

# **Normafa történelmi sportterület rehabilitációja**

## **7. Melléklet**

### **Közlekedésfejlesztés tervelőzményei**



## További stratégiai tervi előzmények, tanulmánytervek

### Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve /BKRFT/ (Fővárosi Közgyűlés 2001.)

A tervben **kiemelt figyelemmel szerepelt a budai hegyvidék közlekedési problémáinak kezelése**, amelyre vonatkozó javaslatok fő vonala szerint,

- a belváros irányú forgalom vezetésére, az autóbusz viszonylatok mellett, a „hegylábíg” vezetett kapacitív kötőtpályás eszközök és állomásaikhoz épített P+R parkolók épülnek, míg
- a nem belváros irányú, vagy a nem belvárosból érkező autós forgalom vezetésére, a kritikus belső zónát mentesítő, elkerülő utak épülnek.

A Normafa park project közlekedési kapcsolatai szempontjából, a belváros irányú (irányból), legfontosabb terv szerinti **kötőtpályás közösségi közlekedési** javaslatok:

- Budai hegyvidék (Hűvösvölgy) – Belváros (Rákóczi út) gyorsvillamos vasúti vonal, megvalósítása, illetve alternatívaként, a 2-es metró budai szárnyvonal Budagyöngyig (Akadémia) való kiépítése, az Akadémia területén –BKV és VOLÁN autóbusz végállomást, valamint kapacitív P+R parkolót befogadó intermodális csomópont építésével, az eszközváltás érdekében.
- Belváros – Erzsébet híd - Jagelló út – Farkasréti tér között, kelet – nyugati közúti gyorsvasúti vonal létesítése, (esetleges folytatással Kelet – Pest felé),
- 4-es metró meghosszabbítása a Virágpiacig, autóbusz végállomást és kapacitív P+R parkolót befogadó intermodális csomópont létesítésével, a hegyvidéki kapcsolat érdekében a Törökbálinti út - Rácz Aladár utca Eötvös út vonalának kiépítése, az autóról közösségi közlekedésre váltás támogatása.

A Normafa park project közlekedési kapcsolatai szempontjából, a bel-budai térséget és útvonalait mentesítő legfontosabb terv szerinti, **hegyvidéki közúthálózat** fejlesztési javaslatok:

- Eötvös utca – Rácz Aladár utca – Hóvirág utca – Törökbálinti út – új feltáró út – Dél-budai tehermentesítő út („Egérút”) vonal hiányzó szakaszainak kiépítése (kapcsolat a Rákóczi híddal és a majdani Albertfalvai híddal)
- Eötvös utca – Rácz Aladár út - Hóvirág út – (illetve . Mártonhegyi út – Fodor utca – Bürök utca - Németvölgyi út – Brassó út – Bocskai út vonal hiányzó szakaszainak kiépítése (kapcsolat a Petőfi híddal és a Rákóczi híddal)

A 2001-es terv, Fővárosi Közgyűlés által egyhangúan elfogadott fenti javaslatai közül, 2014-ig egyetlen javaslat sem valósult meg.

### Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (Fővárosi Közgyűlés 2009.)

A 2001-es terv 2009 évi felülvizsgálati dokumentációja, a hegyvidéki közlekedési problémák enyhítésére megőrzi az eredeti javaslat koncepcionális vonalát (forgalmi terhelések széthúzása, alternatív lehetőségek kínálása), az alábbi kiegészítésekkel, illetve kényeszerű (önkormányzatok által kért) visszalépésekkel, korrekciókkal:

- A kötőtpályás közösségi közlekedési hálózat esetén, mindkét Hűvösvölgy irányú alternatíva fennmarad, de közülük előtérbe került a 2-es metró Budagyöngye szárnyvonal megvalósítása, illetve új elemként, az eredeti, Déli pályaudvari 2-es metró szárny meghosszabbítása a MOM park – BAH csomópont térségig (kapacitív P+R parkolóval)
- Új elemként, mint részleteiben tovább vizsgálandó project, megjelenik a Fogaskerekű vasút funkció bővítésének és meghosszabbításának javaslata.
- A hegyvidéki mentesítő közúti kapcsolatok fejlesztési elemei közül, a terv megőrzi a Rácz Aladár utca kapcsolati elemként való kiépítésének javaslatát, de a további, korábban javasolt közúti elemeket már nem nevesíti, csupán utal a kapcsolati elemek kutatásának szükségességére.

## **Az észak-budai kerületek és agglomerációs kapcsolatok közösségi közlekedésének fejlesztése. (Főmterv 2006.)**

A terv először felvázol egy általános kapcsolati stratégiát, majd Budapest Budakeszi, Nagykovácsi és Solymár irányú konkrét közlekedésfejlesztési lehetőségeit elemzi, koncentráva a közösségi közlekedésre. Jelen project szempontjából a **Budakeszi irányú kapcsolatok** relevánsak, amelyek keretén belül, tervező három alternatívát vizsgált.

- a./ Az S-bahn rendszer kiterjesztésének keretén belül, vasúti kapcsolat létesítése a hegyeshalmi vonalról, Budaörs és Budakeszi között, 9800 méter hosszon.
- b./ A Fogaskerekű vasút meghosszabbítása a Normafán és Virág völgyön át Budakesziig, 1200 méter +3400 méter hosszon.
- c./ Buszsáv létesítése a Budakeszi úton, 4200 méter hosszan, a felső szakaszon a jelenlegi vízelvezető árok rovására az útpálya 3.0 méteres szélesítésével.

A vizsgált három változatból a Budakeszi út alsó szakaszán – ahol csupán a meglévő útpálya forgalomtechnikai átalakítására volt szükség - megvalósult a buszsáv.

## **Fogaskerekű vasút korszerűsítése és meghosszabbítása. Tanulmányterv (Főmterv-Utiber 2012.)**

A tanulmányterv célja a tervezési – előkészítési feladatok elkészítése volt. A feladat keretén belül, tervezők elemezték a jelenlegi helyzetet és javaslatot tettek a korszerűsített Fogaskerekű vasút fő paramétereire, meghosszabbításának alternatíváira. A dokumentáció főbb megállapításai, javaslatai az alábbiak.

- A Fogaskerekű vasút jelenlegi, kétirányú csúcs keresztmetszeti forgalma hétköznap 1800 - 2100 utas/nap, hétvégén 4200 – 4600 utas/nap. A hétköznapi utasforgalom mintegy 1/3-a hivatásforgalom. A vasúttal megegyező feladatkörű autóbuszok (21, 21/A, 212) egyesített keresztmetszeti utasforgalma a hegyi szakaszon (Svábhegy) hétköznap és hétvégén 6800 – 7300 utas/nap, az autósforgalom mintegy 10000 – 13000 fő/nap.
- Tervezett állapotban, a korszerűsített, meghosszabbított vasút várható (becsült) keresztmetszeti utasforgalma hétköznap 4000 fő/nap, hétvégén 6000 – 7000 fő/nap.
- Tervezett állapotban a követési idő 7.5 perc, a Széll Kálmán tér – Normafa közötti menetidő 20 perc (sebesség hegymenetben 40 km/óra, lejtmenetben 30km/óra), egy szerelvény befogadó képessége 180 fő + 14 – 16 kerékpár.
- A vonalhosszabbítás feltételei olyan jármű beszerzése, amely egyfelől alkalmas 600/1500 elektromos táplálás befogadására, másfelől fogaslécés pálya mellett, adhéziós pályán való közlekedésre is. Feltétel továbbá új biztosító berendezés telepítése, új forgalmi szabályozási előírások kidolgozása, valamint a Széll Kálmán téren a mai 90 sec-os jelzőlámpás periódus idő helyett, 60 sec-os periódus idő bevezetése.
- A Széll Kálmán tér irányú vonalhosszabbítás a mai villamospálya felhasználásával, de a téren, új – egy vágányos – önálló végállomás kialakításával történik. A Normafa irányú vonalhosszabbításra tervező három javaslatot tett (a: hosszabbítás az Olimpia szálló előtti mai parkolóig; b: hosszabbítás a Normafa utcáig; c: hosszabbítás a Konkoly Thege útig)
- A hosszabbítás és a korszerűsítés becsült bekerülési költsége (terület igénybevétel nélkül). mintegy 20 milliárd forint (infra és jármű költség).
- A Fácános – Normafa közötti esetleges autóbusz kapcsolat szempontjából fontos javaslata a tervnek, hogy átépül Fogaskerekű vasutat ma külön szintben keresztező, rossz geometriájú Béla király úti csomópont, egy minden kapcsolatot biztosító, szintbeni jelzőlámpás csomóponttá.

## **Budai hegyvidéki gyorsvasúti vonal tanulmányterve (Főmterv 1999.)**

A tanulmányterv a budai hegyvidék északi térségének kritikus közlekedési problémáinak enyhítésére tett javaslatot azzal, hogy - az autósforgalom csökkentésére – vonzó, közvetlen és színvonalas kötőpályás kapcsolatot javasol Hűvösvölgy és a Belváros (Erzsébet híd – Rákóczi út) között, kapcsolódó P+R parkolókkal (amennyiben nem valósul meg a 2-es metró meghosszabbítása a Budagyöngyéig).

A gyorsvillamos üzemre alapozott vonal, az akadálymentes közlekedés érdekében, a Budagyöngye, János Kórház és Széll Kálmán tér térségeinek egy-egy rövid szakaszán térszint alatt haladt.

#### **Belvárost mentesítő, hegyvidéki gyűjtőúthálózat fejlesztése (Főmterv 2001.)**

A dokumentáció, a 2001 évi BKRFT vonatkozó javaslatának tanulmányterv szintű kidolgozása, amelynek eredményeként rögzíthető, hogy többek között az Eötvös utca – Rácz Aladár utca – Hóvirág utca – Törökbalinti út/Brassó út vonal a személygépkocsi forgalom számára kiépíthető és képes a bel – budai, pesti területek hatékony tehermentesítésére.

#### **M0 autópálya nyugati szakasza megvalósításának előkészítő tervezése (Unitef 2009.)**

Az M0 autópálya nyugati szakaszának nyomvonal kutatására, csomópontjai kialakítására az elmúlt évtizedben több terv született. A korábbi tervfázisok még tartalmaztak egy térséget kiszolgáló ún. „repülőtéri” csomópontot Budakeszi déli határának térségében, de a későbbi tervek már nem. A tervezés korábbi szakaszában felmerült a Konkoly Thege úttal való kapcsolat megteremtése is, de e gondolat rövidesen és véglegesen lekerült a napirendről. A jelenleg érvényes, Környezetvédelmi Hatástanulmány tendereztetési alapját képező terv, az M0 nyugati szektor ezen szakaszán az M1 autópályával és a Páty – Budakeszi összekötő úttal létesít kapcsolatot, e két út között, az M0 nyugati szektorának nincs csomópontja.

#### **Budapest XII. kerület közúthálózatának felülvizsgálata Tanulmány (Főmterv 2009.)**

A tanulmány, a XII. kerületi Önkormányzat megrendelése alapján, a kerületi szabályozási terv (KSZT) esetleges módosításának előkészítési munkái keretén belül készült. Célja, a kerületi közúthálózat – szabályozási vonatokkal is járó - korrekciós fejlesztési lehetőségeinek számbavétele, megvalósíthatóságuk indokoltságának és realitásának elemzése. A hálózatszerkezeti elemzés után, a dokumentum 39 korrekciós beavatkozási helyszínt vett sorra, ezekből 12 érinti a Normafa projectet, de érdemi beavatkozást csak három esetben javasol.

A terv koncepcionális fejezete kiáll a bel-budai hálózatot mentesítő, elkerülő gyűjtőutak megvalósítása mellett, ugyanakkor a részletes vizsgálatok feltárják a terep- és tulajdonviszonyokból eredő nehézségeket is.

Helyszínrajzi vizsgálat készült a Zugligeti út – Béla király út csomópont fejlesztésére, valamint a Rácz Aladár út kiépítésére két változatban. Az új útszakasz Mártonhegyi útba való bekötése mintegy 8%-os magassági vonalvezetéssel, míg a Melinda utcába való bekötés, mintegy 12 – 15%-os emelkedővel lehetséges.

#### **Normafa és Libegő környéke turisztikai- és sport fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata (Budapest XII. Hegyvidék Önk. 2012.)**

A terv, jelen tervezési feladat egyik előzménye. A dokumentum – jelentős történelmi előzmény bemutatásával – elsősorban a síelés megkívánta feladatokra koncentrált. A visszafogott tartalmú közlekedési munkarész, a mai közösségi közlekedési kapacitásokat, parkolási lehetőségeket elemzi, a Konkoly Thege út két oldalára javasol jelentős számú felszíni parkolót. A síelés lehetőségeinek - kiadott jegyek, bérletek alapján történő – korlátozására (500 siberlet) tesz javaslatot, és a később meghatározott igények alakulásának függvényében, a BKK-val egyeztetve gondolja megtenni a majdani közlekedési javaslatokat. a sípályát és a csákányos felvonót csak a Mátyás király útig tervezi, ahová felveti a személygépkocsival való megközelítés lehetőségét.

#### **Budapest legnagyobb sport parkja. – Normafa és Libegő környéke, turisztikai és sport fejlesztési lehetőségének vizsgálata. Előkészítő anyag. (Budapest XII. Hegyvidék Önk. 2013.)**

A terv, a megelőző, 2012-es tanulmány tartalmilag bővített, továbbfejlesztett dokumentuma. A fejlesztési elképzeléseken belül a síelés programja kiterjesztett, ütemezetten öt felvonót javasol, közülük egy felvonó a Harangvölgyből induló, ülős felvonó. A téli sí program mellett, nyári bobbálya, kerékpáros sportok, játszótér, fitness, futás, turisztika szerepel a javaslatok között.

A közlekedési javaslatok jelentősen építenek a Fogaskerekű vasút korszerűsítésére és meghosszabbítására, valamint a Harangvölgyből induló felvonóra, emellett 250 férőhelyes parkolót javasol az Eötvös út mentén és 450-500 férőhelyes parkolót a Fácános területén. Egyirányúsításra javasolja az Eötvös út – Normafa utca utcapárt, az Eötvös út, Normafa utca – Konkoly Thege út közötti szakaszáról javasolja időszakosan kitiltani ez egyéni gépjármű forgalmat.