

**van
más út**

AZ ALTERNATÍVA

FÁK A KISERDŐBEN, NYUGALOM A HATÁR ÚTON

Bevezető

A Határ úti, vagy más néven a ferencvárosi Kiserdő a IX. és a XIX. kerület határán fekvő, a József Attila-lakótelepet és a Wekerletelepet összekötő erdősáv. Az erdő 1,3 kilométer hosszú, és 200-400 méter széles. A környéken élő emberek, családok járnak ide, játszani a réten, kutyát sétáltatni, vagy éppen kogni, biciklizni az erdő ösvényein.

Egy kormányzati beruházás keretein belül a Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt. (NIF) egy 2x2 sávós autópályát építését tervezi, éppen az erdőn keresztül - ez az útszakasz a Galvani híd beruházáshoz kapcsolódó projektem. **Az út megépítése a jelenleg is terhelte Határ út forgalmának háromszorosát eredményezné** a régi és az új úton együttesen. Az egyre több szmog, por, a fokozódó zaj és rezgés mellett a szakértői becslések szerint 1800 fa is a beruházás áldozatául esne.

A **Van más út!** kampány a Kiserdő megvédésére jött létre 2017 nyarán. Tiltakozások szervezésével, az érintett lakóközösségek, politikai szereplők megszólításával és mozgósításával fontos lépéseket tettünk:

- a tervezési folyamatot lassítottuk, végül **a NIF újratervezést rendelt el**
- kormánypárti és ellenzéki politikusok egyaránt hitet tettek a Kiserdő megvédése mellett

- a tiltakozással, mozgósítással párhuzamosan a Kiserdő területén folyamatosan szervezünk programokat
- a fenntartókkal együttműködve gondozzuk az erdőt

Az út kérdése azonban a politikusi ígéretek ellenére sem került le a napirendről. Több előkészítő anyagban is eldöntött tényként beszélnek a Kiserdőn keresztül vezetett új útról.

Ezért a **Van más út!** csapata úgy döntött, hogy elkészít egy olyan alternatívát, ami megoldást jelent a kialakult helyzetre. Igyekeztünk olyan összetett tervet készíteni, ami minden érintett felet kielégít: megóvjá a Kiserdő fáit, enyhíti a Határ úton lakók környezeti terhelését, miközben ezzel a tervvel megvalósulhat a kormány közútfejlesztési elképzelése is.

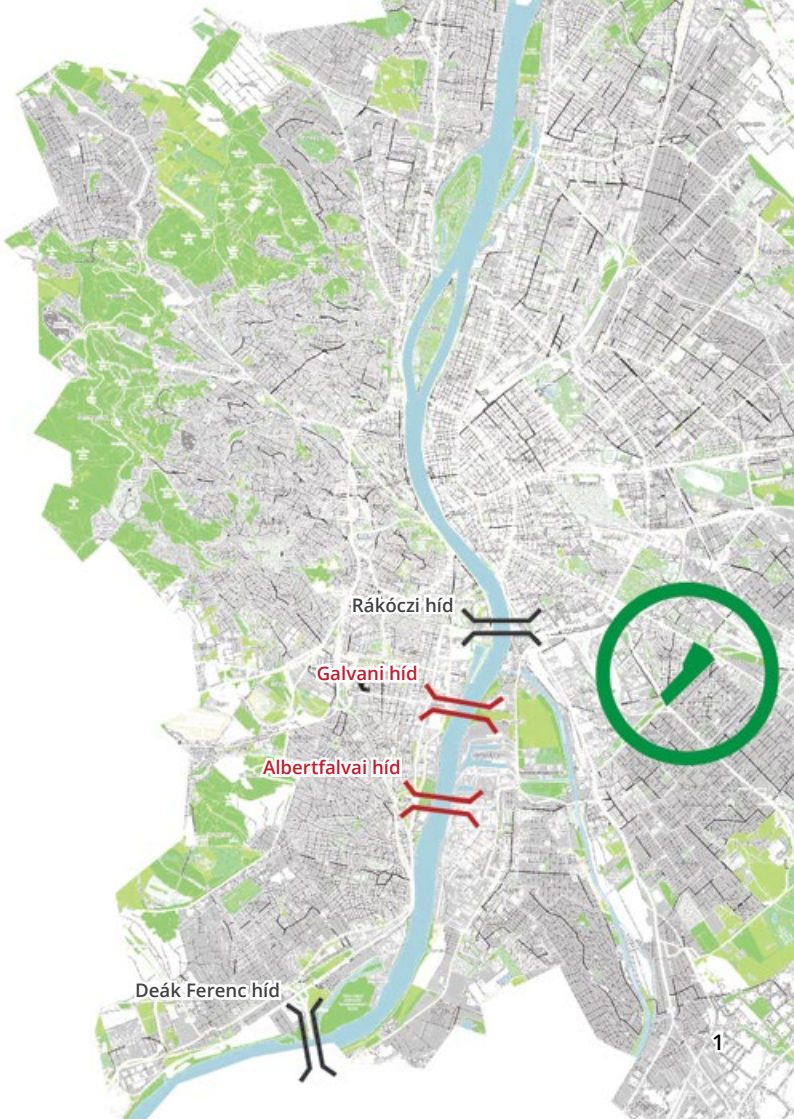
Ez a kiadvány a Kiserdő ügyét várostervezési szempontból mutatja be. A következő oldalakon bemutatjuk a teljes beruházás hátterét: milyen utat terveznek megépíteni, és az miért éppen erre vezetne, valamint azt az összetett tervet, amelyet kidolgoztunk a kialakult helyzet megoldására. Ezt követően röviden felvázoljuk a jövőképeket is, ami már nemcsak a Kiserdőről szól, de a „szíve” a Kiserdő lehet. A füzet végén található egy **Gyakran ismételt kérdések** szekció is, ahol igyekszünk a legsűrűbben felmerülő kérdéseket megválaszolni.

A beruházás háttere

Miért van szükség az új útra?

Az új út a 2020-as évek során megépítendő Galvani hídhoz kapcsolódna. A Galvani híd a fővárosi tervekben mindaddig csupán harmadikként szerepelt az építendő hidak listáján, aktualitását az 2024-es - 2017-ben visszavont - **olimpiai pályázat** adta: ez a híd, illetve a hozzá kapcsolódó úthálózat kötötte volna össze az olimpiai létesítmények súlypontját jelentő észak-csepeli térséget a város többi részével. Bár az olimpiai pályázat már a múlté, a kormány továbbra is készül az összes tervezett létesítmény megépítésére: erre hivatott a Kemény Ferenc Program, valamint az ahhoz kapcsolódó Diákváros projekt. Az épülőfélben lévő, vagy már befejezett létesítmények növelhetik majd az esélyeit egy esetleges későbbi olimpiai pályázatnak is.

Az **új dunai átkelők szükségessége vitathatatlan**, hiszen a város déli részén 10 kilométer a távolság a két legközelebbi híd között (ugyanaz elmondható nagyjából északon is). A fővárosi tervekben azonban nem véletlenül élvezett elsőbbséget az úgynevezett Albertfalvai híd: míg a Galvani híd a Rákóczi hídtól kevesebb, mint 2 kilométerre épülne fel, az Albertfalvai kétszer ilyen távol, ráadásul sűrűn lakott területek, Csepel és Albertfalva között teremtené kapcsolatot. A Galvani híd előnyben részesítésére csupán az olimpiai tervezés adott okot, de a pályázat lefújását követően jogos a kérdés: **nincsenek**



égetőbb hiányosságok Budapesten, mint a Kemény Ferenc Program jelentette stadionok, sportpályák és a hozzájuk kapcsolódó híd megépítése? A fenntartható olimpiai rendezés gondolata amúgy is azt követelné, hogy kizárólag olyan infrastruktúrális beruházások valósuljanak meg, amelyekre amúgy is szüksége van a városnak.

A Galvani híd megépítése mellett hangoztatott további érv, hogy ezáltal lehetőség adódna a belvárosi Duna-hidak forgalmának átrendezésére. Ez azt jelentené, hogy az új átkelő megnyitásával tehermentesülne a Rákóczi híd, amely lehetőséget adna a Petőfi híd forgalom-csillapítására, az ottani forgalom egy részének délre tolásával. **A belváros valóban szükséges forgalomcsillapítása azonban így máshol okozná a sűrűn lakott területek további terhelését és szennyezését**, miközben az itt élők már így is súlyos környezeti szennyezésekkel néznek szembe: elég az éjjel-nappal zajos Nagykőrösi és Gyáli útra, vagy az Illatos úti vegyi szennyezésekre gondolni.

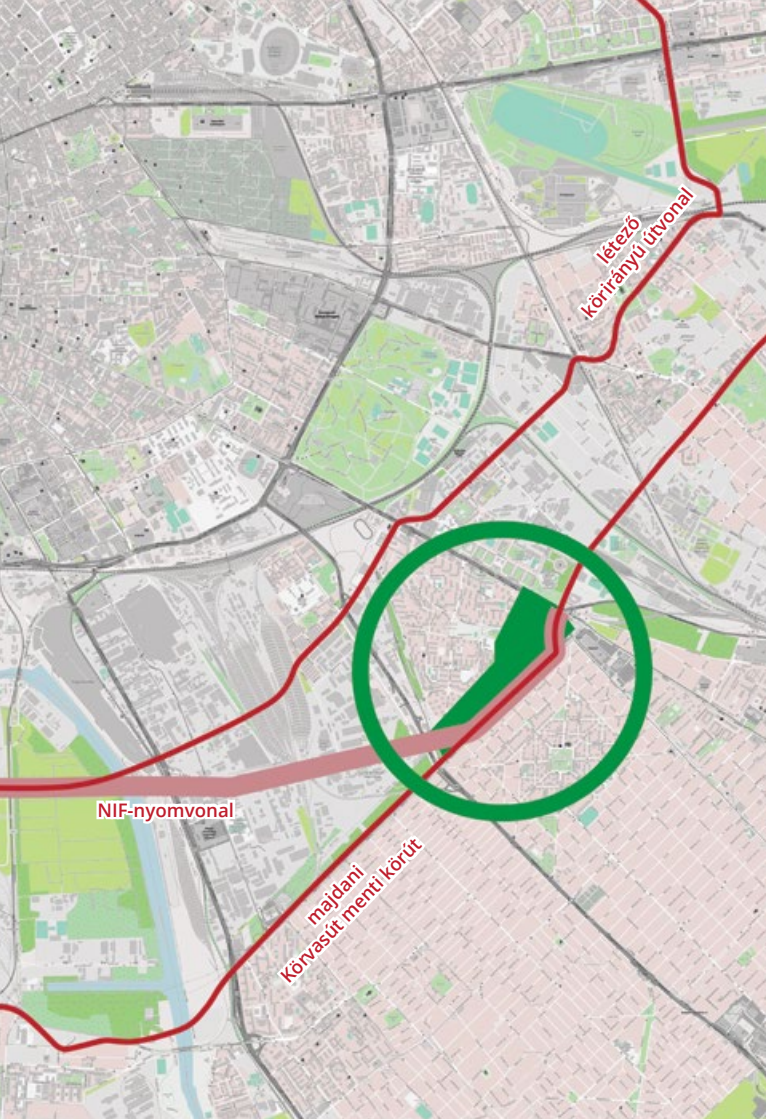
Merre vezetne az új út?

A főváros eredeti tervei szerint a Galvani híd a Ferencvárosi rendező pályaudvaron keresztül az Ecséri úthoz kapcsolódna. Az olimpiai pályázat óta született (vagy legalábbis a nyilvánosság számára ismertté vált) fejlesztési tervek azonban már az Illatos úti nyomvonallal számolnak. **Emiatt kerülnek veszélybe a Kiserdő fáit.** De mi az oka a tervek megváltoztatásának? A rendező pályaudvar keresztezése kétségkívül egy hosszú és költséges híd vagy aluljáró építését igényelné, de ennek az

ára egyrészt eltörpül a projekt teljes költségvetéséhez képest, másrészt így elkerülhető lenne a szükségtelen környezetkárosítás. A valódi ok ennél sokkal prózaibb. Az eredeti nyomvonalevezetés mellett nem férne be a Soroksári-Dunára tervezett új olimpiai evezős pálya rajtzónája – így inkább az evezős pálya indító tornyához igazítják a városszerkezeti jelentőségű út továbbvezetését.

A tervezők arra hivatkoznak, hogy a Galvani híd így egy másik tervezett körúthoz, a Körvasút menti körúthoz csatlakozna, aminek az első megépült szakasza így éppen a Kiserdőn át vezetne. A tervezők elképzelése szerint ez csak átmeneti állapot lenne: a rendező pályaudvar jövőbeni funkcióváltását, kiköltözését követően megépíthető az eredetihez hasonló, Ecséri úthoz vezető nyomvonal is. A Körvasút menti körútról **azonban érdemes tudni**, hogy bár valóban régóta a fővárosi tervek részét képezi, nyomvonala sok szempontból problémás: a városban több helyen is alagútban vezetnék az utat, amely összességében annyira megdrágítja a körút megépítését, hogy az reálisan a következő évtizedekben sem várható.

Míg a Kiserdőn átvezető nyomvonal egy talán **soha meg nem épülő körút kedvéért járna jelentős erdőirtással** és eredményezne a mainál háromszor nagyobb forgalmat a Határ út térségében, az Ecséri út felé vezető nyomvonal az Üllői út elérése után egy már ma is létező körúthoz, a Bihari utcán, Kőrösi Csoma Sándor úton, Fehér úton keresztül a Nagy Lajos király útjához vezető szakaszhoz kapcsolódna.



Milyen út épülne az erdőben, és milyen formában?

Az eredeti tervek a Kiserdőn keresztül vezetett, földfelszínen megépített 2x2 sávós útról szölkak.

A legutóbbi elképzelések ehhez képest félig süllyesztett, de fedetlen úttal számolnak. Sajnos a süllyesztett úttal, de még a kéreg alatti vezetéssel is alapvető gondok vannak:

- a süllyesztett elvezetés nem jelent megoldást az összességében megháromszorozódott forgalom okozta légszennyezés és zajterhelés problémájára
- a kéreg alatti elvezetés sem jelentené a helyzet megoldását, hiszen az alagútba vezető le- és felhajtók hossza miatt, valójában a teljes szakasznak kb. csak 60%-a lenne befedve
- egy alagút megépítése nagyon költséges lenne, miközben ugyanúgy a fák kivágásával járna
- az alagút feletti földtakaró vékonysága miatt érdemi vízszafásításra a fedett szakaszon sem lehetne számítani
- a Kiserdőn keresztül vezetett nyomvonal további nehézsége a Határ úti metróállomásnál található csomópont, ahol egyetlen megakeresztesződésben kéne megoldani az Üllői út, a régi és az új Határ út, a Ferihegyi Repülőtérre vezető út, az Ady Endre út és a Kőér utcák találkozását



Az alternatíva

A célok

Ahogy az előző fejezetből látható, az új út Kiserdőn keresztül történő megépítése aránytalanul károsítaná az érintett területeken élőket, további problémákat generálna, miközben a Határ út mellett élők környezeti terhelése sem csökkenne.

Ezért készítettünk el egy olyan alternatívát, amely megoldást keres minden felmerülő problémára. Megóvnánk a Kiserdőt, csökkentenénk a Határ úton a forgalmat és a légszennyezést, miközben arra is figyelemmel voltunk, hogy a kormány által kitűzött közlekedésfejlesztési célok is teljesüljenek. Ezek mellett az is alapvető szempont volt, hogy valódi megoldást találjunk, ne csak a probléma más nyakába varrása történjen meg.

A tervünket három, egymástól valójában független lépésben lehet megvalósítani:

- új Határ út – forgalomcsillapítás a Határ út pesterzsébeti és kispesti szakaszán
- a Galvani hídhoz kapcsolódó új út alternatív nyomvonala
- a Ferihegyi Repülőtérre vezető út új bekötése, az Üllői út átalakulása

Ezek a lépések külön-külön is megtehetőek, tehát a Határ út forgalomcsillapítása és az Üllői út átalakulása valójában a Galvani híd megépítésétől függetlenül is megvalósíthatóak.

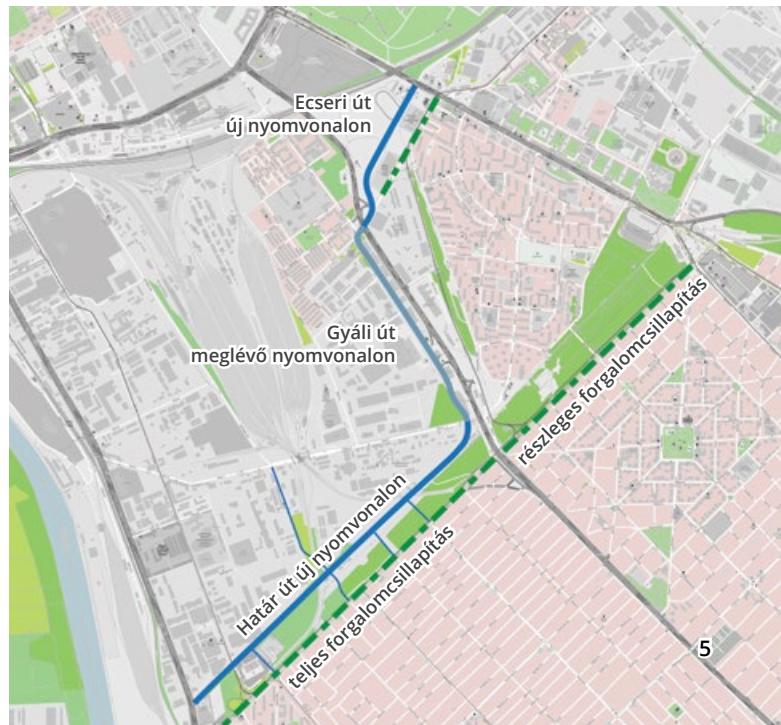
Nyugalom a Határ úton

A Határ út pesterzsébeti részének új nyomvonalra helyezéssel a **XX. kerületi szakasz** teljes mértékben **mentesül** az átmenő autóforgalomtól. Az új Határ út a mostani úttal párhuzamosan, attól mintegy 150-200 méterrel beljebb, a ferencvárosi oldalon haladna. Az út az Illatos út keresztezése után a régi Gyáli útban folytatódna. Pesterzsébet megközelíthetőségét a több helyen építendő összekötő utcák biztosítanák a Határ út régi és új nyomvonala között.

A Határ út kispesti szakaszán **nem alakítanánk ki párhuzamos új útvonalat**, hiszen ez a Kiserdő károsításával járna együtt. **A közúti forgalom mérséklése azonban így is elérhető.** A Határ út mai forgalmának nagy része felméréseink szerint az Üllői út elérése után a belváros felé halad tovább. Mivel az új Határ út belváros felé tartó forgalma a Gyáli úton keresztül elérné a Könyves Kálmán körutat és az Üllői utat is, a kispesti szakasz forgalma várhatóan jelentősen csillapodik majd.

Az új útvonal megnyitása mellett szükséges a Határ út kispesti szakaszának fizikai eszközökkel való forgalomcsillapítása is: sávszűkítésekkel, 30-as sebességkorlátozás bevezetésével helyi utcaként értelmezhető újra az út szerepe. Míg az erzsébeti szakasról a Gyáli út felé közvetlenül tovább lehet majd haladni, a Határ út kispesti szakasza felé kedvezőtlenebbé tehető a haladás. Így a jelenleg arra autózók közül azok fognak csak arra vezetni, akik valóban Kispeszt felé kívánnak továbbhaladni. Fontos **kiegészítő elem az Ecseri út új nyomvonalra való**

helyezése. Az Ecseri úton már ma is sokan autóznak, ez az új Határ út megnyitásával növekedne, hiszen a kispesti szakasz jelentős része is erre haladna el. Ezért a Gyáli út keresztezése után az Ecseri út szintén új nyomvonalra kerülne, a Gundel Károly szakképző iskola és az ELTE gyógypedagógiai kar épületei mögött vezetne el. A ma ismert Ecseri úton így szintén megszűnne az átmenő forgalom, és csak a József Attila-lakótelep lakói használnák.



Új úton a Galvani híd felől

A tervünk természetesen kezeli a Galvani híddal előálló új helyzetet is. A kormányzati szándék az, hogy a Csepel felől érkező út körütként felfűzze a fontosabb sugárirányú utakat, így a Soroksári utat, a Nagykőrösi vagy Gyáli utat, majd végül az Üllői utat is. **Ezt az igényt vettük mi is alapul az útvonal-alternatívánk kialakításakor.**

A terv lényege, hogy a Kiserdő helyett a Gyáli út és a Ferencvárosi rendező pályaudvar között található ipari területen keresztül vezetnénk az utat. A Gyáli út keresztezése után az Ecseri út új nyomvonalán keresztül lehetne elérni az Üllői útig. Az ipari területen való keresztülvezetés telkek kisajátításával, és ipari épületek bontásával jár majd, de ennek költségeit **el-
lensúlyozhatja** a Kiserdő esetében megóvott természeti és közösségi értékek összessége. Amennyiben a Kiserdő felé vezető nyomvonal esetében süllyesztett, vagy kéregben vezetett kialakítást veszünk alapul, úgy **az általunk javasolt nyomvonal költségebb volt is megkérdőjelezhető.**

A pályaudvar és a Gyáli út közötti terület pontos keresztezése érdemes több nyomvonalat is vizsgálni. A döntés meghozatalakor megfontolandó szempontok az út távolsága a lakott területektől és a kisajátítások mértéke, így az út megépítésének költsége.

Bár összességében jelentősen növekedni fog a forgalom az Ecseri út térségében, ennek hatása csökkenthető az Ecseri út

új nyomvonalra való helyezésével. Valamint az is fontos szempont, hogy **ez az útvonal nem járna erdőirtással, vagy más, jelentős természeti károkozással.**

Az általunk javasolt úttal teljesül a kormány szándéka: megszületik a Galvani híd és az Üllői út kapcsolata, az új hídról mind a belváros, mind a külvárosok, mind a reptér felé tovább lehet hajtani. A repülőtér elérése még annyiban optimálisabb is innen, mint a tervezett kiserdei nyomvonalon keresztül, hogy az Üllői úton haladva közvetlenül fel lehet hajtani a gyorsforgalmi út felüljárójára, ami a Kiserdőből kivezető út esetében csak a Határ út többágú, bonyolult csomópontján keresztül lett volna lehetséges.



Városközpont az átalakuló Üllői út mentén

Tervünk harmadik lépésével az Üllői út az Ecseri út és a Határ út közötti szakaszon átalakulhat, **városi autópálya helyett vonzó, forgalmas, élettel teli főúttá válhat**. A ferihegyi gyorsforgalmi út új nyomvonalon való bekötésével, az Üllői úton irányonként egy-egy sáv elvételével biztonságos és gyors bicikliutakat, az út közepén fasort alakíthatunk ki. Az átalakuló Üllői út a környék méltó főutcája lehet, boltokkal, üzletekkel, szolgáltatásokkal, amely összeköti az új vasúti megállóhellyel felértékelődő Ecseri úti csomópontot (vasút+metró+villamos) és a szintén újraértelmezendő Határ úti metróállomást.

A gyorsforgalmi út új nyomvonala meglévő utcák kiszélesítésével, alulhasznosított, vagy egykori vasúti vágányok elbontásával, valamint helyenként kisebb telek-kisajátításokkal megépíthető. Az új gyorsforgalmi út az M3-as metró kőbánya-kispesti végállomásánál csatlakozna a meglévő nyomvonalhoz.

A gyorsforgalmi út egyébként is napirenden lévő fejlesztéshez kapcsolódva egy jelentős városrész kapna lehetőséget a fellélegzésre, és új városi alközpontok kialakítására.



Kisváros a nagyvárosban

A Kiserdő megvédése mellett összeköt minket egy olyan **fenn-tartható város jövőképe**, ahol jó élni. Ahol sok fa vesz körül minket, ahol úgy alakítjuk a városunkat, hogy az minél jobban képes legyen ellenállni a klímaváltozás új kihívásainak. Ahol közel van minden, ahol gyalogosan vagy biciklin elérhetőek a napi rutinhoz szükséges üzletek és hivatalok, és ha meszszebb is akad dolgunk, van más választási lehetőségünk, mint autóba ülni. Ahol közlekedésfejlesztés nem jelent egyet a közútfejlesztéssel – még akkor sem, ha adott esetben egy erdő kivágása nélkül is megépíthető egy út.

Az általunk elkészített tervvel ebbe az irányba tehetünk lépéseket. A forgalomcsillapított Határ út és Ecseri út, az átalakuló Üllői út, a kibővülő Ecseri úti és újraértelmezendő Határ úti csomópontokkal egy olyan valóban együtt élő kisváros alapjait tehetjük le, ahol teljesülnek a jövőbe vetett kívánságaink. Ez már nemcsak a Kiserdőről szól kizárólag, de a Kiserdő lehet a szíve ennek a kisvárosnak – vagy éppen a tüdeje, hisz mindnyájunknak frissebb levegőt, kevesebb szennyeződést és jobb városi klímát biztosít az erdő.





Van más Budapest!

A **Van más út!** aktivistái egy olyan alternatíva kidolgozását vállalták, amely nemcsak megmenti a Kiserdőt az útépítéstől és kielégíti a kormány útépítési szándékait, de megoldást is nyújt a Határ út túlterheltségének problémájára, és elindítja a környék városrészeit egy fenntartható, élhető jövőkép megvalósulása felé.

A városfejlesztési nagyberuházásoknak valójában minden esetben egy ehhez hasonló jövőkép megvalósulását kéne szolgálniuk, meglévő természeti és közösségi értéink veszélyeztetése helyett. Bízunk benne, hogy a **Van más út!** csoport által elképzelt alternatíva közelebb visz egy ilyen Budapest kialakulásához.

Mert van más út!

GYAKRAN ISMÉTELT KÉRDÉSEK

Van néhány, vissza-visszatérő kérdés, amely már eddig is felmerült az alternatíva javaslatunkkal kapcsolatban. Ezeket igyekszünk megválaszolni az alábbiakban.

Miért közutat építenénk mi is, miért nem a közösségi közlekedés fejlesztésére koncentrálnunk?

Minden alkalommal elmondjuk, hogy a fenntartható közlekedési módok fejlesztését támogatjuk, illetve eleve az olyan kompakt városrészek kialakítását, ahol az emberek sétálva vagy biciklizve is elérhetik a napi rutinhoz szükséges célpontjaikat – a Wekerletelep és a József Attila-lakótelep sok szempontból ilyenek. A kormányzati fejlesztési tervekkel kapcsolatban is hangsúlyozzuk, hogy a közösségi közlekedésnek kell lennie az első helyen, hiszen az érintett észak-csepeli és ferencvárosi fejlesztési területeken összesen 2 nemzetközi vasútvonal, 2 HÉV-vonal és 3 villamosvonal halad át – tehát az adottságok kiválóak.

Azonban ismerjük a kormány érdekérvényesítő magatartását, és tudjuk, ha meg akarjuk óvni a Kiserdőt az épülő új úttól, akkor olyan alternatívát kell felmutatnunk, amely tekintettel van a kormány közlekedésfejlesztési igényeire is. Ezért készítetünk alternatív koncepciót a hídról levezető út nyomvonaláról.

Ha ez megvalósul, akkor legalább a Kiserdőt megóvjuk a környéken élő közel 30.000 ember számára. De természetesen támogatunk minden olyan civil kezdeményezést, amely Budapest közlekedésének fenntarthatóbbá tételét célozza meg.

Az új híd céljai közt szerepel a belváros forgalomcsillapítása, miért szeretnénk meggátolni ezt?

A belváros forgalomcsillapítása fontos és elérendő cél, ugyanakkor ez nem jelentheti a külvárosok ellehetetlenítését. A jelenlegi tervek nemcsak egy erdőt húznának keresztül, de két, sűrűn beépített lakóövezet között vezetnék el az átterelt forgalmat – miközben nemcsak a belváros útjain csökkenne a forgalom, hanem abszurd módon az M0-ás körgyűrűn is.

A BKK által készített Balázs Mór-terv szerint 2030-ig 20%-ra kell csökkenteni az autós utazások arányát a jelenlegi 35%-ról. Ehhez nem a mostani forgalmat kell új utakra terelni, hanem kifejezetten csökkenteni kell a közúti forgalmat.

Fontos továbbá azt is tudni: az új híd csak akkor jelenthet valóban forgalomcsillapítást a belvárosban, ha a megnyitásával párhuzamosan (legalább) ugyanekkora kapacitást el is vesznek a belváros útjairól. Különben csak újabb kapacitásokat teremtünk, amelyeket újabb autók fognak kitölteni.

Mi lenne, ha az Albertfalvai híd épülne? Akkor is útban lenne a Kiserdő.

Az Albertfalvai hídról kétségkívül a Határ út felé, így a Kiserdő felé vezetne a levezető út. Ez újfajta kihívások elé állítaná a Kiserdő megóvásának ügyét. Azonban nem szabad elfelejteni, hogy jelenleg nem ez a helyzet: egy szükségességét tekintve harmadrendű híd megépítése és a már létező fejlesztési tervek felrúgása miatt halad a tervezett nyomvonal a Határ út felé.

Az Albertfalvai hídhoz tartozó Körvasút menti körút megvalósulása a mai tudásunk szerint erősen megkérdőjelezhető, hiszen több szakaszon alagútban kellene vezetni az utat (Budán és Kőbányán egyaránt), emellett a legtöbb helyen közvetlen lakóövezetek között vezetne. A kormány tervei a nem megfelelő híd megépítésével, a két körút összemosásával egy talán soha meg nem valósuló körút első, és minden bizonnyal sokáig egyetlen szakaszaként építene utat a Kiserdőn keresztül – miközben van más út. Mindaddig, amíg a Galvani hidat tervezik megépíteni, az Albertfalvai híddal való példálózás álvita csupán.

Várostervezésileg nem ideális az alternatív nyomvonal, túlságosan girbe-gurba

Ebben van igazság, de egy kialakult városi szövetben sokszor nem lehet követni a körzövel és vonalzóval húzott vonalakat, kompromisszumokat kell kötnünk. Ez így történik máshol is:

elég ugyanennek az útnak a már létező másik végére nézni, az Egér út hasonló kacsaringókat leírva jut el végül az M1–M7-es autópálya kivezetőjéhez.

Mivel a mi alternatív elképzelésünk nagyrészt meglévő útszakaszok felhasználásával épülne, nem költenénk el sok tízmilliárd forintot egy bevallottan ideiglenes állapotra, a Kiserdőn keresztül vezetett süllyesztett vagy kéregalatti nyomvonalra. Ehelyett lehetőségünk lenne később, a rendező pályaudvar felszámolása után olyan úthálózatot építeni, ami kiállja az idő próbáját, és beindítja Külső-Ferencváros fejlődését.

Az Ecseri út felé való vezetéssel feleslegesen visszakanyarodna a város felé az út

A Galvani híd és a Rákóczi híd között megközelítőleg másfél kilométer lenne, ez a távolság kb. állandó a Szerémi út és a Soroksári út vonalában is. Ha tartanánk ezt a távolságot, az új útnak a József Attila-lakótelep közepén, a Napfény utca és a Pöttyös utca vonalában kéne helyet találnunk – ehelyett dönthetünk, hogy a Könyves Kálmán körúthoz képest távolabb vagy közelebb vezetjük az utat.

Mi azt mondjuk, hogy inkább hozzuk közelebb, mintsem hogy ezért feláldozzuk a Kiserdőt. Az általunk javasolt alternatíva esetében az Üllői út keresztezésekor valamennyivel kevesebb, mint 1 km lenne a távolság az új út és a Könyves Kálmán körút között. Ennek a hidak közötti távolság csupán a másfélszerese és nem sokszorosa.

Nem akarjuk, hogy a fejünk felett döntsenek
SZÓLJUNK BELE!
KERESS MINKET, CSATLAKOZZ!



facebook.com/kiserdovedok
facebook.com/groups/kiserdo



van
más út