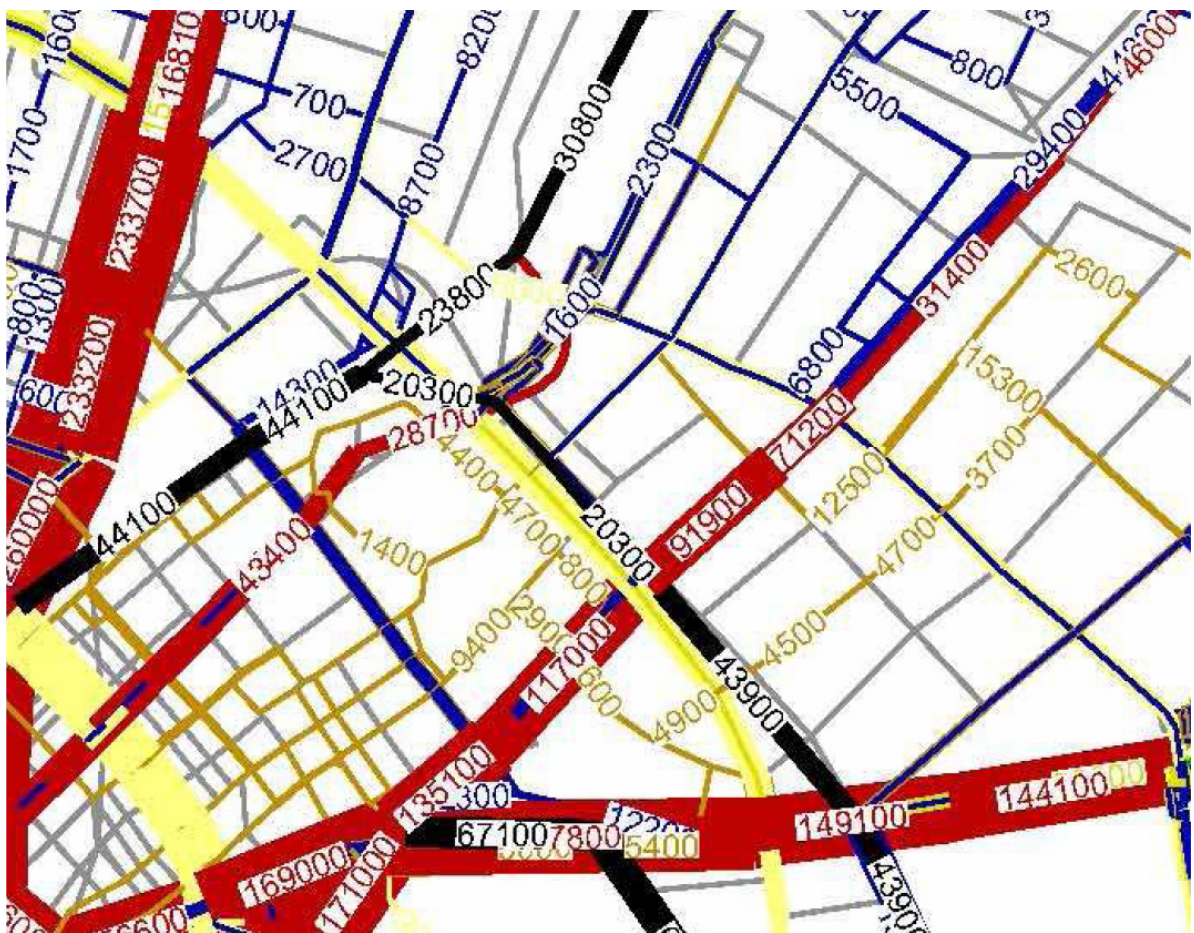
A fentiek alapján tehát a tervezett Virágpiac – Etele tér szakasz kongani fog az ürességtől.

## Az S-Bahn tanulmány számai is minket igazolnak

Az előző fejezetekben látható logikai levezetések kiválóan igazolja az S-Bahn tanulmányhoz elkészült forgalmi modell is, amely a négyes metró teljes hosszban (Virágpiac-Újpalota) kiépítettnek feltételezi, amelynek ráadásul jó kapcsolata van a felfejlesztett elővárosi vasútvonalakkal.

### A keleti szakasz

A feltételezett, ideális helyzet ellenére a keleti szakaszon a Bosnyák térről befelé induló napi forgalom a 70 ezret alig haladja meg (a 2-es metró végszakaszán a forgalom ennek kb. kétszerese, 144 ezer utas naponta). Az Újpalota felé induló szakasz terhelése pedig még ehhez a csekély kihasználtságához képest is kevesebb, mint felére esik:

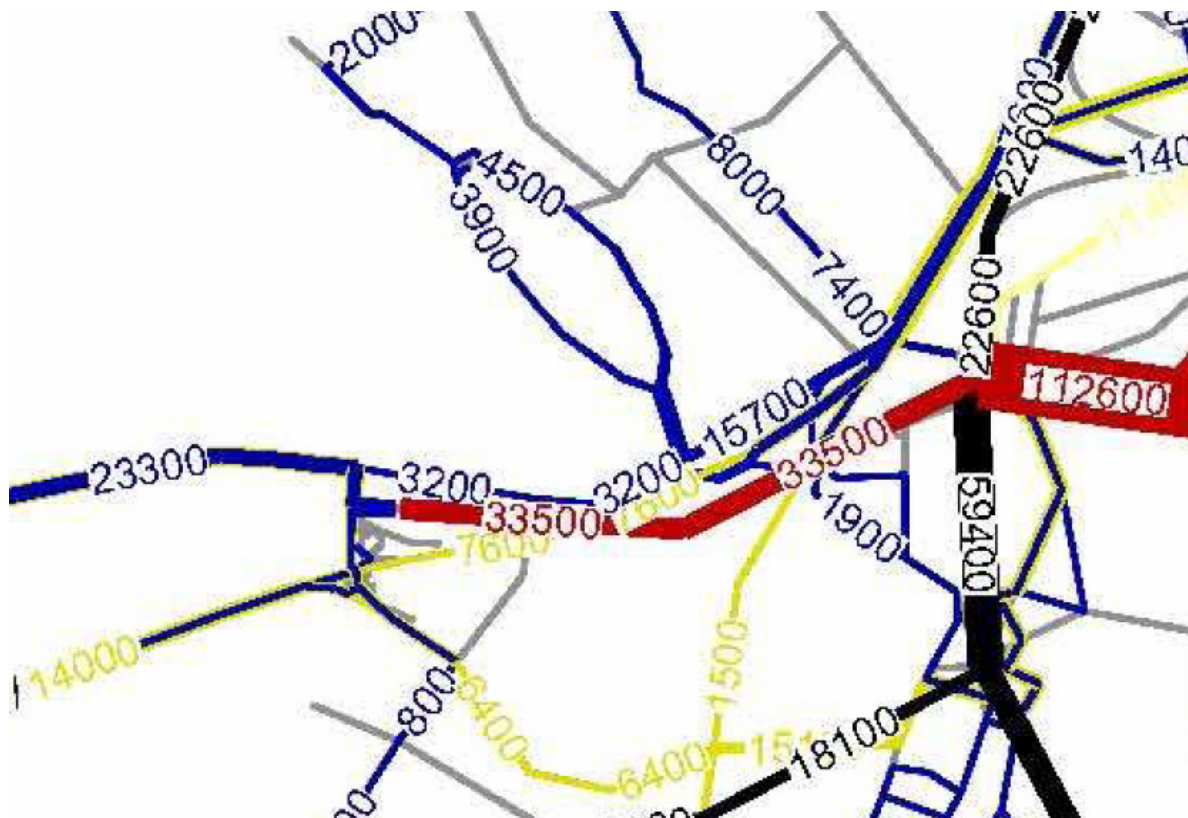


A keleti rész forgalma: a Bosnyák tértől befelé 71 ezer, kifelé 31 ezer utas naponta



## A nyugati szakasz

A nyugati szakaszon a helyzet még ennél is siralmasabbnak látszik. A végszakasz várható forgalma a 35 ezer utast sem éri el naponta, a kihasználatlanság garantált. Az alábbi ábrán ráadásul az is látható, hogy még ehhez a kb. 33 ezres forgalomhoz is az kell, hogy a Budaörs felől érkező buszokat gyakorlatilag elvágják a virágpiacnál:



A nyugati meghosszabbítás forgalma: az Etele tértől kifelé 33 ezer utas naponta