

Budaörs Város Önkormányzata

**A városi és elővárosi
közösségi közlekedés
fejlesztésének lehetőségei az
EU társfinanszírozás
bevonásával,
projektgenerálási lehetőségek
feltárása**

Döntés-előkészítő tanulmány

2010. június

Budaörs Város Önkormányzata

**A városi és elővárosi közösségi
közlekedés fejlesztésének
lehetőségei az EU
társfinanszírozás bevonásával,
projektgenerálási lehetőségek
feltárása**

Döntés-előkészítő tanulmány

2010. június

Közlekedési igazgató:	Badalay Endre
Teamvezető:	Schimmer Erzsébet
Munkatársak:	Kovács Gergely
	Horváth Balázs

Projektkód: BOK688

Jelentés száma:

Változat: I.

Változat dátuma: 2010-06-30

Készítette: SER, GRG, HOB

Ellenőrizte: SER, BEN

Jóváhagyta: BEN

Tartalomjegyzék

1	Vezetői összefoglaló	4
2	Bevezető	7
3	Rendelkezésre álló EU támogatási források lehetőségeinek áttekintése	8
3.1	Közlekedés Operatív Program (KÖZOP)	8
3.1.1	1. prioritás - Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	8
3.1.2	2. prioritás - Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása	8
3.1.3	3. prioritás - Térségi elérhetőség javítása	9
3.1.4	4. prioritás - Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése prioritás	9
3.1.5	5. prioritás – Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	9
3.1.6	A támogatás feltételei, a pályázat tudnivalói és az eljárás menete	11
3.2	Regionális Operatív Program (ROP)	13
3.3	A tárgyban jelenleg igénybe vehető EU támogatási források összegzése	14
4	Budaörs jelenlegi közlekedési helyzete Budapest kapcsolatában	16
4.1	Elhelyezkedés és települési jellemzők	16
4.2	Közúti közlekedési hálózat	18
4.3	Közösségi közlekedés	20
4.3.1	Autóbusz (BKV, Volánbusz)	20
4.3.2	Vasút (MÁV)	22
4.3.3	Budaörs közösségi közlekedésének helyzete	23

5	A közlekedési igényeket befolyásoló tényezők	25
5.1	Demográfiai változások	25
5.2	Területi fejlesztések	26
5.2.1	Budaörsi fejlesztések	26
5.2.2	Egyéb, térségi fejlesztések	29
5.3	Motorizáció	29
5.4	A közlekedési módválasztást befolyásoló tényezők	30
6	A közösségi közlekedés fejlesztésének lehetőségei Budaörs és környéke valamint Budapest kapcsolatában	31
6.1	A vasút fejlesztése	32
6.1.1	Előzmények	32
6.1.2	Lehetséges műszaki tartalom	32
6.1.3	Költségek	34
6.1.4	Hatások	35
6.1.5	A fejlesztés feltételei és kockázatai	35
6.2	A metróvonal meghosszabbítása	36
6.2.1	Előzmények	36
6.2.2	Lehetséges műszaki tartalom	37
6.2.3	Költségek	40
6.2.4	Hatások	40
6.2.5	A fejlesztés feltételei és kockázatai	41
6.3	A közúti vasút (villamos) fejlesztése	42
6.3.1	Előzmények	42
6.3.2	Lehetséges műszaki tartalom	42
6.3.3	Költségek, hatások	43
7	Lehetséges továbblépés	44
8	Melléklet	46

1 Vezetői összefoglaló

Budaörs Város Önkormányzata megbízása alapján jelen döntés-előkészítő tanulmány célja megvizsgálni, hogy milyen feltételek mellett, mely lehetőségek adódhatnak EU társfinanszírozás bevonására a Budaörs városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésére. A tanulmány feladata a hazai közlekedési pályázatok áttekintése, illetve az eddigi, a várost érintő hasonló közlekedési témájú dokumentumok vizsgálata alapján a lehetséges projektgenerálás feltérképezése, döntési helyzet előkészítése érdekében.

A Regionális Operatív Programoknál (ROP) a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program (KMOP) 2. prioritása (A versenyképesség keretfeltételeinek fejlesztése) feleltethető meg jelen tárgyú a budaörsi városi és elővárosi közlekedés fejlesztésével összefüggő témakörnek. A **KMOP 2009-2010** időszakra készült akciótervében a **2. prioritásra** előírányzott források már mind lekötésre kerültek, az akcióterv a tárgyidőszakra nem tartalmaz további forrásokat, így ez a **pályázati konstrukció jelenleg nem pályázható**, illetve a következő 3 évre vonatkozó akcióterv még nem ismert.

A **Közlekedési Operatív Programok (KÖZOP) közül az 5. prioritás** (Városi és elővárosi közlekedés fejlesztése) **keretében lenne lehetőség** – az előírt feltételek alapján – **csak kötőtpályás közlekedés fejlesztésére** projektjavaslatot benyújtani. A megnevezett tevékenységek között pályázatot lehet benyújtani egyrészt Megvalósíthatósági tanulmány készítésére, másrészt projekt előkészítési tevékenységre (ennek már feltétele az elkészült tanulmány), harmadrészt kivitelezésre. Tekintettel arra, hogy jelen tárgyban – azaz Budaörs és környéke kötőtpályás városi és elővárosi közlekedésének fejlesztése témával – érdemi előkészületek még nem történtek, így a vonatkozó alapvető feltételek alapján **Megvalósíthatósági tanulmány készítésére lenne mód pályázatot benyújtani a KÖZOP 5.5. konstrukciójában.**

A városi és elővárosi kötőtpályás közlekedés tekintetében – Budaörs és térsége vonatkozásában – hosszú távon megoldást adhat a 4-es (DBR) metróvonal nyugati meghosszabbítása. Az V. szakaszként nevezhető metróvonal fejlesztésnek azonban alapfeltétele a III. szakaszban történő egyértelmű döntés és kiépülés, mely a most épülő Kelenföldi pályaudvartól vezet Budaörs, virágpiacig (Madarhegyig). A III. szakasz pályázati támogatással történő előkészítéséről azon-

ban még nem született döntés, ami negatívan befolyásolhatja az V. szakaszú budaörsi (esetleg törökbálinti) meghosszabbítás esélyét.

Műszaki és gazdasági szempontból azonban mind a vasút, mind a metró fejlesztés kapcsán erőteljesebb lökést adhat a Tópark beruházás „előremenetele”, amely viszont az ismeretek tükrében az előzetes anyagoknál inkább vasúti fejlesztésként jelenik meg. A megaberuházással való kapcsolat azonban semmiképpen nem elvetendő akármelyik megoldású budaörsi kötőtpályás elővárosi közlekedési rendszer esetében sem (vasút vagy metró). Tájékoztatásul el kell mondani, hogy Törökbálint Önkormányzata éppen 2010. június végén zárt le egy olyan közbeszerzést, amely a város közlekedési (közúti, tömegközlekedési, kerékpáros és parkolási) koncepciótervének elkészítését célozza. Ilyen szempontból az együttgondolkodás éppen időszerű mindkét város vonatkozásában az elővárosi kötőtpályás közlekedés irányainak közös megalapozása érdekében.

A műszaki kialakítási lehetőségek részletes vizsgálatát abban a Megvalósíthatósági tanulmányban célszerű vizsgálni, amelynek pályázatos elkészítésére adhatna módot a KÖZOP 5. prioritás még nyitott lehetősége. A Megvalósíthatósági tanulmány vizsgálná egyrészt a fejlesztendő eszközt (vasút vagy metró), majd a javasolt közlekedési ágra különböző alternatívák közül választaná ki az optimálisat.

Tekintettel arra, hogy a projekt vélhetően a felszíni mellett föld alatti beavatkozást is tartalmaz, ezért a Megvalósíthatósági tanulmány részeként részletes műszaki vizsgálatokra is szükség van (pl. felszíni-, felszín alatti vizek, geológia, régészet, környezetvédelmi kérdések, terület-igénybevétel, jogszabályi környezet, stb.). A műszaki részek mellett a Pályázati Útmutatónak megfelelően a tanulmánynak része a részletes költség-haszon elemzés és előzetes környezeti hatások vizsgálata is.

Mindezek figyelembevételével egy ilyen horderejű - Budaörs és Törökbálint, Tópark elérését lehetővé tevő elővárosi kötőtpályás közlekedés fejlesztése - Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése önmagában a beruházás 0,5-1 %-ára tehető, ami önmagában – hasonló beruházások tapasztalatainak figyelembevételével is - nettó 600-650 millió Ft-ra becsülhető.

Ugyanakkor a pályázatban célszerűen nem csak a Megvalósíthatósági tanulmány tervezési feladatát kell pénzügyileg számba venni, hanem azokat a tevékenységeket, amelyek ennek létrehozását segítik és elszámolhatóak a KÖZOP Pályázati Felhívásának megfelelően. Így a projektötlet költségvetése legalább az alábbi tevékenységekkel lehet teljes:

	millió Ft (nettó)
Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése	600-650
Közbeszerzési tevékenység (közbeszerzési tanácsadó, közbeszerzési eljárási díjak) a megvalósíthatósági tanulmány készítőjének kiválasztásához	10-20
Projektmenedzsment	
Egyéb szakmai szolgáltatások igénybevétele (könyvvizsgálat, tájékoztatás)	
Becsült teljes projektköltség	610-670

Az előkészítési tevékenységnek számító **fenti projektfeladatok teljes időtartama** – a hasonló jellegű és horderejű közlekedésfejlesztési előkészítések alapján – **mintegy 1-1,5 éves intervallumra tehetők**.

Mivel a fejlesztés nem csak Budaörs, hanem környezete közösségi közlekedésének fejlesztésére fókuszál, a témából adódóan jelen tanulmány készítése során a Megbízóval közösen (Budaörs, Főépítész iroda) egyeztetésre került sor Törökbálint Önkormányzatának főépítészével. Az egyeztetés azon célt szolgáltatta, hogy a két település fejlesztési elképzelései közelítsenek egymáshoz, de főleg ne lehetetlenítsék el egymást, illetve elviekben gondolkodni akár a közös együttműködés lehetőségében a két települést érintő elővárosi kötőpályás közlekedési fejlesztés kapcsán. Ebből adódóan **akár elképzelhető Budaörs és Törökbálint önkormányzatainak konzorciumi formában való projektötlet benyújtása is**.

Mindenképpen meg kell azonban említeni, hogy **a döntési moratórium** elrendeléséről szóló 1003/2010. (I. 19.) Korm. határozat és a 5/2010. (II. 9.) sz. NFÜ elnöki utasítás értelmében a KÖZOP kiemelt projekt zsűri működése felfüggesztésre került. Így bár pályázat benyújtására van mód, de a projektötlet várhatóan az új Kormány minisztériumainak felállása után kerülhet egy felállított projektzsűri elé. Ennek értelmében **a projektötlet további sorsának és érdemi döntési folyamatának várható időintervalluma ma nem prognosztizálható**.

2 Bevezető

Budaörs Város Önkormányzata megbízása alapján jelen döntés-előkészítő tanulmány célja megvizsgálni, hogy mely feltételek mellett, milyen lehetőségek adódhatnak EU társfinanszírozás bevonására a Budaörs és környéke városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésére.

A tanulmány feladata a hazai közlekedési pályázatok áttekintése, illetve az eddigi hasonló közlekedési témájú dokumentumok vizsgálata alapján a lehetséges projektgenerálás feltérképezése, döntési helyzet előkészítése érdekében.

Annak ellenére, hogy a vizsgálat tárgya elsősorban Budaörs és környezete közösségi közlekedésének fejlesztésére fókuszál, a témából adódóan a tanulmány készítése során a Megbízóval közösen (Budaörs, Főépítési iroda) egyeztetésre került sor Törökbálint Önkormányzatának főépítészével. Az egyeztetés azon célt szolgálta, hogy a két település fejlesztési elképzelései közelítsenek egymáshoz, de főleg ne lehetetlenítsék el egymást, illetve elviekben gondolkodni akár a közös együttműködés lehetőségében a két települést érintő elővárosi kötőpályás közlekedési fejlesztés kapcsán.

A tanulmányban elsőként áttekintjük az EU társfinanszírozási forrás lehetőségeket, kimondottan a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésekre vonatkozóan. Majd a korábbi tanulmányok és dokumentumok alapján megvizsgáljuk, hogy milyen jellegű fejlesztési lehetőségek kerültek eddig feltárásra, s azok megalapozottsága alapján milyen fejlesztések kerülhetnek szóba, mint támogatásra érdemes projektötletek.

3 Rendelkezésre álló EU támogatási források lehetőségeinek áttekintése

A következőkben általánosan, illetve a budaörsi és környéke elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésével kapcsolatosan áttekintjük, hogy milyen EU támogatási források jöhetnek szóba, illetve azok közül melyek azok a programok, amelyek lehetőségként elérhetőek az adott témakör vonatkozásában, akár legyen az előkészítési feladat, vagy megvalósítás.

3.1 Közlekedés Operatív Program (KÖZOP)

A Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) az európai uniós támogatással megvalósuló közlekedés fejlesztéseket megalapozó operatív program. Átfogó stratégiai céljai – az EU Fehér Könyvének célkitűzéseit is szem előtt tartva – elsősorban a versenyképesség támogatását, és a környezeti fenntarthatóság javítását szolgálják.

A KÖZOP akcióterve öt fejlesztési prioritást tartalmaz, melyek sorrendben a következők.

3.1.1 1. prioritás - Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása

A KÖZOP 1. prioritása az ország nemzetközi elérhetőségének javítását célozza, a hazai TEN-T folyosók közúti elemeinek fejlesztésével. A prioritás keretében a *gyorsforgalmi úthálózat* kiépítésére lehet pályázni. A prioritás akciótervében nevesített projekt az M0 gyorsforgalmi út déli szektorának fejlesztése, amelyre 2008-2011 évek között 111 Mrd Ft van elkülönítve.

3.1.2 2. prioritás - Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása

A 2. prioritás a TEN-T hálózathoz tartozó vasúti törzshálózat ill. a dunai hajózás fejlesztését célozza. A prioritás akcióterve *nevesíti a GSM-R vasúti mobil távközlési rendszer* 2008-2012 évek között történő *kiépítését*, amelyet a MÁV a TEN-T illetve az elővárosi vasútvonalak mentén épít ki, így Hegyeshalom – Budapest vasútvonalon is. A fejlesztésekre közel 59 Mrd Ft került betervezésre.

3.1.3 3. prioritás - Térségi elérhetőség javítása

A KÖZOP 3. prioritásának célja a régiók nagyvárosainak a TEN-T gyorsforgalmi úthálózatra történő csatlakozáshoz szükséges *közúti kapcsolatok fejlesztése*. Ezen belül kiemelt célt képez a közúthálózat kapacitásának, műszaki jellemzőinek fejlesztése (előzési szakaszok kiépítése, 11,5 tonnás teherbírásra történő burkolat-megerősítések). A prioritás tartalmazza az 1-3 számjegyű főutak mentén kerékpárutak fejlesztését is. **A 3. prioritásból a Közép-Magyarországi Régió fejlesztése ki van zárva.**

3.1.4 4. prioritás - Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése prioritás

A 4. prioritás a logisztikai központok fő közlekedési hálózatba történő bekapcsolását, illetve az intermodális kapcsolatok fejlesztését, ezen belül a szállítás környezetbarát közlekedési módokra történő áttérését célozza. A fejlesztések keretében *csatlakozó vasúti pályák, útcsatlakozások, kikötői külső infrastruktúra fejlesztését, intermodális és regionális logisztikai központok, ipari parkok, kikötők és repülőterek külső közcélú közlekedési infrastruktúrájának fejlesztését célzó beruházások előkészítésére, megvalósítására* lehet pályázni.

A támogatás korábbi forrása az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) volt, amely nem támogatta a Közép-Magyarországi Régióban történő fejlesztéseket. Az EU bizottság 2009. augusztus 14-én kelt, a KÖZOP módosítását jóváhagyó határozata a támogatás a Kohéziós Alaphoz (KA) rendelte hozzá. Ezért a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség kezdeményezte a támogatást megalapozó 10/2008. (VIII. 1.) NFGM rendelet módosítását annak érdekében, hogy a Közép-Magyarországi Régió is a támogatható területek közé kerülhessen. A forrásváltozás miatt **a támogatás súlypontja a vasúti és vízi úti fejlesztések felé mozdul el**, közúti fejlesztések csak akkor támogathatók, ha egyértelműen az intermodalitást, a környezetbarát szállítási módok fokozott használatát segítik elő.

3.1.5 5. prioritás – Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése

Az 5. prioritás a *közösségi közlekedés fejlesztését, hatékonyságának, szolgáltatási színvonalának emelése, az egyéni közlekedéssel szemben történő előnyben részesítését* célozza. A prioritás akcióterve 5 konstrukciót tartalmaz, ebből **az első három már lezárásra került, nem pályázható.**

- **KÖZOP 5.1 - Budapesti 4-es (DBR) metró fejlesztése I. szakasz**
A kiemelt projekt a budapesti 4-es metró I. (Kelenföldi pu. – Baross tér közötti) szakaszának megépítését támogatja. A projekt lezárt.
- **KÖZOP 5.2 - Városi kötőtpályás közlekedés fejlesztése**
A konstrukció keretében Budapest, Debrecen, Szeged és Miskolc villamoshálózatának fejlesztésére kerül sor. A projekt lezárt.

- **KÖZOP 5.3 - Projekt előkészítés**

A konstrukció keretében történik a Budapest – Esztergom vasútvonal fejlesztésének előkészítése, illetve egyes elővárosi vasútvonalak mentén a ráhordás, parkolás fejlesztésének előkészítése. Ez a projekt is lezárásra került.

A KÖZOP 5.4 és 5.5. konstrukció - Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése célja a közösségi közlekedés fejlesztése, hatékonyságának, szolgáltatási színvonalának emelése, előnyben részesítése az egyéni közlekedéssel szemben.

Az 5.4. konstrukcióban csak olyan projektek előkészítéséhez lehet támogatást kérni, amelyek megvalósításának szükségességéről a Kormány korábban már döntött és a projektek kormányhatározatban nevesítésre kerültek, és amelyek előkészítése előrehaladott állapotban van.

Az 5.5 konstrukció keretében az alábbi feladatokra lehet pályázni:

- a) Megvalósíthatósági tanulmány készítése
- b) Megvalósíthatósági tanulmánnyal rendelkező projekt előkészítése (Műszaki tervek készítése, engedélyek megszerzése, stb.)
- c) Megvalósítás.

Az 5. prioritás keretében – Budapest és a megyei jogú városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítása, zsúfoltságának enyhítése, a közlekedésbiztonsági kockázatok csökkentése, az egyéni közlekedéssel szemben valódi alternatívát nyújtó, gazdaságilag és környezetileg is fenntartható **kötőtpályás közösségi közlekedés** elősegítése érdekében – **támogatható tevékenységek témakörei** a következők:

- *metró* hálózat fejlesztése (infrastruktúra, kiszolgáló és felszíni létesítmények, járművek beszerzése, stb.)
- *városi kötőtpályás közlekedés* fejlesztése (pályaépítés, állomásépítés/felújítás, kapcsolódó felszíni beruházások, műszakilag indokolt útépítési feladatok, műtárgyak átépítése/felújítása, járművek beszerzése)
- *elővárosi vasút, HÉV* fejlesztése (vonalas infrastruktúra építése/felújítása, állomások fejlesztése (peronok, perontetők, utastájékoztatók, gyalogos alul- és felüljárók, felvonók), P+R és B+R parkolók, útátjárók építése/felújítása, műszakilag indokolt útépítési feladatok, kapcsolódó műtárgyak építése/felújítása, járművek beszerzése)
- Budapest és a megyei jogú városok kötőtpályás közlekedési rendszereihez *kapcsolódó intermodalitás fejlesztését szolgáló infrastruktúra fejlesztések*.

Fentiekből egyértelműen látható, hogy a **városi és elővárosi közlekedés témakörében a KÖZOP keretében támogatható tevékenység csak kötőtpályás fejlesztést, valamint ahhoz kapcsolódó infrastruktúra fejlesztést tesz lehetővé.**

3.1.6 A támogatás feltételei, a pályázat tudnivalói és az eljárás menete

Az 5. konstrukció keretében projekt előkészítésre rendelkezésre álló forrás 6 Mrd Ft, ebből az egy projektre igénybe vehető támogatási összeg ezen belül nincs korlátozva. A támogatás mértéke maximum az elszámolható tevékenység 100 %-a lehet. A KÖZOP 5.4. és 5.5. konstrukciók 2009-ben indultak és 2013-ig vehetők igénybe (a rendelkezésre álló forrás lekötésének függvényében).

A kiírás szerint támogatásra jogosultak a következő szervezetek:

- önkormányzatok
- önkormányzatok társulásai
- többségi önkormányzati befolyás alatt álló közösségi közlekedési szolgáltatást nyújtó társaságok
- közlekedési szövetségek
- MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (MÁV)
- Győr-Sopron-Ébenfurti Vasút Zrt. (GySEV)
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF)
- 100%-os állami tulajdonú társaságok
- állami költségvetési szervek
- valamint a felsoroltak konzorciumai.

A támogatást igénylő szervezetnek közvetlen felelősséget kell vállalnia a projekt előkészítéséért és/vagy megvalósításért, azaz nem lehet pusztán közvetítő szervezet.

A KÖZOP keretében támogatandó projektek előkészítéséhez 2009. március 1-től egyszerűsített eljárás keretében igényelhető támogatás. Az eljárás keretein belül a projekt státuszától és előkészítettségétől függően az eljárásrend eltérő:

- Azon projektek előkészítésének támogatása, amelyek megvalósításának szükségességéről a Kormány döntött, és kormányhatározatban nevesítésre kerültek (1063/2007. (VIII.15.); 1095/2007 (XII.5.); 1004/2008 (II.7.) Korm. határozatok), a Közreműködő Szervezethez közvetlenül benyújtott támogatási kérelem alapján történik.
- **A kormánydöntésekben nem nevesített projektek előkészítése a KÖZOP kiemelt projekt eljárásrendje keretében történik, akár projektötletek – megvalósíthatósági tanulmány formájában történő – kidolgozására, akár konkrét projektek előkészítésére egyaránt.** A projekt támogathatóságához a KÖZOP kiemelt projektek zsűrijének pozitív döntése szükséges. A zsűri a projektötlet benyújtása alapján dönt a projektötlet kidolgozásának (megvalósíthatósági tanulmány elkészítésének) támogatásáról, vagy megvalósíthatósági tanulmánnyal

rendelkező projektek esetén az előkészítési folyamat további elemeinek (tervezés, területszerzés stb.) támogatásáról.

A pályázathoz a következőket kell benyújtani:

- elektronikusan kitöltött projekt adatlap
- projekt alapító dokumentum (PAD) és mellékletei
- támogató levél (A támogató levelet a projekt szakmai területéért felelős miniszter, vagy az érintett Regionális Fejlesztési Tanács, vagy a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség állítja ki.)

A pályázat benyújtásához az általános eljárásrend a következő:

- a) A pályázó benyújtja a projektjavaslatot a javaslattevő szervezethez.
- b) A javaslattevő szervezet dönt a projekt támogatásáról, pozitív döntés esetén továbbítja a Közreműködő Szervezethez (KSZ).
- c) A KSZ ellenőrzi a befogadási kritériumokat (szükség esetén hiánypótlást rendel el), majd befogadja a benyújtott pályázatot.
- d) A KSZ értékeli a pályázatot (az értékelés célja az operatív programokhoz való illeszkedés és az elszámolhatóság vizsgálata).
- e) Projekt zsűri bírálat: A pályázatok elbírálásának legfőbb döntési helye, amely pozitív döntés esetén támogatja a projektet. (Amennyiben a benyújtott pályázat előkészítésről szól, úgy a támogatás vagy Megvalósíthatósági tanulmány készítésére, vagy az ilyennel rendelkező projekt előkészítésére, pl. Műszaki tervek készítésére és az engedélyek megszerzésére vonatkozik. Amennyiben a benyújtott pályázat magára a megvalósításról szól, úgy a támogatás a projekt fizikai megvalósításával függ össze.)
- f) Döntés: az irányító hatóság (IH) vezetője jóváhagyja a projekt zsűri javaslatát.

A stratégiai fontosságú fejlesztési, beruházási elképzelésekről a Kormány nem pályázatok útján, hanem az adott fejlesztés fontosságát, az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) céljaihoz való illeszkedését mérlegelve egyedileg dönt. Kivételt képeznek ezek alól a nagyprojektek (13 Mrd Ft feletti, környezetvédelmi beruházások esetén 6,5 Mrd Ft-os támogatási összeget meghaladó fejlesztések), ahol a Kormány első körös javaslatára a végleges döntést az Európai Bizottság hozza meg. A kiemelt projekteket jelentőségük és nagyságuk miatt az operatív programok kétéves akciótervei is nevesítik.

Ilyen kiemelt beruházások támogatására kizárólag tanácsi döntéssel a Regionális Fejlesztési Tanácsok (RFT), miniszteri jóváhagyással a szaktárcák, valamint a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ) tehetnek javaslatot. A projektgazdák terveikkel az illetékes szaktárcákhoz és/vagy RFT-hez fordulhatnak. Ebből keletkezhet az a támogató levél, amelyet a pályázathoz szükséges benyújtani. Minden más csatornán érkező beruházási elképzelést és fejlesztési igényt az NFÜ az illetékes minisztériumhoz vagy RFT-hez irányít. Ezek a javaslattevő szervezetek a garanciái annak, hogy egyedi eljárással valóban csak a kiemelt jelentőségű és központi döntést igénylő fejlesztések kapjanak támogatást.

A nem pályázatos úton induló fejlesztések tehát kiemelt projektként valósulhatnak meg. A hatékonyságot és az átláthatóságot szolgálja az ún. „projektcsatorna” eljárásrend. Ettől eltérő, alternatív eljárás nem lehetséges, a kiválasztás módja egységes és független a beruházás ágazati jellegétől. Az átlátható rendszer biztosítja, hogy valamennyi projekt esetében egyedileg is követhető legyen, hogy a folyamat melyik fázisában tart.

3.2 Regionális Operatív Program (ROP)

Bár a Megbízó kiírása értelmében a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése témakörrel elsősorban a KÖZOP keretében fellelhető forrásokat kérte megvizsgálni, ezt tervezői oldalról kibővítve – a teljesség igényével – a Regionális Operatív Programok adta lehetőségeket is át kívánjuk tekinteni, mivel a téma jellegéből adódóan a Budaörs és környéke városi és elővárosi közforgalmú közlekedési fejlesztéseknek e programban is lehet létjogosultsága.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv Regionális Operatív Programjainak (ROP) legfontosabb céljai:

- a regionális gazdasági versenyképesség erősítése
- a régiók turisztikai vonzerejének növelése
- a térségi közlekedési infrastruktúra és a közösségi közlekedés fejlesztése, a helyi környezeti állapot javítása
- az energiatakarékosság és –hatékonyság, illetve a megújuló energiaforrások felhasználásának ösztönzése
- települések átfogó, integrált fejlesztése
- a régió belüli társadalmi és területi különbségek mérséklése
- a társadalmi infrastruktúra fejlesztése.

A regionális versenyképesség és foglalkoztatás európai uniós célkitűzése alá tartozó Közép-Magyarországi régióban a fő fejlesztési cél a térség nemzetközi versenyképességének, foglalkoztatásának és vonzerejének növelése, a fenntarthatósági szempontok érvényesítése mellett. E régió kiemelt fontosságú a lisszaboni célok megvalósítása szempontjából is, hiszen Budapest és ez a régió adja az ország innovációs teljesítményének mintegy kétharmadát és itt él Magyarország lakosságának egyharmada.

A Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program (KMOP) Budapest versenyképességének erősítése mellett az aktivitás és foglalkoztatás területileg kiegyensúlyozott növelését, az agglomerációjával való szerves kapcsolatok továbbbi erősítését, a régió további városhálózati elemeinek helyzetbe hozását és az elmaradott Pest megyei területek kiemelt fejlesztését célozza.

A KMOP 2. prioritása (A versenyképesség keretfeltételeinek fejlesztése) az elérhetőség, a közlekedési kapcsolatok mennyiségi és minőségi javítását célozza, a környezetileg fenntartható közlekedési módok térnyerését és a közlekedésbiztonságot szem előtt tartva. A fő- és mellékúthálózat fejlesztése mellett ez a prioritás **támogatja a kerékpáros, vízi és a közösségi közlekedési módok**

térnyerését. A prioritás 2.3.1 számú konstrukciói tartalmazzák a városi és elővárosi közösségi közlekedési fejlesztéseket:

- A **KMOP-2.3.1/A** „A közösségi közlekedés versenyképességét javító kiemelt projektek” konstrukció keretében a Rákoskeresztúri autóbusz folyosó kialakítására és a BKV forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszerének fejlesztésére kerül sor.
- A **KMOP-2.3.1/B** „Közösségi közlekedés előnyben részesítése” konstrukció keretében 15 és 250 millió Ft közötti támogatásra lehetett pályázni, az elnyerhető maximális támogatás mértéke 90% volt. A konstrukció keretében autóbuszsávok építésére kerül sor elsősorban Budapesten, illetve Érden korszerűsítik a helyi autóbusz-hálózatot. Ugyancsak ebben a konstrukcióban kerül sor Kőbánya-Kispest vasútállomás akadálymentesítésére és az utastájékoztatás korszerűsítésére.
- A **KMOP-2.3.1/C** „Parkolók és csomópontok fejlesztése” konstrukció keretében 20-200 millió Ft közötti projektekre lehetett pályázni, a támogatás mértéke 90% volt. A konstrukció keretében Budapesten és az agglomeráció több mint 15 településén P+R parkolók, kerékpártárolók, autóbuszfordulók létesülnek, illetve fejlesztésre kerül az Újpest, Városliget autóbusz végállomás.

A KMOP 2009-2010 időszakra készült akciótervében a 2. prioritásra előirányzott forrásokat lekötötték, az akcióterv a tárgyidőszakra nem tartalmaz további forrásokat, így a konstrukciók pályázati kiírásai lezárásra kerültek.

3.3 A tárgyban jelenleg igénybe vehető EU támogatási források összegzése

A 3.1 és 3.2 fejezetekben – a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztés kapcsán - bemutattuk a jelenlegi Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) és Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program (KMOP) alapján a tárgyra vonatkozó elvi forrásokat.

A tárgyban feltárt témakörrel kapcsolatos közösségi közlekedési módok térnyerését biztosító fejlesztésekre leginkább a KMOP 2. prioritása lenne releváns, ám a 2. prioritásra (2009-2010 időszakra vonatkozó akciótervben) előirányzott források azonban már lekötésre kerültek, így a tanulmány készítésének időszakában a **KMOP-n belül e témakörre jelenleg nincs nyitott pályázati lehetőség.** A következő 3 évre vonatkozó akcióterv pedig még nem ismert.

A KÖZOP 5. prioritásának 4. és 5. konstrukciója egyértelműen releváns a tárgyi témakörrel kapcsolatosan, azaz a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésével, mely prioritás keretében azonban csak kötőtpályás fejlesztés jöhet szóba. Az 5.4. és az 5.5. konstrukciók közötti különbséget elsősorban az adja, hogy az 5.4. konstrukcióban csak olyan projektek előkészítéséhez lehet támogatást kérni, amelyek megvalósításának szükségességéről a Kormány ko-

rábban már döntött és a projektek kormányhatározatban nevesítésre kerültek, illetve aminek az előkészítése már előrehaladott állapotban van. A jelenlegi témakör nem felel meg ennek a feltételnek. Az 5.5. konstrukció a kiemelt vagy nagy projektekre vonatkozik, ahol előkészítés vagy megvalósítás is lehetséges, mint támogatható tevékenység.

Így elsősorban az 5.5. konstrukcióhoz illeszthető a jelen témakör, mely **konstrukciós lehetőség jelenleg nyitott (elvieken van rendelkezésre álló forrás), és új projektjavaslat benyújtása is lehetséges.**

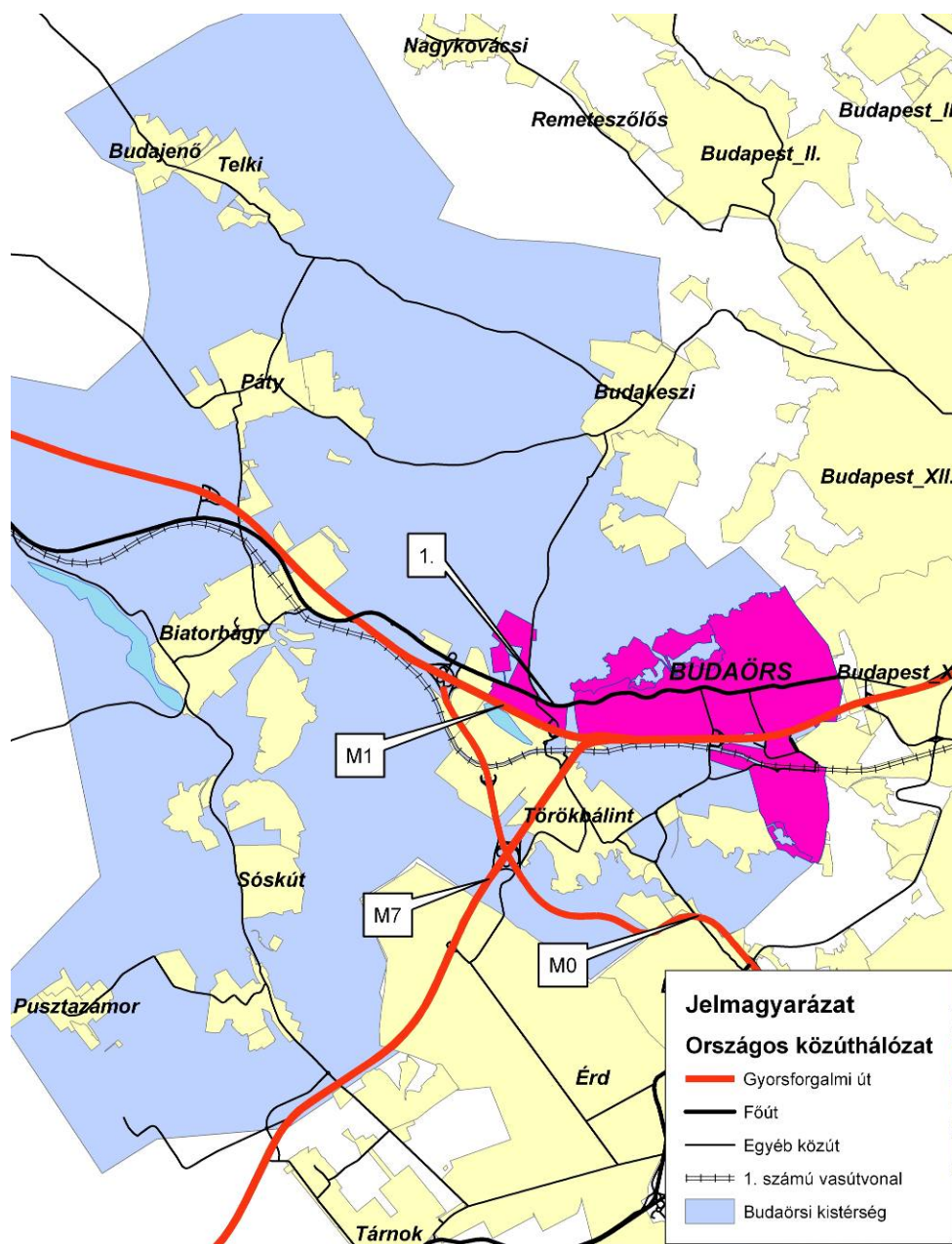
El kell azonban mondani, hogy a döntési moratórium elrendeléséről szóló 1003/2010. (I. 19.) Korm. határozatra, valamint az annak alapján kiadott 5/2010. (II. 9.) sz. NFÜ elnöki utasítás értelmében **a KÖZOP kiemelt projekt zsűri működése felfüggesztésre került**, legközelebb csak a döntési moratórium elrendeléséről szóló 1003/2010. (I. 19.) Korm. határozat 7. pontjában foglalt határidő lejárta után ülésezik.

A moratórium ideje alatt a projektjavaslatok befogadása és értékelése folyamatos azzal, hogy a döntéshozatalra vonatkozó jogszabályi határidők a döntési moratórium fennállta alatt nyugszanak.

4 Budaörs jelenlegi közlekedési helyzete Budapest kapcsolatában

4.1 Elhelyezkedés és települési jellemzők

A város a Budai-hegység - Szabadság-hegy csoportja, a Csiki-hegyek és a Tétényi-fennsík között terül el, az úgynevezett Budaörs-medencében. Budaörs közvetlenül Budapest szomszédságában fekszik, a főváros XI. kerületétől nyugatra, az agglomeráció belső nyugati szektorának (Budaörs, Törökbálint, Érd, Diósd, Biatorbágy) egyik vezető települése.



1. ábra Budaörs elhelyezkedése és közlekedési kapcsolatai

Budaörs 30-40 év leforgása alatt kis mezőgazdasági településből – a 2009-es statisztikai adatok szerint – több mint 28 ezer fős, a Budaörs Kistérség többcélú társulás központi szerepét viselő városává vált, s mint ilyen fokozottan jellemző rá a főbb közlekedési sávok mentén kialakuló, nagy kiterjedésű, döntően kereskedelmi-, logisztikai funkciójú területek létrejötte. A jelentős népességszámnövekedés az 1960-as évektől kezdődően zajlott, melynek oka a településre irányuló bevándorlás volt. A népesség növekedése jelentősen meghaladta az agglomeráció környező településeinek tapasztalt arányát, így a kialakult népességsűrűség is jelentősen magasabb Budaörsön, mint a környező településeken.

A kialakult településszerkezet meghatározó elemei:

- a Budaörs közigazgatási területén áthaladó országos közlekedési vonalak és kapcsolatok, pl. 1935-ben határában nyitották meg a Budaörsi repülőteret, a főváros térségének első polgári repülőterét;
- Budapest közelsége és az országos közlekedési hálózatban elfoglalt szerepe;
- a közigazgatási terület terepadottságai;
- valamint a település kialakulásának történelmi folyamata.

A Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (KTI) által készített egy korábbi tanulmánya¹ szerint a fent említett folyamatok közlekedésre gyakorolt jelentősebb hatásai a következők:

- A lakóhelyi szuburbanizáció következtében dinamikusan nő a térség lakossága.
- A településeken megjelenő új, főleg családi házas, kis laksűrűségű lakóterületek megközelítése közösségi közlekedéssel gyakran nem biztosított.
- Mivel a gazdasági szuburbanizáció első fázisában főleg ipari és logisztikai üzemek létesültek az agglomerációs gyűrűben, a fővárosból kiköltöző magasabb képzettségű népesség továbbra is Budapesten vállal munkát, míg az ipari és logisztikai parkokba az agglomerációs gyűrűből és Budapestről járnak dolgozni.
- A hagyományos előváros-Budapest ingázási irány mellett egyre fontosabbá válik a kereszt- és elleningázás.

A térség egészségügyi, oktatási és kulturális intézményhálózata nem képes kielégíteni az igényeket, ami többlet utazási igényt okoz.

4.2 Közúti közlekedési hálózat

A térség közúthálózati szempontból jól ellátott, az útsűrűség az országos átlagot jelentősen meghaladja. A jó ellátottság azonban a térségen belüli egyenetlenségekkel párosul, ami hiányzó kapcsolatokban nyilvánul meg: az úthálózat Budapest irányultságú, miközben a harántirányú kapcsolatok hiányosak. A fővárosba Budaörsről az M1-M7 autópályákon, az 1. sz. úton, valamint a Károly király út (81101 sz. út) – Kinizsi út – Repülőtéri út – Egérút útvonalon lehet eljutni. A két fővonali kapcsolat (autópálya, és egyszámjegyű út) szűkös kapacitása – elsősorban a budapesti bevezető szakaszokon – a térségbeli közlekedési problémák fő forrása.

¹ Az elővárosi vasúti rendszerhez illeszkedő közúti közösségi közlekedési ráhordó hálózat kialakítása a budaörsi kistérségben és a Zsámbéki-medencében (KTI NKft, 2008)



2. ábra Budaörs főbb közúthálózata

- **M1-M7 autópálya**

Budaörs országos és nemzetközi főúthálózati kapcsolatait az M1 és M7 autópályák biztosítják, amelyek Budapest határától Budaörs nyugati határáig közös pályán haladnak. Az autópályák budaörsi forgalma három csomópontrendszeren bonyolódik le. Budapest felől haladva az első, a Károly király úti körforgalmi csomópont, mely a 81101 jelű úton keresztül, a második az ún. Sport utcai csomóponton át teremt Budaörs várossal, és a 8105 jelű úton keresztül Törökbálinttal, illetve Budaörs vasúton túli területeivel kapcsolatot.

A harmadik csomópont Budaörs, Muskátli utcától nyugatra, a Budai Tájvédelmi Körzet dél-nyugati csücskénél teremt kapcsolatot az M1 autópályát külön szintben keresztezve (Budapark mellett) Törökbálinttal, északi irányban pedig Budakeszivel.

- **1. sz. főközlekedési út**

Az 1. sz. főút bonyolítja le a Budaörsszel határos területekre irányuló közúti forgalmon kívül a településen belüli kelet-nyugati irányú forgalmat. Ez a közforgalmú közlekedés legfontosabb útvonala is. A főút forgalmi jelentőségét növeli, hogy Budaörs kelet-nyugati irányú úthálózata nem épült még ki megfelelően. Az 1. sz. főúttól délre eső területen csak a Károly király úttól nyugatra van a főúttal párhuzamos gyűjtőút a Baross utca, az északra eső terület gyűjtőútja a Kossuth Lajos utca-Farkasréti út, jó hálózati kapcsolatok hiányában jelenleg még nem alkalmas a Budapesti út tehermentesítésére.

Budaörs érvényes település szerkezeti terve értelmében az 1.sz. főúton, a város legfőbb közlekedési főútján a Templom térnél forgalomcsillapítás szükséges, igaz jelenleg is számos körforgalmú csomópont is segíti ezt a funkciót, az átmenő forgalom visszaszorítását.

- **A 8105 jelű út és a 81101 jelű út**

Budaörs életében jelentős gyűjtőúti, forgalmi funkciót lát el a 8105 jelű út-Sport utca-Bretzföld utca útvonal és a 81101 jelű út: Károly király utca-Kinizsi út/Vasút utca útvonal. Hálózati szempontból az autópályán és az 1. sz. főúton kívüli ezen két út biztosít Budapesti közúti kapcsolatot a Repülőtéri úton a XI. kerület, a Kamaraerdei úton a XXII. kerület felé, valamint Törökbálint és a raktárbázis forgalmát is lebonyolítja.

Budaörs nyugati külterületi részén észak-déli irányban halad át a 8102 jelű út, amely Budaörs és az agglomerációs gyűrű települései közötti forgalmat bonyolítja le.

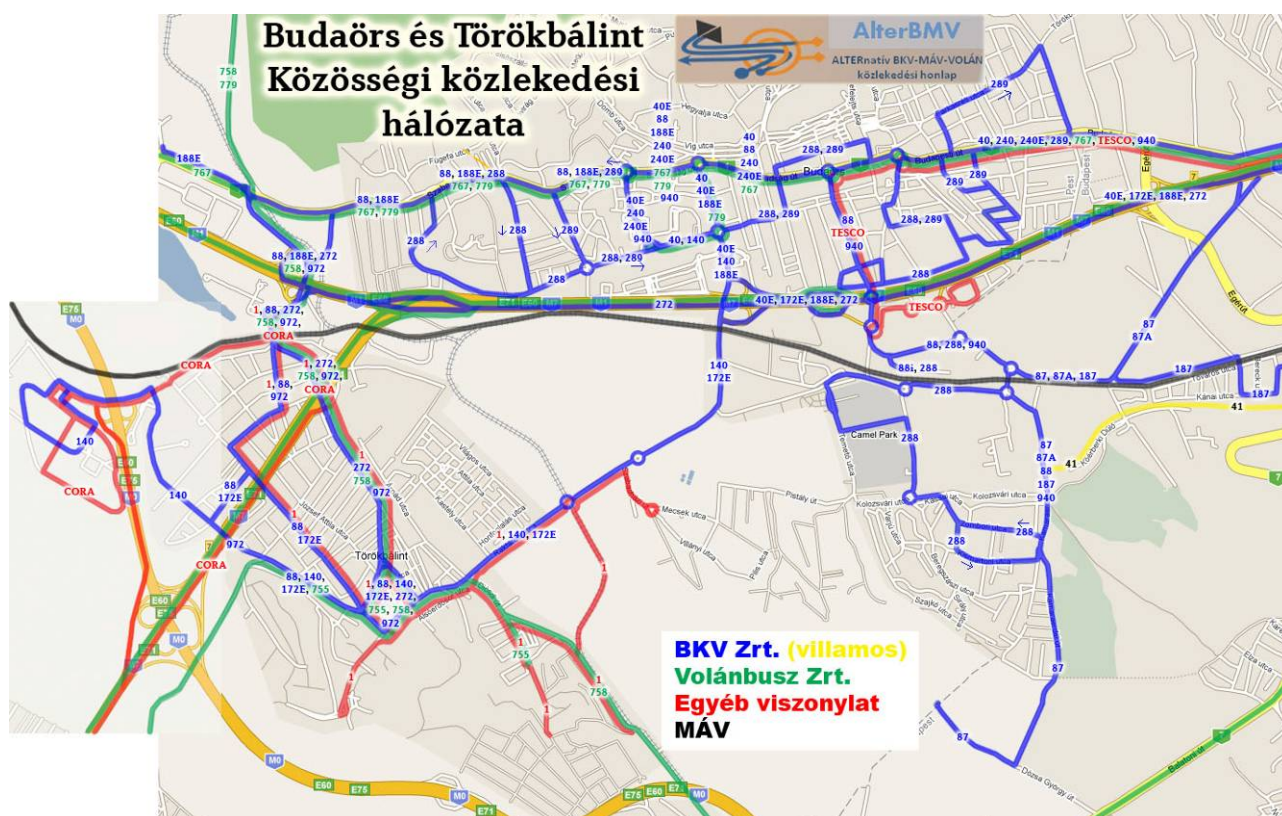
- **Budaörs belterülete**

A belterületi mellékút hálózat területenként változó kiépítettségű. A lakótelepen a határoló gyűjtőutak (a Bretzföld u., Baross u., Szivárvány u., Szabadság út) közötti területen csak célforgalmi lakóutcák és vegyes használatú utak alkotják a belső úthálózatot.

4.3 Községi közlekedés

4.3.1 Autóbusz (BKV, Volánbusz)

A térséget a Volánbusz helyközi járatai mellett a BKV elővárosi viszonylatai kapcsolják be a közforgalmú autóbusz közlekedésbe. A hálózat Budaörshez kapcsolódó járatait szemlélteti a következő ábra.



3. ábra: Budaörs és Törökbálint községi közlekedési hálózata (Forrás: www.budaors.hu)

A fővárossal közvetlen kapcsolatot biztosítanak a Budaörs városközpontból induló 40, 40E, 240, 240E, valamint Törökbálintról a 172E, 272 BKV viszonylatok (nem számítva a Budaörs, benzinkút elnevezésű megállóhelyet érintő járatokat, mivel azok a város központjától távol állnak meg), illetve a Budaörsi Ipa-

ri Parkból a 188E járat, melyek a MórícZ Zsigmond körtérre illetve a Kosztolányi térre szállítják az utasokat.

A budaörsi térség budapesti közigazgatási határát átlépő utasforgalma a BKV autóbuszok esetében 12.400 fő/nap/irány, míg a helyközi Volánbusz járművek esetében 5.800 fő/nap/irány nagyságot ér el.

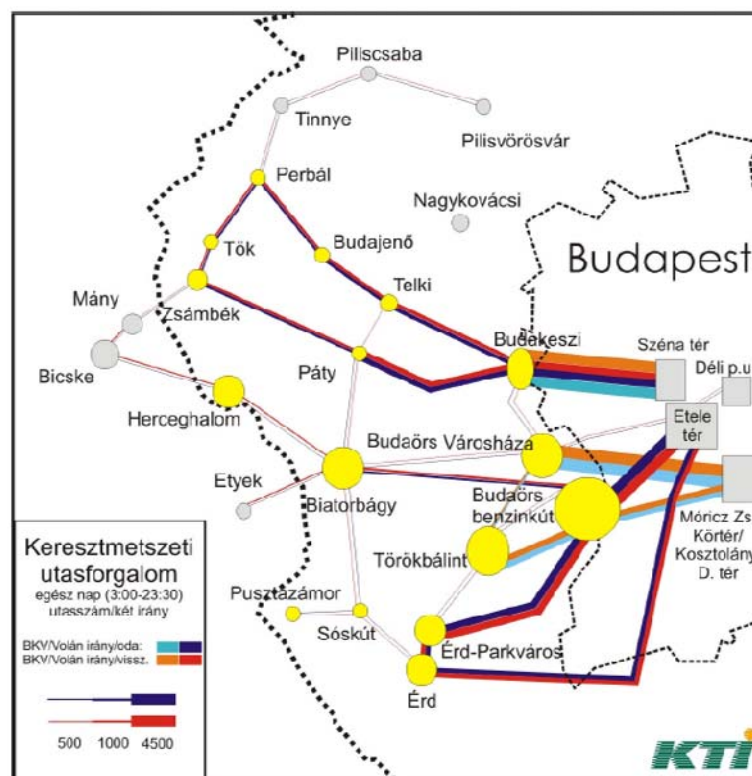
A BKV haránt irányú járatokat is közlekedtet Budaörs, lakótelep-Törökbálint-Kamaraerdő útvonalon (288), Budaörsön körjáratként a budaörsi vasútállomás érintésével (289), valamint Budaörs és Törökbálint között (140, 88).

A térség törzsvonalain a szolgáltatás általában lefedi az utazók által általában elvárt időszakokat. A fő vonalakon Budapest felé 3.50 és 4.10 óra között indul az első járat, míg az utolsó autóbuszok Budapestről a Zsámbéki-medence felé éjfélkor közlekednek. A város fővárosi éjszakai elérhetőségét a BKV 940-es éjszakai viszonylata teszi lehetővé.

A jelenlegi menetrendi struktúra a nem azonos időszakonkénti indulások és az elágazó viszonylatok miatt nehezen áttekinthető. Azokon a vonalakon sincs ütemes menetrend, ahol minden órában közlekedik járat, holott az utasok szempontjából a könnyen megjegyezhető, az óra azonos percében induló autóbuszok vonzóbbak lennének.

Ugyancsak hiányzik a járatok összehangolása egyes potenciális átszállási pontokon (Zsámbék, Páty, Budakeszi, Budaörs, Érd), emiatt a hálózat nem épít az átszállásokra. Ez tovább nehezíti a haránt irányú utazások lebonyolítását. Az autóbusról vasútra való átszállás nem biztosított.

A járatok alapvetően a Budapestre való eljutást szolgálják, s csak kevés és ritkán közlekedő haránt irányú vonal biztosítja a térség települései közötti összeköttetést, valamint a szomszédos kistérségekbe való eljutást. A térségben két fő vonalcsoport (Budapest megközelítése Budaörsön vagy Budakeszi keresztül) és három közlekedési alközpont (Budaörs, Budakeszi és Érd) alakult ki. Az utóbbi – Budaörsöt érintő – fő közlekedési folyosóban Biatorbágy, Törökbálint és Érd-Parkváros felől Budaörsön át jelentős az autóbusz-forgalom. Az ábra egyértelműen megmutatja a fentebb ismertetett fő hálózati irányokat, s az erőteljes főváros irányultságot.



4. ábra Napi keresztmetszeti utasforgalom a Volánbusz és a BKV járatain
(Forrás: KTI NKft.)

4.3.2 Vasút (MÁV)

Budaörsöt az 1. sz. Budapest-Hegyeshalom nemzetközi kétvágányú, villamosított fővonal érinti. A vonalszakasz a 70-es, 80-as években épült át 120 km/h sebességre. A 90-es években a Budapest-Hegyeshalom projekt részeként KFW hitelből került részben korszerűsítésre, amit az ISPA projekt keretében történt korszerűsítés követett (Budaörs-Biatorbágy vonalszakasz).

A 1. kategóriájú, villamos üzemű vonalon korszerű FLIRT és TALENT motorvonatok közlekednek. A vasútvonal a térségben Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy és Herceghalom településeket szolgálja ki. A vonal és állomásai korszerű biztosítóberendezéssel rendelkeznek, az országban itt került sor elsőként emelt sebesség (140 km/h) bevezetésére. Ugyancsak itt került először telepítésre az ETCS (Egységes Európai Vonatbefolyásoló) biztosító berendezés rendszer, az állomásokon D55 típusú vonat-vágányutas jelfeladással felszerelt biztosítóberendezések működnek.

Budaörs állomás elhelyezkedése – hasonlóan a környező településekhez - kedvezőtlen, mivel az állomás a településközponttól távolabb található. Az állomáson a peronmagasság 30 cm, így az esélyegyenlőség igen korlátozott. A budaörsi vasútállomás állapota és szolgáltatásai teljes felújítást, illetve átépítést igényelnek. A vonalon szinte egyik Budapest környéki megálló sem felel meg a korszerű intermodális csomópontokkal szemben támasztott követelményeknek.

Az 1. sz. vonalon ütemes menetrend van érvényben, ezért a menetidők variációja kicsi. A vonatok az állomásról többnyire minden óra azonos percében indulnak csúcsidőben 30, azon kívül 60 percenként.

A menetidő Budaörs és Budapest, Déli pu. között 14 perc.

Az 1. sz. vasútvonal leginkább releváns csúcsidei és egész napos keresztmetszeti forgalmi adatait a következő táblázat mutatja be. A vasúti forgalom a leginkább terhelt keresztmetszetben Biatorbágy és Törökbálint között eléri a napi 11.000 utas/2irány értéket. Az utasforgalmi adatok alapján az is látható, hogy az utasok zöme a térségen kívülről, Bicskéről vagy azon túlról Tatabánya irányából érkezik Budapest felé. A Budaörs vasútállomás le és felszálló együttes utasforgalma napi 1.150 fő (2007. évi utasszámlálás).

	reggel összesen	egész nap
Bicske	1325	4417
Bicske alsó	1565	4854
Herceghalom	1665	5075
Biatorbágy	1874	5415
Törökbálint	1851	5363
Budaörs	1739	4992
Budapest-Kelenföld	1279	3890
Budapest-Déli pu.		

	délután összesen	egész nap
Budapest-Déli pu.	1745	3947
Budapest-Kelenföld	2437	5429
Budaörs	2604	5623
Törökbálint	2646	5659
Biatorbágy	2509	5480
Herceghalom	2327	5264
Bicske alsó	1949	4834
Bicske	1428	4280

1. táblázat: Az 1. sz. vasútvonal Budapest-Bicske közötti szakaszának irányonkénti keresztmetszeti utasforgalma a reggeli és a délutáni csúcsidőszakban, valamint egész nap (Forrás: KTI NKft.)

4.3.3 Budaörs közösségi közlekedésének helyzete

A közösségi közlekedést tekintve – a korábban már hivatkozott KTI NKft. anyaga, illetve az IVS² szerint is – a legjelentősebb problémák az alábbiak:

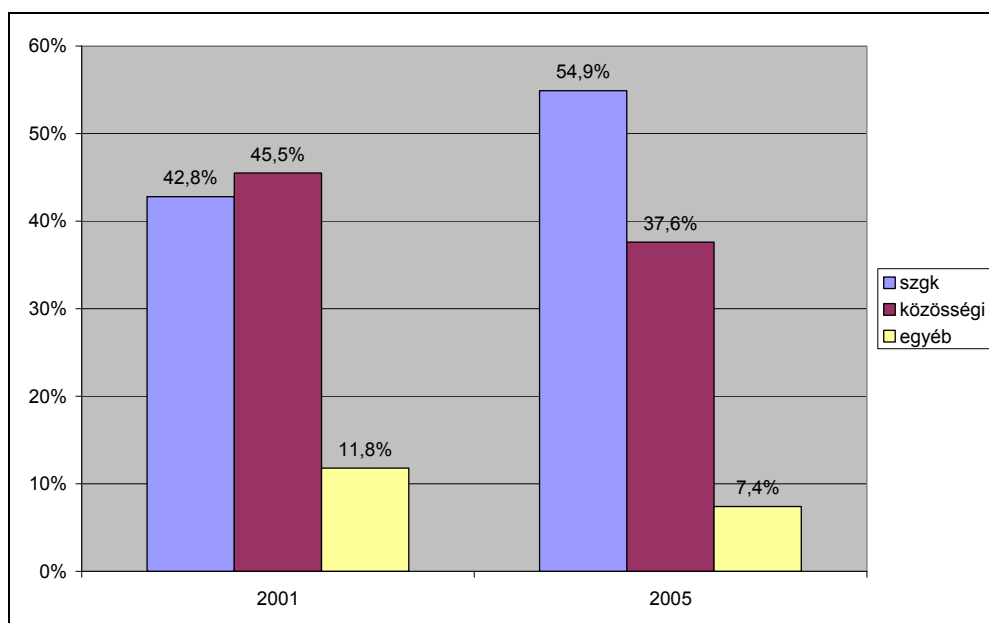
- Az 1. sz. vasútvonal infrastruktúrája korszerű, az állomások és környezetük azonban felújításra szorul. A vonalon korszerű elővárosi szerelvények közlekednek.
- A vasútvonalon már ma is közel ütemes menetrend van érvényben, csúcsidőben 30 perces követéssel.
- A budaörsi vasútállomás elhelyezkedése kedvezőtlen, a település külső szélén fekszik, autóbuszos ráhordás nem megoldott.
- A közforgalmú autóbusz hálózat Budapest centrikus, hiányoznak a haránt irányú kapcsolatok és a vasútállomásokra vezető járatok.

² Budaörs város integrált városfejlesztési stratégiája (Budaörs Város Önkormányzata, 2009)

- Az autóbuszok menetrendje nem ütemes. Csúcsidőben a fővárosi közforgalmú autóbuszok zsúfoltak, a közúti torlódások miatt esetenként késnek.
- A térség közúti közlekedésének legnagyobb problémája a Budapestre vezető utakon rendszeresen kialakuló torlódások.
- A térségben a személygépkocsi-ellátottság az országos átlagnál jóval magasabb, különösen a Budapestet övező dinamikus szuburbanizálódó településeken, Budaörsön is.

A közlekedési munkamegosztásban 2001-ben a Budapestre ingázók körében 67 % a tömegközlekedés-használók aránya, míg a Budapestről a térségbe ingázók esetén 49 %, a Budapestet nem érintő utazások esetén pedig csupán 45 % volt a közösségi közlekedést használók aránya.

Elemezve a rendelkezés álló legfrissebb adatokat megállapíthatjuk, hogy a Budapestről kiinduló összes ingázást tekintve³ 2005-re a 2001-es 45,5 %-ról 37,6 %-ra csökkent a közösségi közlekedést használó foglalkoztatottak aránya, ami a vizsgált régióban sajnos hasonló folyamatokra enged következtetni.



5. ábra A Budapestről más településekre ingázó foglalkoztatottak közlekedési mód választása, 2001-2005 (Forrás: KTI NKft.)

³ 2005-re a Mikrocenzusból csak összesített adatok állnak rendelkezésre.

5 A közlekedési igényeket befolyásoló tényezők

Az utazási igények függnek

- a demográfiai folyamatoktól (lakos szám változása, különböző korcsoportok aránya), illetve
- város- és térszerkezeti kapcsolatoktól, illetve azok jövőbeli alakulásától.

Az utazási igények kielégítésének módja (közlekedési mód választása) pedig

- a lakosság motorizációs, s közvetve jövedelmi szintjétől, valamint
- a rendelkezésre álló alternatívák minőségétől (eljutási idő, kényelem, biztonság stb.)

függ.

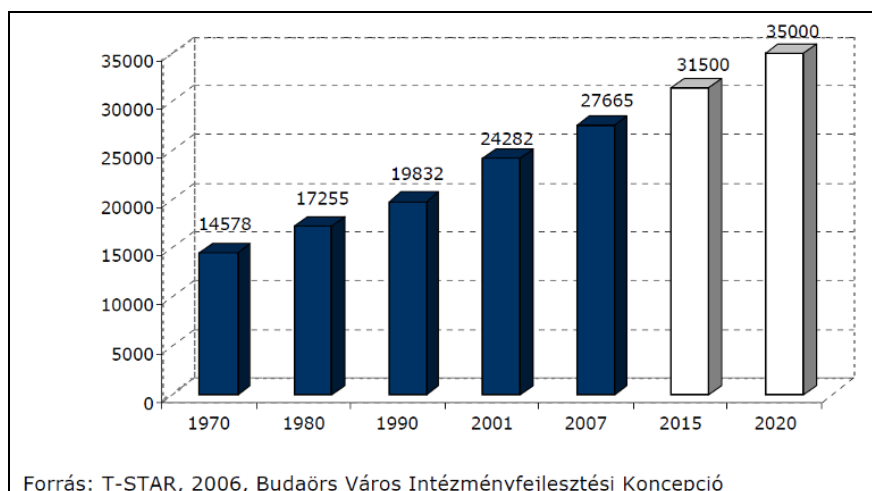
5.1 Demográfiai változások

Budaörs állandó népességének száma - mint azt a korábbiakban már említettük - 1998 és 2007 között 18,4 %-kal nőtt. Budaörs demográfiai szempontból hazánk egyik legdinamikusabban fejlődő városa.

Habár a lakos számnak a rendszerváltás utáni időszakhoz képest hasonló ütemű növekedése nem várható, még mindig jelentős. Az elkövetkezendő 5-15 éves időszakra prognosztizált adatokból megállapítható, hogy a város lakos száma folyamatosan nőni fog. Budaörs népességét – az elmúlt évek folyamatai alapján – a 2005-ben készült népességprognózis 2020-ra mintegy 35.000 főre tette (lásd a következő ábra). Az azóta eltelt néhány év alatt azonban a népességnövekedési folyamat felülmúlta a prognosztizáltat, így ezen előszámítás frissítése folyamatban van.⁴ Ezzel az előrejelzéssel egybecseng a KTI-s anyag⁵ által hivatkozott prognózis, mely 2021-re mintegy 38 ezer főt becsül.

⁴ Budaörs város integrált városfejlesztési stratégiája (Budaörs Város Önkormányzata, 2009)

⁵ Az elővárosi vasúti rendszerhez illeszkedi közúti közösségi közlekedési ráhordó hálózat kialakítása a budaörsi kistérségben és a zsámbéki-medencében (Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft, 2008)



6. ábra: Budaörs lakosságának alakulása 1970-től, 2021-ig tartó prognosztizációval (fő)

Korcsoportok szerint legnagyobb arányt a 15-59 éves korosztály létszáma képviseli, amely az elmúlt 10 évben jelentős növekedésnek indult, ráadásul ezen belül is az ingázással leginkább érintett középiskolás korosztály (14-19 évesek) létszáma az előrejelzések szerint több mint a duplájára is emelkedhet.

Mindez olyan következményekkel járhat, hogy növekszik az alap- és középfokú oktatás iránti igény. A térségben már ma is jellemző a középiskolások nagyarányú ingázása a budapesti iskolák magasabb presztízse, vagy éppen könnyebb elérhetősége miatt. A folyamat további erősödését csak a térségben létező új középiskolák, illetve a meglévők bővítése fékezheti. A munkavállalók létszámán belül pedig várhatóan továbbra is magas marad a Budapestre ingázók aránya, ami a közlekedési kereslet dinamikus növekedését jelzi előre.

5.2 Területi fejlesztések

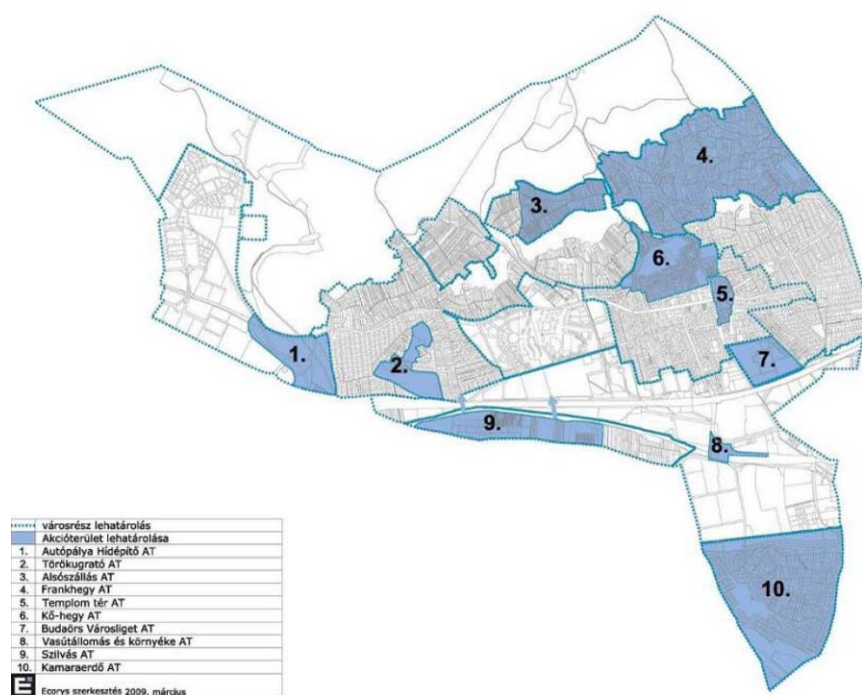
A gazdasági szuburbanizáció, a város fejlődése és a térségben megvalósuló nagyszabású fejlesztések több módon is kihatnak a térség közlekedési igényeire. Egyrészt a fejlesztések hatására a növekvő számú, magasabban kvalifikált népesség egyre nagyobb része találhat munkát a térségen belül. Ez elsősorban a budaörsi kistérségen belüli utazási szokások vonatkozásában jelent megoldandó és kezelendő feladatot. Másrészt a térség és Budapest kapcsolatára is számottevő kihatással vannak a fejlesztésből eredő új közlekedési igények megjelenése.

A nagy jelentőségű beruházások hatására az ingázási irányok átalakulhatnak, csökkenhet a Budapesttől való függőség és erősödhet a Budapest-agglomeráció irányú és az agglomeráción belüli ingázás.

5.2.1 Budaörsi fejlesztések

Az utazási igényekre jelentős mértékben hatnak a lakóterületek elhelyezkedését és laksűrűségét befolyásoló, valamint a munkahelyeket, szolgáltató intézményeket érintő fejlesztések.

Budaörs önkormányzata, a térszerkezeti jellemzők, területhasználati módok és elérhetőségi szempontok, városszerkezeti adottságok alapján 11 -, karakterében, jellegében, fejlesztési elképzeléseiben különböző városrészt nevezett meg, amelyre az Integrált Városfejlesztési Stratégiát (IVS) elkészítette. A helyzetértékelés során megfogalmazott városi és városrészi SWOT-analízisben összegzett megállapítások alapján alakultak ki a célok, melyek alapulvételével Budaörs 10 akcióterületet jelölt ki, ahol az elkövetkezendő 5-10-(15) évben beruházásokat tervez, illetve ahol generálni szeretné a fejlesztéseket, vagy ahová befektetőket kíván vonzani.



7. ábra: Budaörsi fejlesztési akcióterületek (Forrás: IVS)

A következőkben ismertetjük a közösségi közlekedési vonatkozású akcióterületeket.

- **1. Autópálya Hídépítő területe:** A Nyugati Ipari gazdasági Terület városrészen belül az Autópálya-Hídépítő területe közlekedési szempontból kiemelten fontos terület, melynek további fejlesztése mindenképpen indokolt. Az akcióterület fejlesztései nagymértékben függenek a tervezett kötöttpályás tömegközlekedési beruházásoktól. A jelenlegi közlekedéstervezői javaslat szerint Budaörs és az agglomeráció nyugati települései számára a metró meghosszabbítása jelentené az optimális megoldást a törökbálinti Tóparkig.

Közösségi közlekedési vonatkozások:

- Kötöttpályás tömegközlekedés + ráhordó hálózat
- P+R parkoló és kerékpárút

- 4. Frankhegy: Cél egy rendezett tulajdonviszonyú, alacsony beépítettségű, magas zöldterületi fedettségű, pihenésre, rekreációra alkalmas, infrastruktúrával ellátott terület („Budaörs Rózsadombja”) kialakítása.

Közösségi közlekedési vonatkozások:

- Tömegközlekedési rendszerbe való bekapcsolódás biztosítása autóbusszal.

- 7. Budaörsi Városliget: A terület elsősorban kertvárosias lakóterület, általában laza családi házas beépítéssel, ahol a helyi lakosság igényeit kielégítő kereskedelmi és szolgáltatási létesítmények nincsenek jelenlő számban, ezért cél a gazdaságélénkítés, az életminőség javítása a szolgáltatások fejlesztése és a környezetrendezés.

Közösségi közlekedési vonatkozások:

- belső buszjárat
- a tervezett kötőtpályás rendszerre ráhordó hálózat - a meglévő hálózat módosításával.

- 8. Budaörs vasútállomás és környéke: Az autópályák adta jó közúti megközelíthetősége miatt az autópálya és vasút menti területek már régóta potenciális fejlesztési területek. A város lakosságának kötőtpályás tömegközlekedési igényeinek kielégítése céljából feltétlenül szükség van a jelenleg elszigetelten és az ingázó forgalomban alacsony kihasználtsággal működő vasútállomás fejlesztésére, melynek célja az alacsony kihasználtságú vasútállomás megújítása és hatékonyabb bekapcsolása a város tömegközlekedési rendszerébe.

Közösségi közlekedési vonatkozások:

- Az épület kiszolgáló funkcióinak bővítése és minőségjavítása, és épületfelújítás
- P+R parkoló
- A ráhordó tömegközlekedési hálózat fejlesztése
- Az állomás gyalogos és kerékpáros elérhetőségének fejlesztése, B+R tárolók

- 9. Szilvás területe: A Méhecske utcai rész szinte alig beépített terület, nagyszerű fejlesztési lehetőségeket rejt magában, melyek kiegészülve a kiváló megközelíthetőséggel, a befektetők számára igen vonzó területté teszik.

Közösségi közlekedési vonatkozások:

- Szilvás területén egy új közlekedési csomópont kialakítása. (Ez szerepel a város településszerkezeti tervében, mint új vasútállomás P+R parkolóval).

- Új gyalogos és közúti felüljáró megépítése az autópálya keresztezésére, valamint a meglévő Sport utcai felüljáró bővítése (Törökbálinttal együtt).
- 10. Kamaraerdő: A kamaraerdei városrészen elsősorban a szükséges infrastrukturális és intézményfejlesztések indokoltak, továbbá a Hoszszúréti-patak mentén talált termálvíz hasznosítási lehetősége.

Közösségi közlekedési vonatkozások:

- A város központi részeivel való (tömeg)közlekedési kapcsolatok javítása.

5.2.2 Egyéb, térségi fejlesztések

A térség egyik legnagyobb szabású fejlesztése a Tópark projekt, amely 176 hektáron új városnegyedet hoz létre a Törökbálinti tó körül az M0-M1 gyorsforgalmi utak és a hegyeshalmi (1.sz.) vasútvonal háromszögében az elkövetkező években. A Tópark létesítmény végső állapotának adatai rémisztően hatnak közlekedési szempontból: 36 hektáron 8 ezer férőhelyes parkolóval kialakított kiállító és konferenciaközpont; 70 ezer m²-es irodapark, szolgáltató egységek 10 ezer m²-en és 160 db bérlakás. Itt tervezik felépíteni Magyarország legnagyobb bevásárlóközpontját 90 ezer m²-es területtel, illetve még további irodákat és lakásokat. A tervek szerint a beruházás keretében vasúti megálló is létesül az 1. sz. hegyeshalmi vonalon, amelyhez az elképzelések szerint intermodális csomópont, ennek részeként P+R parkoló is kapcsolódik majd (Forrás: www.topark.eu).

Szintén megemlítenéd, hogy az ún. Talentis program keretében a Zsámbéki-medencében a tudásalapú iparágak fejlesztését megalapozó oktatási, kutatási és technológiai központ jön létre, amelyhez szolgáltató és lakófunkciók is társulnak. A nagyszabású beruházás az elkövetkező évtizedben várhatóan teljesen átrajzolja a térség képét. A projekt Biatorbágy, Páty, Herceghalom, Budajenő, Perbál, Tök és Zsámbék, illetve Etyek és Mány közigazgatási területét érinti. A fejlesztések várhatóan több ezer új munkahelyet teremtenek. Emellett a tervezett szabadidős és szolgáltató létesítmények nagy számú látogatót vonzanak majd. A Tópark beruházáshoz hasonlóan a Talentis program is az elővárosi vasúti infrastruktúra fejlesztésével és új vasúti megállóval számol

5.3 Motorizáció

A keletkező utazási igényekre jelentős hatással bír a motorizáció jövőbeni alakulása is.

A prognózisok szerint országos szinten az optimista scenárió szerint (GDP és jövedelem nagyobb arányú növekedése) 393 szgk/1000 lakos, a pesszimista forgatókönyv (lassabb GDP és jövedelemnövekedés) szerint 355 szgk/1000 lakos motorizációs ellátottság várható.

Ebből következtetve a Közép-Magyarországi régió adataira, 2015-re Budapesten 400-450 szgk/1000 lakos ellátottságot prognosztizálnak, ha a közösségi közlekedés fejlesztése nem torpan meg. Pest megyében 380-420 szgk/1000 lakos ellátottság várható, felzárkózva Budapesthez. Ezen belül várhatóan dinamikusabb lesz a növekedés az agglomerációban, ahol akár a 450-500 szgk/1000 lakos értéket is elérheti az ellátottság, megközelítve a jelenlegi nyugat-európai szintet (a 15 régi tagállam 2004-es átlaga 495 szgk/1000 lakos). Mindez a közlekedési módváltásban fog érezhetővé válni, hiszen valószínűleg tovább folytatódik az egyéni közlekedés térnyerése.

5.4 A közlekedési módváltást befolyásoló tényezők

Az utazási igények kielégítésének módját, azaz a közlekedési módváltást jelentősen befolyásolja a rendelkezésre álló alternatívák minősége (eljutási idő, kényelem, biztonság stb.). Mivel **a közúti közlekedési hálózat a jövőben a megnövekedett, valamint térben és időben átrendeződő igényeket nem lesz képes kielégíteni**, amit a Budapestre vezető utakon rendszeresen kialakuló torlódások és a zsúfolt autóbuszjáratok már most jeleznek, **ezért elsősorban a kötöttpályás közlekedés fejlesztésére kell koncentrálni**.

A kötöttpályás közlekedés kapacitás szempontjából képes kielégíteni az ismert fejlesztésekből keletkeztethető utazási igény mennyiségeket, illetve megbízhatósága – a közúti forgalomtól külön választott pályája révén – jobb, kiszámíthatóbb mint a közúti forgalommal közösen haladó autóbusz-közlekedésnek, mely utóbbi rendkívül zavarérzékeny rendszer. Emellett a korszerűsített vasút, illetve új nyomvonalú kötöttpályás rendszer (metró vagy szárnyvonal vasút) nagyobb utazási komfortot nyújthat, mint az autóbusz.

A jelenlegi vasútvonal elhelyezkedése Budaörs esetében sem túl kedvező, bár új állomással közelebb hozható a rendszer a lakott területekhez. Minden esetre a kötöttpályás rendszer fejlesztésével annak előnyeit csak akkor lehet kihasználni, ha egy integrált, a menetrendek és tarifák összehangolására, valamint a kényelmes és gyors átszállásra építő, ráhordó rendszer is kialakul. A ráhordás elsősorban autóbusszal történhet, de támogatandó a P+R rendszer és kisebb távolságokon az állomások kerékpáros (B+R) és gyalogos megközelítése is. Szükség van emellett arra is, hogy maga az érintett kötöttpályás vonal elégséges kapacitással rendelkezzen, korszerű legyen az infrastruktúra és magas szintűek a szolgáltatások mind a járműveken, mind pedig az átszállópontokon (intermodális csomópontok). A rendszer ugyanis csak akkor lehet sikeres, ha minden eleme (ráhordás, átszállás, pálya, városi kapcsolatok) összehangoltan működik.

6 A közösségi közlekedés fejlesztésének lehetőségei Budaörs és környéke valamint Budapest kapcsolatában

A Budaörs Város Integrált Városfejlesztési Stratégiájában (IVS) megfogalmazottak szerint a város célja a gazdaság, a társadalom és a helyi épített (infrastrukturális) és természeti környezet élhető egyensúlyának megteremtése, fenntartása, ezen belül: az életminőség javítása, az infrastrukturális fejlesztések, az intenzív gazdaságfejlesztés együttes, összehangolt és egymást erősítő fejlesztése. A helyi lakosság kiszolgálásában kiemelt cél az életminőség javítása. Ennek érdekében a város egyik szándéka a közlekedési és infrastrukturális feltételek javítása, fejlesztése.

Az infrastrukturális fejlesztéseken keresztül cél: az utazási idő csökkenése, a gépkocsival ingázók számának mérséklése, a kerékpáros közlekedési hálózat kiépülés és a megújuló energiaforrások használata.

A budaörsi közösségi közlekedés fejlesztését az IVS-ben megjelenő SWOT analízis is egyértelműen alátámasztja. A gyengeségek közlekedési részterülete között egyértelműen megjelenik a kötöttpályás tömegközlekedés megoldatlansága, a fővárossal való tömegközlekedési kapcsolatok elégtelen volta, illetve a tömegközlekedési rendszerek összehangoltságának hiánya és a periferián lévő településrészekben a hiányos tömegközlekedési hálózat. Ezzel összefüggésben a legfőbb közlekedési veszélyként kerül említésre, hogy beavatkozás nélkül megmarad a személygépjárművel való közlekedés elsőbbsége az egyéb alternatív közlekedési módokkal szemben. Mindezek által a lehetőségek között egyértelműen megjelenik az elővárosi - azon belül is elsődlegesen a kötöttpályás – közlekedés megvalósítása és a hozzájuk kapcsolódó P+R parkolók kiépítése.

A meglévő nagy, K-Ny-i irányú infrastrukturális rendszerek (M1-M7-es autópálya, 1. sz. vasútvonal, 1. sz. főút) használata, funkciómegosztásuk a jövő egyik legfontosabb kérdése Budaörsön. Ezen belül is elsősorban a kötöttpályás tömegközlekedés feltételeinek a megteremtése, a vasútállomás(ok), a P+R parkolók, a ráhordó tömegközlekedés, és az É-D-i tengelyek fejlesztése. Mivel a környékbeli fejlesztések (Tópark, Talentis) generálta és a jövőben tovább növekvő többletforgalom is a Budaörsön áthaladó közlekedési rendszereket terheli, a tömegközlekedési rendszerek megújítása, kapacitásnövelése és kiszolgáló létesítményeinek létrehozása elengedhetetlen a város és vonzáskörzetében.

A 3. fejezetben ismertetett nyitott EU társfinanszírozási pályázati lehetőségek alapján jelen anyagunkban a továbbiakban kimondottan a kötőtpályás közlekedés fejlesztésének lehetőségeivel foglalkozunk.

A városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésének lehetőségeit már korábban is számos anyag vizsgálta. Ezek a vizsgálatok különböző megbízótól kiindulva foglalkoztak többek között a kötőtpályás közlekedés fejlesztésével a budai térségben illetve Budaörs érintettségében, vagy a budaörsi kistérség és a zsámbéki-medence kapcsán az elővárosi vasúti rendszerrel összefüggő hálózatokkal, továbbá a város és a budapesti metró kapcsolódási pontjaival.

A következő fejezetben ezen korábbi vizsgálatokra épülve, azok eredményeinek figyelembevételével tekintjük át azokat a szakmai oldalról már részletesen vizsgált lehetőségeket, amelyek reális megoldást adhatnak Budaörs számára az elővárosi közlekedés fejlesztésében. Röviden áttekintjük az egyes fejlesztési projektek költségeit, hatásait, megvalósításuk egyéb feltételeit, illetve a kockázatokat.

6.1 A vasút fejlesztése

6.1.1 Előzmények

A budaörsi térséget érintő vasúti fejlesztéssel kapcsolatosan az elmúlt időszakban három előzetes vizsgálati dokumentum említhető meg:

- „S-Bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása és a Budapesti Elővárosi Vasúthálózat Fejlesztése, Megvalósíthatósági tanulmány (FÖMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium 2008. augusztus, Tsz: 90.07.17, Megbízó: BKSZ Nonprofit Zrt. és NIF Zrt.) ennek részeként
- A Budai oldal kötőtpályás közlekedésének fejlesztési lehetőségei (az S-Bahn koncepció kiegészítő vizsgálata)
- Budaörs város és a kötőtpályás közlekedés lehetséges kapcsolata, Tanulmányterv (MÁVTI 2003. július, Tsz.:11441/A, Megbízó: Budaörs Város Önkormányzata)

Megjegyzendő, hogy az S-Bahn koncepció figyelembe vette a korábbi MÁVTI által vizsgált lehetőségeket, hiszen a 2007-2008. évi munkacsoportnak a MÁVTI is tagja volt.

6.1.2 Lehetséges műszaki tartalom

Az S-Bahn koncepció kiegészítő vizsgálata foglalkozott külön a Zsámbéki medence nagyvasúti kiszolgálásának lehetőségeivel, melynek keretében három elképzelés került előtérbe. Két alternatíva az 1.sz. és a 2.sz. vasútvonal összekötését tartalmazza (egyik a Zsámbéki medence feltárásával, a másik az M0 nyomvonal környezetében), míg a harmadik változatnak része a budaörsi kiágazás létesítése az 1.sz. vasútvonalból Budakeszi irányába (1/a).

Az S-Bahn hálózat részeként korábban tervezett 1/a vasútvonal az S-Bahn koncepció végső, kifejlett állapotában SC41 szerint szerepel (Budakeszi – Ráckeve, ill. Budakeszi – Lajosmizse vonalakként). A Budaörs-lakótelep vasútállomás – a korábbi MÁVTI vizsgálatok szerint különböző változatokban nem azonos helyen, azonban nagyjából megegyező térségben – a budaörsi bevásárlóközpontok közelében, attól nyugatra a Törökugrató hegy lábánál szerepel. Bár az 1/a. vonalvezetése Budaörs Város Településszerkezeti tervében szerepel (a Településszerkezeti terv áttekintő térképét lásd a mellékletben), ugyanakkor a budakeszi kapcsolat abból adódóan, hogy nem rentábilis, nem kapott hangsúlyt sem a tervezők részéről, illetve ennek alapján már a budaörsi városvezetés sem tekinti támogathatónak (48/2009.(III.25.) sz. önkormányzati határozat szerint).

Az S-Bahn hálózat részeként vizsgált, csak az 1. sz. MÁV vonalat érintő kialakítás szerint a vasútvonal Budaörs vasútállomástól ágazik ki, majd az M1-M7 autópálya bevezető szakaszát keresztezve a Törökugratótól nyugatra északi felé fordul és a Csiki-hegyek illetve a Farkashegyi repülőtér között érheti el Budakeszit. (Ezen elővárosi vasúti beintegrálódásra a MÁVTI 2003. évi anyaga 4 nyomvonal-változatot vizsgált meg.)

A meghosszabbított vasúti vonalszakasz 9,8 km-t jelent, míg a közlekedés feltételeinek megteremtéséhez fejlesztendő hegyeshalmi fővonal vasúti szakasz még további 6 km-t ölel fel (Budaörs-Kelenföld között). A hegyeshalmi vonalszakaszon ugyanis a jelenlegi kétvágányos kialakítás okán a jelenlegi menetrendi struktúrába nem illeszthető be a többlet igényként megjelenő elővárosi szerelvény, ezért a 6 km-es szakaszon szükséges a 3. és 4. vágányok kiépítése. A kiágazó 9,8 km-es részen azonban elegendő egyvágányos kialakítás is közbeső kitérőkkel.

Az S-Bahn hálózat a jelenlegi Budaörs állomáson kívül a városban egy új állomás kialakításával is számol. A kötöttpályás állomás megfelelő használatának érdekében, így mind a budaörsi, mind a környéki települések ráhordó közforgalmának ellátásához a vasút déli oldala és a közigazgatási határ közötti területet (Szilvás) közlekedési területnek, mint közlekedésfejlesztési helynek jelölték ki. Meg kell jegyezni, hogy korábban ez a terület intermodális csomópontként szerepelt a Településszerkezeti Tervben, mely azóta kikerült és jelenleg közlekedési területként jelenik meg, csatlakozva az újonnan kialakításra kerülő Szilvás vasúti megállóhoz. Ennek oka, hogy a Tópark beruházás előrehaladásának figyelembevételével a környék ilyen jellegű közlekedés eszközváltási pontja Törökbálint felé helyeződött át, így az új intermodális csomóponti szerep is inkább a Tóparki fejlesztésekhez köthető, ahol együtt jelenhet majd meg autóbusz végállomás és P+R parkoló is. A P+R parkolás fejlesztésének célja a személygépkocsival kezdődő utazások minél nagyobb hányadának kombinált utazással való lebonyolítása, közforgalmú közlekedési eszközzel történő befejezése.

Az S-Bahn koncepció részeként a jelenlegi vasútállomások fejlesztése is megjelenik. Így Budaörs kapcsán az autópálya déli oldalán fekvő Budaörs vasútállomáson a következő főbb fejlesztések szerepelnek: szintbeni beszállást lehetővé tevő peronátépítés (sk+55 cm-re), gyalogos aluljáró és lift építés, esőbeálló kialakítás és utastájékoztató fejlesztés, a felvételi épület felújítása, 30 férőhelyes P+R parkoló építés és 10 kerékpár elhelyezését biztosító B+R tároló elhelyezés.



8. ábra Budaörs és környezetében tervezett jelentősebb beépítési, ill. közlekedési infrastruktúra fejlesztések

Budaörs elővárosi közlekedését befolyásoló elemként említést kell tenni a városon kívüli, de a városra is visszaható törökbálinti fejlesztésről. A Tópark beruházás terveiben ugyanis szerepel egy új vasúti megálló létesítése és hozzá kapcsolódóan új intermodális csomópont megvalósítása. A vasútállomás a Törökbálinti-tó déli fejlesztési területén tervezett a jelenlegi 1.sz. hegyeshalmi vasút vonalán.

6.1.3 Költségek

Az S-Bahn hálózat részét képező Budakeszit elérő 1/a vasútvonali fejlesztés költsége 33,6 Mrd Ft-ra becsült. Ez az összeg tartalmazza a jelenlegi hegyeshalmi vonal 3-4-dik vágányának kiépítését, mely a szárnyvonali fejlesztés 37,5 %-át teszi ki.

A szárnyvonal részleges megvalósulása esetén, pl. csak a Budaörs-lakótelep új állomásig történő kiépülés esetén a beruházás költsége is kisebbre tehető (erre a műszaki tartalomra vonatkozóan nincs becsült adat).

Az előzetes vizsgálatokban (6.1.1 Előzmények fejezet) nincs költségbecslés arra vonatkozóan, hogy egy új budaörsi vasúti megállóhoz kapcsolódóan milyen nagyságrendet jelenthet a közlekedési kapcsolatokat segítő közlekedésfejlesztési beruházás megvalósítása (autóbusz forduló, P+R, B+R parkolók). Így ilyen irányú döntéshez feltétlenül javasolható külön, kimondottan erre vonatkozó elemzés.

6.1.4 Hatások

Az 1.sz. vasútvonal Budaörs közlekedésében jelenleg csekély szerepet tölt be. Ennek oka részben a vonalvezetés adta állomás elhelyezkedéséből adódik, mivel a budaörsi vasútállomás teljesen kívül esik a város napi életterétől, sőt még kapcsolati rendszere sem kellően megoldott.

Ebből adódóan a város lakott területeihez közelebb eső vonalvezetéssel és az autópálya szakasz fizikai elválasztásának kiküszöbölésével megteremthető vasút, a tervezett vasúti megállóval egyetemben feltétlenül kedvezőbb hatással lenne a közlekedési folyamatokra, mint a mai helyzet.

Az S-Bahn koncepció kiegészítő vizsgálata szerint az 1/a vasúti kiágazás utasforgalom tekintetében nem olyan mértékű, amely önálló (az S-Bahn egyéb fejlesztéseitől független) értékelése alapján megtérülővé tenné a projektet. Ugyanakkor a budaörsi térségben – a forgalmi modellezés alapján – prognosztizált 3.170 napi utasforgalom nem tekinthető elhanyagolható mértékűnek, hiszen vasút nélkül ez a forgalom a közutat terheli valamilyen formában, tovább növelve ezáltal a közúti torlódásokat, ellehetetlenítve ezzel az ingázó forgalom attraktivitását.

Ebből adódóan nem lehet kétséges a kötöttpályás közlekedés fejlesztésének létjogosultsága, s ha még ehhez hozzátesszük a közlekedési igényekre kiható egyéb települési és környéki várható fejlesztéseket, akkor nem ódázható el a közösségi közlekedés attraktivitását megteremtő intézkedés, fejlesztés.

6.1.5 A fejlesztés feltételei és kockázatai

Az **S-Bahn koncepcióban foglaltak szerint a vasúti fejlesztések I. üteme** elsősorban a meglévő sebességkorlátozások feloldását, az utasforgalmi létesítmények felújítását és az intermodális csomópontok létrehozását tartalmazza, mely megvalósítás – jelen tudásbázis szerinti – időtávja **2020-ig** tehető. Ez tehát a város szempontjából a meglévő **Budaörs állomás fejlesztését** öleli fel.

Az **S-Bahn koncepció** további időtávja vonatkozásában az **1.sz. vasútvonalat érintő fejlesztések csak a III. ütemben tervezettek**, mely a projektben a **2027-ig** terjedő időszakot jelenti.

Mindebből az látszik, hogy az egyéb beruházásból történő vasúti fejlesztés részben középtávon, részben nagy távlatban számol a Budaörsöt érintő megvalósulásokkal. A hatások alapján az is szembetűnik, hogy a város önmagában nehezen tudná aktivizálni egy ilyen infrastrukturális fejlesztés korábbi létrejöttét. Csak abban az esetben lehet életképes a projektötlet, amennyiben indokolt közlekedési lánc jellegű igények együttesével és megfelelő partnerekkel közösen lépnek a fejlesztés útjára.

A számba jöhető partnerek elsődlegesen azok a szervezetek, intézmények, amelyek alpból érintettek a vasúti fejlesztéssel összefüggésben. Ezek a következők:

- MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (mint az állami vasúti fejlesztések beruházója)
- érintett környéki települési önkormányzatok

Fentiek mellett azonban még ki kell emelnünk a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. szerepét is, mivel állami területi érintettség folytán a területek fejlesztésre vonatkozó rendelkezésre állása az intézmény támogató hozzájárulása nélkül (és feltételeinek betartása mellett) nem lehetséges.

További potenciális partner lehet a Tópark beruházás közeli érintettsége alapján és a mindkét települést elérő 1.sz. vasútvonal okán:

- Törökbálint Város Önkormányzata
- Walker and Williams Investment Group Hungary Zrt. (a Tópark beruházás befektetője).

A vasút fejlesztése elsődlegesen állami feladat, ebből adódóan a települési önkormányzatok jellegükből adódóan inkább lobby feladattal segíthetik a beruházás aktivizálását. A vasúti vonalas fejlesztésekkel összefüggően inkább a kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések (állomási környezet, intermodális csomópont, P+R, B+R ráhordás, stb.) kapcsán jelentkezhet önkormányzati tevékenység, amely viszont nem a KÖZOP, hanem a KMOP kereteiből finanszírozható.

6.2 A metróvonal meghosszabbítása

6.2.1 Előzmények

A metró fejlesztéssel kapcsolatosan a következő előzetes vizsgálati dokumentumok vannak:

- „S-Bahn” rendszerű gyorsvasúti közlekedés kialakítása és a Budapesti Elővárosi Vasúthálózat Fejlesztése, Megvalósíthatósági tanulmány (FÖMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium 2008. augusztus, Tsz: 90.07.17, Megbízó: BKSZ és NIF Zrt.) ennek részeként
- A Budai oldal kötőtpályás közlekedésének fejlesztési lehetőségei (az S-Bahn koncepció kiegészítő vizsgálata)
- Budaörs város és a metró lehetséges kapcsolódási pontjainak elemzése, Tanulmányterv (FÖMTERV Rt. 2004. június, Tsz: 12.04.036, Megbízó: Budaörs Város Önkormányzata)

- Budaörs város és a kötöttpályás közlekedés lehetséges kapcsolata, Tanulmányterv (MÁV TI 2003. július, Tsz.:11441/A, Megbízó: Budaörs Város Önkormányzata)

6.2.2 Lehetséges műszaki tartalom

A metró fejlesztés lehetősége Budaörs érintettségében a 4-es metróvonal nyugati irányú meghosszabbításaként kerülhet szóba.

A 4-es metró 7,3 km-es I. szakasza az Etele tér és Baross tér között jelenleg épül. Az összesen 10 állomást magába foglaló kivitelezés eredményeként létrejövő hálózaton és új járműveken – a jelenlegi információk alapján – várhatóan 2012-től lehet majd utazni.

A 4-es metró 3,2 km-es II. szakasza a Baross tértől a Bosnyák térig vezet. A 4 állomásos (Dózsa Gy. út, Hungária krt., Róna u., Bosnyák tér) második szakasz tervdokumentációja az első szakasszal együtt készült el, és már rendelkezik vasúthatósági, illetve környezetvédelmi engedéllyel. A nyomvonal fővárosi szabályozási terv szinten szerepel, a megvalósításra van szándék, a kivitelezés előkészítése még nem kezdődött meg.

A metróvonal III. szakasza 2,5 km hosszúságú és a hálózat nyugati irányú meghosszabbítását jelenti, az Etele tértől Budaörs, virágpiacig (Madarhegyig). A 2 állomást (Gazdagrét, Madárhegy) tartalmazó harmadik szakasz nyomvonal a fővárosi szabályozási terv szinten megjelenik, illetve Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervében is szerepel.

A 4-es metróvonal 4,3 km-es IV. szakaszát – az előzetes elképzelések szerint – a vonal keleti végének további meghosszabbítása jelenti, mégpedig a Bosnyák tértől Rákospalotáig. Ez a szakasz szintén szerepel fővárosi szabályozási terv szinten.

Mindezek alapján **Budaörs város elérése az M4 metró V. szakaszaként értelmezhető**, amely a Budaörsi virágpiaci III. szakasz további meghosszabbításaként jelenhet meg.



9. ábra A 4-es metró első három szakaszának nyomvonala (forrás: www.metro4.hu)

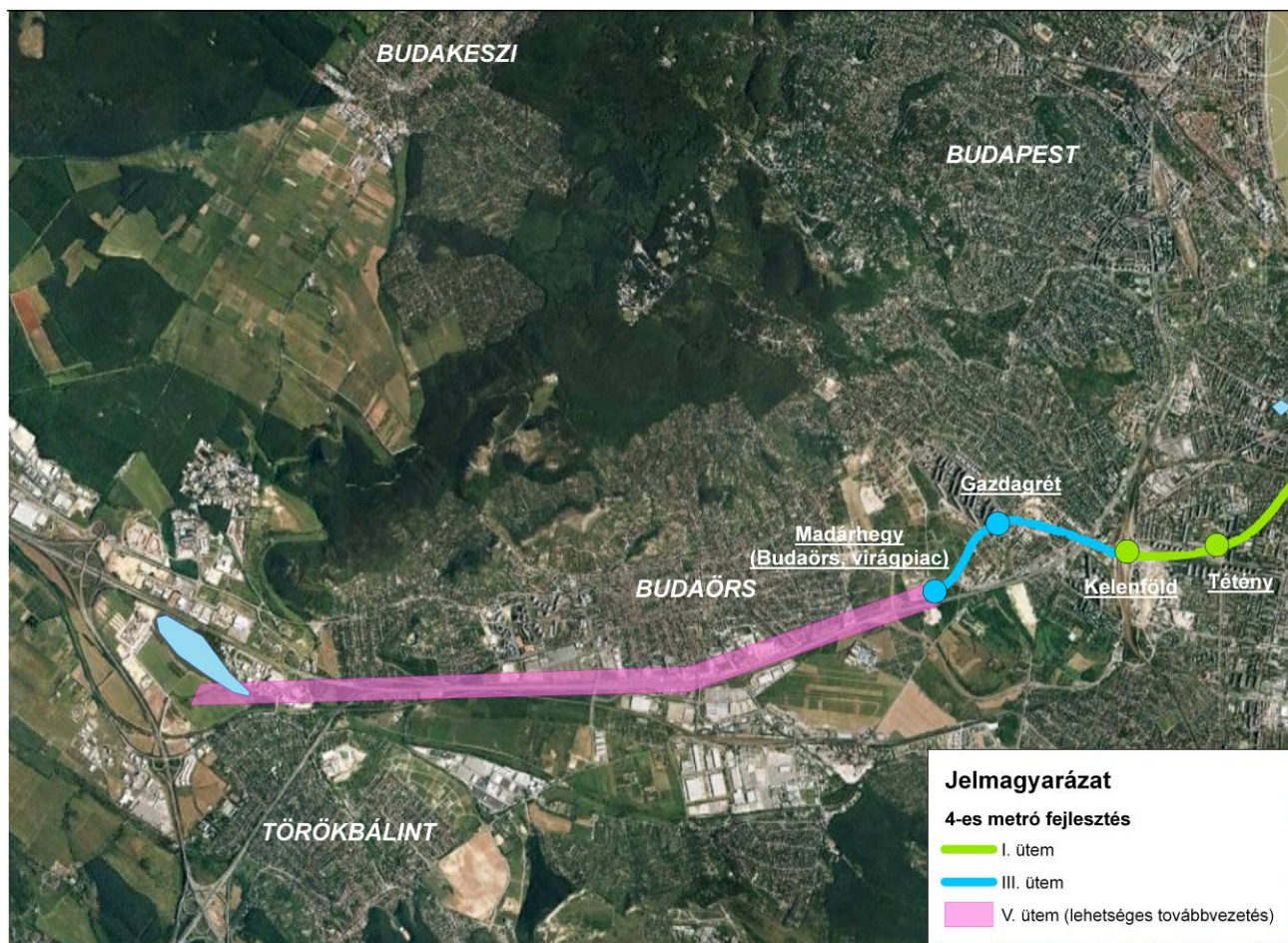
A Budaörsig való továbbvezetés koncepciójára már készültek előtanulmányok. A vonalhosszabbítás az M1-M7 autópálya mellett vezethető kéreg alatti vonalvezetéssel Budaörsig.

A FÖMTERV Zrt. 2004. évi tanulmánya a budaörsi területre több változatot is vizsgált, annak függvényében, hogy annak budaörsi pontja mely területet éri el. A korábban megtervezett Madárhegyi (virágpiaci III. szakasz) végállomás módosítása nélkül a metróvonal továbbvezethető a dél-budai tehermentesítő út (Egér út) csomóponti ágai alatt átbujtatva az M1-M7 autópálya mellett. Az Őrsöd vonalában lévő gerinc alatt egy rövid szakaszon részben bányászati, részben felülről nyitott módszerrel áthaladva, Budapestet elhagyva szinte a budaörsi benzinkútig (Károly király útig) a vonalat a felszínen lehet vezetni. A budaörsi elérési terület a különböző változatok szerint vagy a Szivárvány utcai végállomás környezete (bevásárlóközpontok mellett), vagy a Bretzföld u. térsége.

A metróvonal Madárhegyen túli nyugati meghosszabbításának korábbi vizsgálatait két budaörsi állomással számoltak (FÖMTERV anyagok). A közbenső állomás a Károly király út térségében, az M1-M7 autópálya északi oldalán a felüljárótól keletre, a Stefánia utca – Törökbálinti utca által határolt területen képzelhető el, ahol lehetőség adódhat a metró állomáshoz egy nagyjából 1000 férőhelyes P+R parkoló létesítésére is. A budaörsi városi másik állomás helye – mint arról már korábban említést tettünk – a Szivárvány utca, vagy a Bretzföld utca közelében lehetséges.

Mindezek persze attól is függhetnek, hogy a metróvonal továbbvezetésével miként számolhatunk.

A Budaörs és a törökbálinti környezetében lévő fejlesztések (pl. Tópark beruházás) kapcsán nem csak a vasút szempontjából, hanem a metróvonal kapcsán is joggal felvetődik a Budaörsön túli Törökbálinti térség elérése.



10. ábra A 4-es metró lehetséges továbbvezetése Budaörs, illetve Törökbálint felé

Igaz a metróval összefüggésben nem készültek ilyen jellegű törökbálinti meghosszabbítással foglalkozó tanulmányok, vélhetően ez is érdemleges fejlesztési megoldás jelenthet a kötöttpályás fejlesztés forgalmi indokoltsága és megtérülése szempontjából.

A 4-es metró vonalának V. ütemű meghosszabbítása, a Budaörs, virágpiactól Törökbálint Tóparkig mintegy 7,5 km hosszúságú metróvonalai fejlesztést jelenthet. Mindenképpen célszerű lehet a vasútvonalai fejlesztések alternatívájaként, így azzal akár összevethetően is a metróvonal nyugati irányú fejlesztését is megvizsgálni, legalább tanulmány szinten, műszaki megvalósíthatóság-, költség és megtérülés oldalról.

6.2.3 Költségek

A 4-es metróvonal Budaörs, virágpiactól Törökbálint, Tóparkig történő meghosszabbítása, azaz az V. szakasz kialakítása nehezen becsülhető. Erre a metróvonalszakaszra ugyanis költségbecslés még tanulmány szinten sem készült.

Metrófejlesztés kapcsán talán a legfrissebb költség adatokat a Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFT) dokumentumból lehetne figyelembe venni. (E dokumentumot egyébként Budapest Főváros Közgyűlése 2009. január 29-én fogadta el. A BKRFT dokumentumban szereplő metrófejlesztések a 2020-ig való megvalósulási hálózati elemeket tartalmazzák.)

A BKRFT-ben szereplő metróvonal fejlesztési szakaszok – akár 3-as metró, akár 4-es metró vonalakról van szó - azonban műszaki tartalmukban jelentősen eltérnek egymástól. Így pl. más km-re vetített fajlagos költségek adódnak, ha egy szakasz kéreg alatti vezetéssel, vagy mélyvezetéssel épül, nem beszélve egy felszíni vezetésű szakaszcól. Emellett különböző kiépítettségi elemek is befolyásolhatják egy-egy szakasz megvalósításának költségét, mint pl. az állomások száma, a szükséges egyéb műtárgyak (pl. felszíni vonalvezetésnél), stb.

Függetlenül attól, hogy a BKRFT-ben lévő metróvonal fejlesztések nem azonos kialakítással számolnak, ahhoz azonban megfelelőnek bizonyulnak, hogy alapját képezzék egy Budaörs és térsége 4-es metró V. szakasz fejlesztés költségbecsléséhez, természetesen 2010-es indexálás mellett. A km-re vetített fajlagos költségek átlagának figyelembevételével **a budaörsi térség 7,5 km hosszúságú fejlesztése – a fentiekben leírtak alapján – mintegy nettó 100-150 Mrd Ft-ra becsülhető.**

Természetesen ez a durva költségbecslés számtalan bizonytalanságot takar. Így a terület igénybevétele, a tervezés, vagy a projekt előkészítési költségei, az engedélyezési és eljárási díjak, illetve a szükséges közművezeték és egyéb kutatások (pl. talajmechanikai) számbavétele vélhetően mintegy 20-25 %-ban is befolyásolhatják az összes költségek alakulását. Emellett ez a költség nem tartalmazza a metrófejlesztéshez illeszkedő felszíni közlekedési beruházásokat (ráhordó buszhálózat kezelését megoldó buszmegállók és végállomás, a metró átszállási ponthoz illeszkedő P+R jellegű személygépjármű parkolás kialakítása, stb.).

6.2.4 Hatások

A metróvonal megjelenése jelentős hatással bírhat a budaörsi közúti közlekedésre. A város kelet-nyugati irányú forgalmát és budapesti szoros kapcsolatát biztosító metróvonal a közforgalmú autóbusz hálózat jelentős szerepét átveszi, így az autóbuszos kiszolgálás rendszere alapvetően a helyi feladatellátásban és a metróra való ráhordásban jelentkezik.

A budaörsi metró ugyanakkor a városnak a környező településekkel való kapcsolatára is kihat, mivel a környező településekről való közforgalmi, ráhordási funkció felerősödik.

Amennyiben a meghosszabbított metró végpontja Budaörs, úgy a ráhordási funkcióhoz több igény is kapcsolódik (autóbusz megállók, busz visszafordításra alkalmas terület a végállomás környezetében, esetleg jármű elhelyezési és rendezési feladatok, stb.). Hasonló módon a metróra történő autós ráhordás is felértékelődhet, így egy budaörsi végpontú metró esetében az intermodalitás jelenik meg.

A metró nyugati meghosszabbításával összefüggő modellezés azt mutatta, hogy **utasforgalmilag lenne létjogosultsága a 4-es metróvonal mind Budaörsi-, mind Törökbálinti kapcsolatának.**

A Budaörstől szállított napi utasszám elérheti a 20 ezer napi utas forgalmat. Az utasforgalmi terhelési ábrát a Melléklet második grafikonja szemlélteti.

A budaörsi napi 20 ezer nagyságú napi utasforgalom természetesen a metróra történő egyéb ráhordó forgalommal (autóbusz, szgk. átszállás, stb.) együtt értendő. Ha azonban egy törökbálinti metróhosszabbítás lehetőségével számolnánk tovább távlatban – például ha a törökbálinti Tópark környezetének elérése metróval történik –, akkor számottevően nagyobb utasforgalmi mértéket lehetne prognosztizálni. A Tópark fejlesztés révén ugyanis (a beruházással összefüggő előzetes tanulmányok szerinti munkahelyteremtés alapján) napi 15 ezer fő kereskedelmi dolgozó munkába járási igénye jelenik meg. Ez mintegy 25 %-os átlagos tömegközlekedési utazási aránnyal figyelembe véve – ebben az utazási relációban - legalább 3.000-5.000 utast jelent egy munkanapi csúcsórában. A 4-es metróvonal egyéb szakaszainak utasforgalmi prognosztizációja ismeretében a metróvonal nyugati irányú, Tóparkig történő fejlesztése vélhetően hosszabb távon rentábilissá teheti a beruházást.

6.2.5 A fejlesztés feltételei és kockázatai

A 4-es metró Budaörs várost is elérő, és Törökbálintig történő nyugati, V. szakaszt jelentő meghosszabbításának **alapvető feltétele a metróvonal III. szakaszának megépítése.** A III. metrószakasz az Etele tértől vezet Budaörs, virágpiacig (Madárhegy). Amennyiben ez a III. szakaszú fejlesztés nem valósul meg, úgy egyáltalán nem célszerű a metró további hosszabbításában gondolkodni.

Márpedig annak ellenére, hogy a **4-es metró III. szakaszának fejlesztése**, mint projektjavaslat a Fővárosi Önkormányzat részéről benyújtásra került a Közreműködő Szervezethez, azonban – tudomásunk szerint – **a projekttel kapcsolatban nincsen döntés. Ez pedig jelentősen csökkenti az V. szakaszú budaörsi meghosszabbítás esélyét.**

Minden esetre valamely metró fejlesztés kapcsán Budaörs Város Önkormányzatán kívül a következő szervezetek lehetnek feltétlenül érintettek:

- Budapest Főváros Önkormányzata
- BKV Zrt.

- illetve Törökbálint Város Önkormányzata.

6.3 A közúti vasút (villamos) fejlesztése

6.3.1 Előzmények

A térség közúti vasút (villamos) fejlesztésével kapcsolatosan a következő előzetes vizsgálati dokumentumok ismertek:

- A Budai oldal kötőtpályás közlekedésének fejlesztési lehetőségei (az S-Bahn koncepció kiegészítő vizsgálata, FÖMTERV-KÖZLEKEDÉS Konzorcium 2008. Megbízó: BKSZ és NIF Zrt.)

6.3.2 Lehetséges műszaki tartalom

A budai térség közúti vasúttal való kiszolgálásának részeként került elemzésre a Zsámbéki medencét érintő fejlesztés lehetőségei az S-Bahn koncepció kiegészítő vizsgálatában. A fejlesztés lehetőségei azonban leginkább Budakeszi vonatkozásában tartalmaznak érdemi alternatívákat. Így pl. a **Zugligeti villamos** (jelenleg 59, 61 villamosvonal) **meghosszabbítása vagy a fogaskerekű vasút** (jelenleg 60-as villamos) **továbbvezetése** Budakeszi irányába. Bár a zugligeti alternatívák közül a villamos lehetne a forgalmi kapcsolat szempontjából (17 ezer napi utas) a kedvezőbb és gazdaságilag megtérülőbb fejlesztés, Budaörs vonatkozásában azonban nem hordoz semmiféle kapcsolati előnyt a Budapesttel való közlekedési vonatkozásban. Így ez **nem releváns fejlesztés, azaz nem számbavehető elem a budaörsi elővárosi közösségi közlekedési rendszer szempontjából.**

A közúti vasút (villamos) kérdése Budaörs vonatkozásában még egy szempontból is felmerülhet. Budaörs legdélibb csücske, a Budaörsi Kamaraerdő területe, mely jelenleg is fejlődő térség. A terület szomszédos és szinte egybenőtt Budapesttel, ahonnan a terület szélét éri el a **41-es villamos** (Kamaraerdei Ifjúsági Park vá.). Bár a villamos vonal elsősorban Kamaraerdő kiszolgálásában játszik szerepet a főváros budai belvárosi területével, és jelenlegi vonala távol helyezkedik el Budaörs központi területeitől, ennek ellenére mégis felvetődhet a villamos **meghosszabbításának** lehetősége észak-nyugati irányban, azaz Budaörs felé. A járat jelenlegi szállítóképessége (a mai járművekkel és 15 perces gyakoriság mellett) 1000 fő/óra, utasforgalma alacsony, melynek oka a műszaki állapotban, a nem túl gyakori közlekedésben, az alacsony utazási komfortjában, valamint a hosszú menetidőben keresendő. **Összegzőképpen megállapítható, hogy ez a villamosfejlesztés maximum egy közvetlenebb budafoki kapcsolatot teremthet a térség számára – ami esetlegesen a kereskedelmi létesítmények megléte miatt jöhet szóba (Savoya Park) – ám a fővárosi irányú jelentősebb elővárosi forgalmi áramok szempontjából nem hordoz jelentőséget.**

6.3.3 Költségek, hatások

A fenti Zugligeti villamos-, illetve a fogaskerekű vasút meghosszabbítására vannak becsült költségek, de mivel azok a fejlesztések nem relevánsak Budaörs közlekedése kapcsán, így azokkal jelen anyagunkban nem foglalkozunk.

A 41-es villamos budaörsi meghosszabbításának lehetőségére nem áll rendelkezésre költségbecslés, tekintettel arra, hogy ilyen jellegű részletesebb vizsgálat még nem született.

A villamos közlekedés – mint az egyik kötőtpályás közlekedési mód – megfeleltethető lenne annak a budaörsi igény nagyságnak, amelyet célszerűen nem a közúti közforgalmú autóbuszokkal lenne célszerű kielégíteni.

Ha a jelenlegi villamos közlekedés eljutási idejét tekintjük ezen a vonalon láthatjuk, hogy a mai kamaraerdei végpontjától Buda egyik meghatározó pontjáig, a Móricz Zs. körtérig átlagosan mintegy 30 perc alatt lehet elérni, míg a 2-es metró Batthyány téri pontjáig villamossal több mint 40 percet kell utazni. Ehhez feltételezve a Budaörsi Sport utcai térség eléréséhez szükséges mintegy 4-4,5 km-es fejlesztési szakaszt (kb. 4-5 megállóval), az látható, hogy egy lehetséges villamos vonal hosszabbítás esetén Budaörsről nagyjából 1 óra alatt lehetne eljutni a Móricz Zs. körtér környékére. Ez az utazás pedig vonalvezetés szempontjából sem a legkedvezőbb eljutási útvonal e két virtuális pont között.

Mindezzel összevetve, hogy a jelenlegi közforgalmú autóbuszok (pl. a 40-es BKV buszok) a Budaörsi lakótelep és a Móricz Zs. körtér között jelenleg átlagosan 27 perc alatt teszik meg a távot, akkor egyértelműen kitűnik, hogy a **kamaraerdei villamos vonal meghosszabbítása nem nyújthat versenyképes kötőtpályás közlekedési módot a budaörsi igények kielégítéséhez.**

7 Lehetséges továbblépés

Tekintettel a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program 2. prioritási forrásainak kimerülésére, jelen akciótervi időszakban (2009-2010) a KMOP kereteiben nem várható újabb közlekedésfejlesztési pályázatok kiírása. A KMOP finanszírozási terve szerint – a régió fejlettségéből adódóan – a következő akciótervi időszakban (2011-2012) közel negyedére csökken a rendelkezésre álló forrás, így a közlekedésfejlesztési projektek támogatása is várhatóan nagyságrenddel alacsonyabb lesz.

A KÖZOP 5. prioritásai közül az 1-2-3. konstrukciók lezárásra kerültek, a 4-es konstrukcióban csak olyan projektek előkészítéséhez lehet támogatást kérni, amelyek megvalósításának szükségességéről a Kormány korábban már döntött és a projektek kormányhatározatban nevesítésre kerültek, és amelyek előkészítése előrehaladott állapotban van. Jelen projektötlet nem elégíti ki ezen feltételeket.

A fentiek alapján Budaörs Város projektötlet birtokában jelenleg csak a KÖZOP 5. prioritás 5. konstrukciója keretében van módja a projektötletet benyújtani a kötöttpályás városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésére. A megpályázható projekt – a megnevezett tevékenységek közül – pedig **Megvalósíthatósági tanulmány készítése lehet, mivel e dokumentum nélkül sem további projekt előkészítésére, sem megvalósításra nem lehet támogatási igénnyel élni.**

A Megvalósíthatósági tanulmány projektváltozatok szempontjából is vizsgálhatja akár a vasút, akár a metró fejlesztését, de lehetséges olyan tanulmány készíttetése is, amely valamely közlekedési ág különböző alternatíváinak vizsgálatára terjed ki.

Tekintettel arra, hogy a projekt vélhetően a felszíni mellett föld alatti beavatkozást is tartalmaz, ezért a Megvalósíthatósági tanulmány részeként műszaki részletes vizsgálatokra is szükség van (pl. felszíni-, felszín alatti vizek, geológia, régészet, környezetvédelmi kérdések, terület-igénybevétel, jogszabályi környezet, stb.). Emellett a műszaki részek mellett a Pályázati Útmutatónak megfelelően a tanulmánynak része a részletes költség-haszon elemzés és előzetes környezeti hatások vizsgálata is.

Mindezek figyelembevételével egy ilyen horderejű **Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése** önmagában a beruházás 0,5-1 %-ára tehető, amely **nettó 600-650 millió Ft-ot jelenthet**.

Ugyanakkor a pályázatban célszerűen nem csak a Megvalósíthatósági tanulmány tervezési feladatát kell pénzügyileg számba venni, hanem azokat a tevékenységeket, amelyek ennek létrehozását segítik és elszámolhatóak a KÖZOP Pályázati Felhívásának megfelelően. Így a projektötlet költségvetése legalább az alábbi tevékenységekkel lehet teljes:

	millió Ft (nettó)
Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése	600-650
Közbeszerzési tevékenység (közbeszerzési tanácsadó, közbeszerzési eljárási díjak) a megvalósíthatósági tanulmány készítőjének kiválasztásához	10-20
Projektmenedzsment	
Egyéb szakmai szolgáltatások igénybevétele (könyvvizsgálat, tájékoztatás)	
Becsült teljes projektköltség	610-670

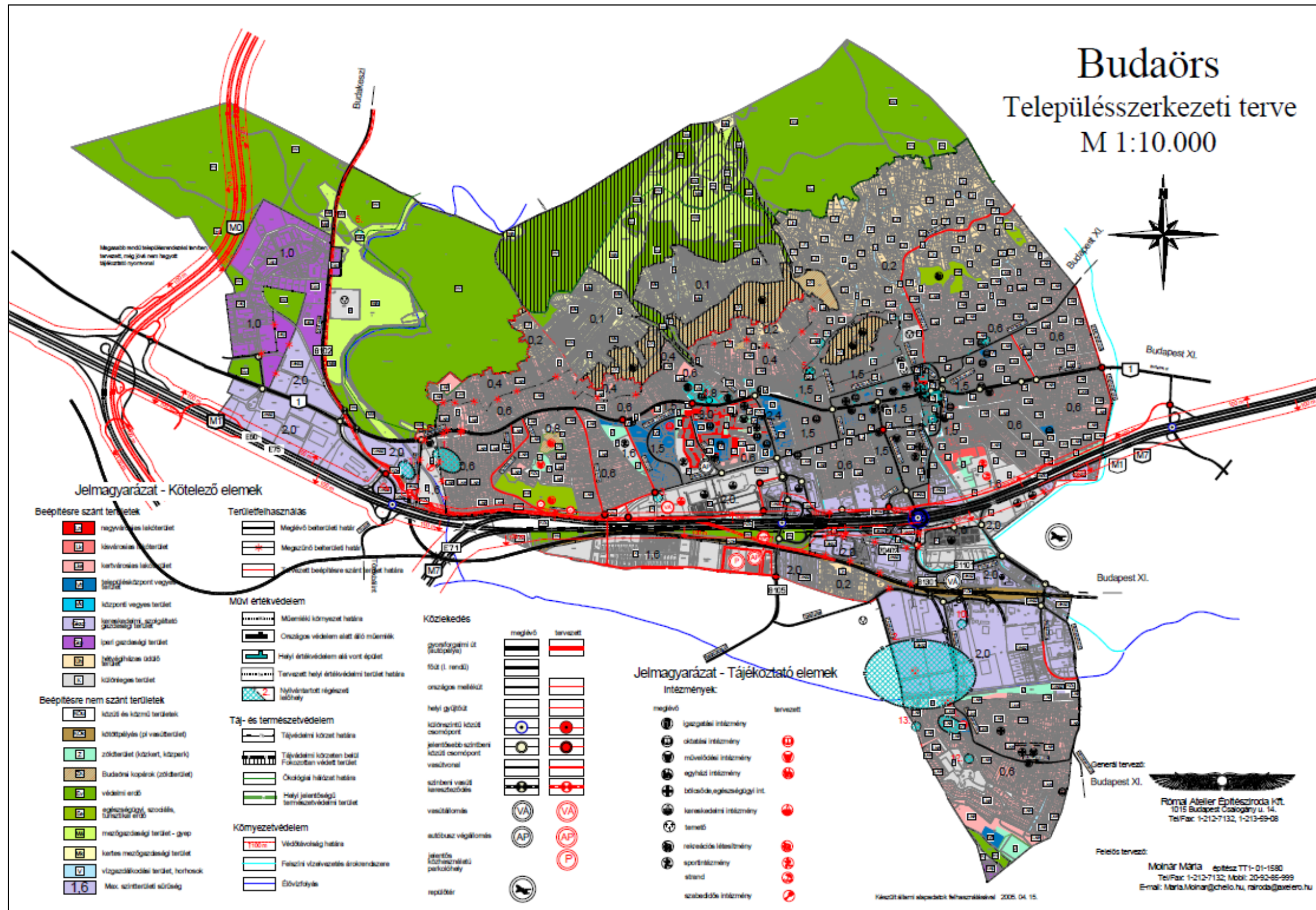
2. táblázat *Becsült projektköltség az EU társfinanszírozással elkészítendő Megvalósíthatósági tanulmány projekthez*

Az előkészítési tevékenységnek számító **fenti projektfeladatok teljes időtartama** – a hasonló jellegű és horderejű közlekedésfejlesztési előkészítések alapján – **mintegy 1-1,5 éves intervallumra tehetők**.

A Megvalósíthatósági tanulmány készítésére vonatkozó projektötlet alapján összeállított Pályázati dokumentáció – jelenlegi információk szerint - folyamatosan benyújtható. A döntési moratórium miatt azonban a projektötlet várhatóan az új Kormány minisztériumainak felállása után kerülhet egy felállított projektzsűri elé (a jelenlegi projektzsűri munkáját befejezte, így feloszlításra került). Így **a projektötlet további sorsának és érdemi döntési folyamatának várható időintervalluma ma nem prognosztizálható**.

Amennyiben Budaörs Város Önkormányzata esetlegesen Törökbálint Önkormányzatával közösen mindezek ismeretében úgy dönt, hogy pályázatot nyújt be Megvalósíthatósági tanulmány készítésére, úgy célszerű a témába már az előkészítés szakaszában bevonni azokat a partnereket, amelyek a fejlesztés kapcsán, azaz az előkészítés, a megvalósítás és az üzemeltetés vonatkozásában érintettek lehetnek. A fejlesztés jellegétől függően ilyen partnerek lehetnek: Budapest Főváros Önkormányzata, érintett szomszédos települések önkormányzatai, Budaörsi kistérségi társulás, MÁV Magyar Államvasutak Zrt., MÁV-START Zrt., Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., BKV Zrt., Volánbusz Zrt., Budapesti Közlekedési Szövetség, Parking Kft.

8 Melléklet



II. A BUDAI OLDAL KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

