



Baranyay Árpád

## A 11. sz. FŐÚT BUDAPEST–SZENTENDRE KÖZÖTTI SZAKASZÁNAK TERVEZÉSE

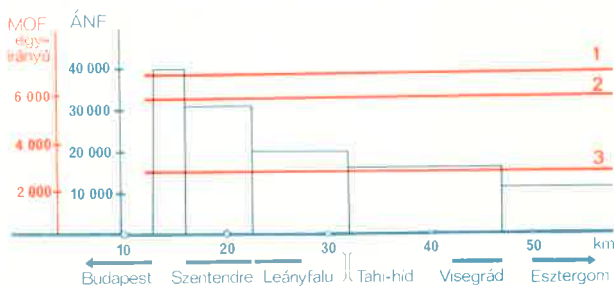
A Duna-kanyar Magyarország egyik legszebb vidéke. A természeti szépségekben gazdag táj a budapestiek kedvelt kiránduló- és pihenőhelye.

Az üdülőterület gyors ütemben fejlődik. Elkészült a leányfalui strand, épül a szentendrei falumúzeum és a pilisi parkerdő. A távlati tervekben szerepel a szentendrei Duna-ág tóvá duzzasztása.

A Duna-kanyar jobb parti forgalma a 11. sz. főúton bonyolódik. A Budapest–Szentendre közötti szakaszon hét közben főleg az ipari jellegű, a Budapest–Esztergom szakaszon a tavaszi és őszi időnyben a hétvégek kiránduló jellegű forgalma a mérvadó.

A mértékadó hétfévi csúcsóraforgalom 70%-a Pestről indul, illetve Pestre érkezik, 30%-a Budáról indul vagy Budára érkezik. Összehasonlítással, a tervezett autópálya-hálózat becsült forgalma a „gépkocsi-telítettség” idején, Budapest határán:

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| ● M 7 60 000 E/nap | ● M 5 30 000 E/nap  |
| ● M 3 45 000 E/nap | ● M 11 30 000 E/nap |
| ● M 1 40 000 E/nap | ● M 4 25 000 E/nap  |
| ● M 2 35 000 E/nap | ● M 6 25 000 E/nap  |



Az M11 autópálya és a 11. sz. főút forgalma a gépkocsi-telítettség idején

- 1 2x4 nyomú autópálya + 2 nyomú vegyes forgalmú út kapacitása
- 2 2x2 nyomú autópálya + 4 nyomú vegyes forgalmú út kapacitása
- 3 4 nyomú vegyes forgalmú út kapacitása

A Duna jobb partjának és a Pilis hegység úthálózatának gerincét a 11. sz. főút és a 1111. sz. Budakalász–(Dobogókő)–Esztergom összekötő út alkotja.

A korszerűsítés előtt a 11. sz. főút két legkritikusabb része a békásmegyeri HÉV-keresztezés és a budakalászi átkelési szakasz volt. A mintegy 2 km hosszú budakalászi átkelési szakaszon szinte valamennyi tényezőt megtalálhattuk, ami miatt egy út nem képes ellátni funkcióját: keskeny út (5–6 méteres utcaszélesség), csúszós kiskockakő burkolat nagy oldaleséssel, kis sugarú ívek, az előrelátási távolság hiánya, szintbeni HÉV-keresztezés. Ezen a

szakaszon a 40 km/óra sebességkorlátozás ellenére is sok volt a baleset.

Budapest és Szentendre között a 11. sz. főút a korszerűsítés után Budakalász községet elkerülve új nyomvonalon halad és a fővároson kívül eső szakasza megfelel a mai forgalmi igényeknek. Jelenleg, csúcsidőben a fővárosi szakasz szűk keresztmetszete okoz torlódást. A régi út is bonyolít kisebb forgalmat, elsősorban a Dobogókő felől érkező járművek veszik igénybe, a Budakalászra irányuló célforgalom mellett. Pomáz–Dobogókő forgalma a Lupa-szigeti úton jut el a 11. sz. főútra.

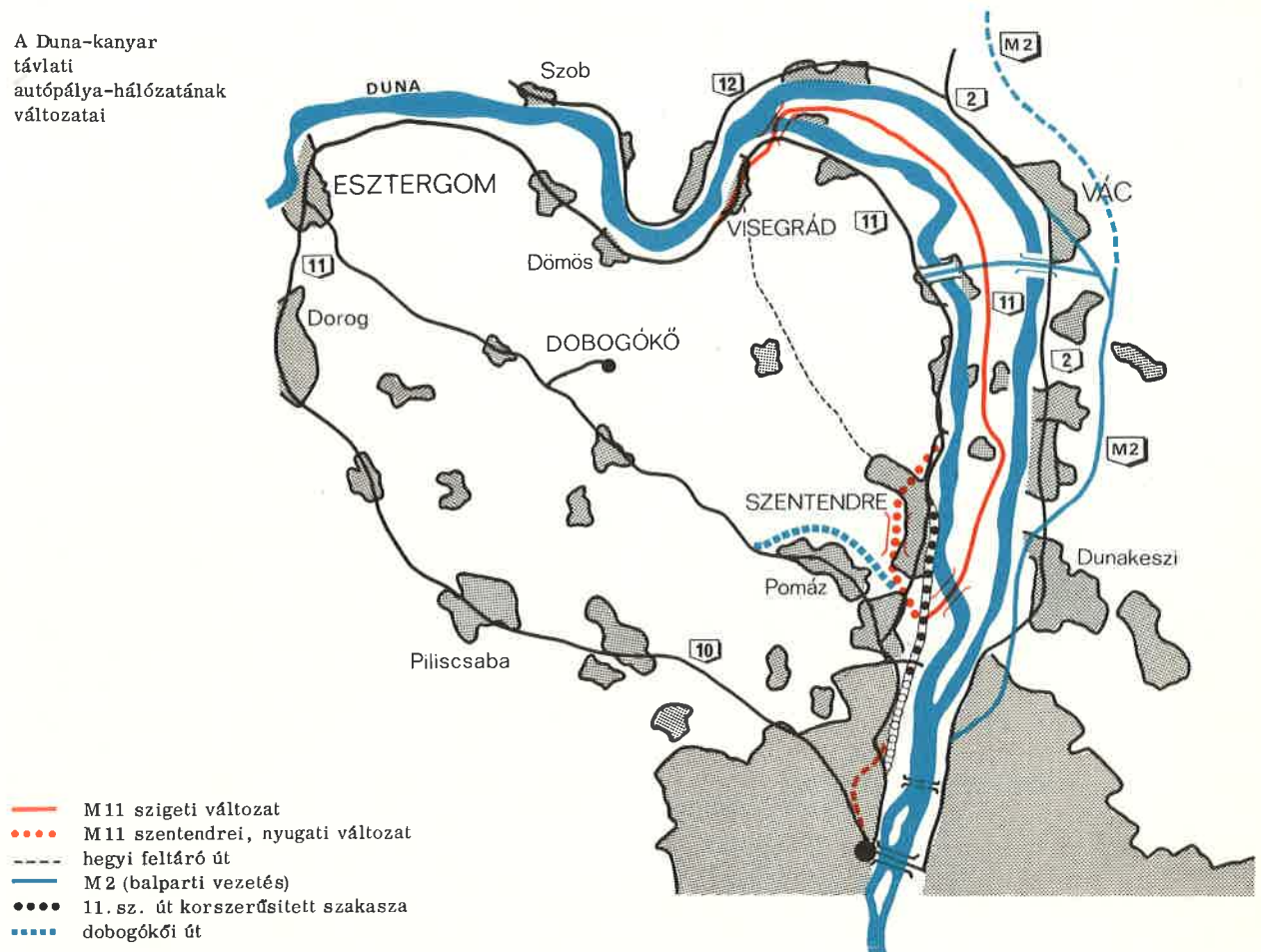
### Az úthálózat távlati tervei

A Duna-kanyar várható nagy forgalma csak gyorsforgalmú és azzal párhuzamosan haladó vegyesforgalmú út együttes kiépítésével vezethető le. A hatvanas évek elején készült úthálózatfejlesztési terv a Flórián tértől Szentendre északi széléig gyorsforgalmú út építését, a további szakaszon a meglévő út szélesítését irányozta elő. A KPM és a Fővárosi Tanács későbbi határozatai is megerősítették a gyorsforgalmú út szükségességét, de az 1990-ig terjedő távlati fejlesztési tervben az M11 autópálya építése nem szerepel.

Az M11 autópálya fővárosi bevezetésére több elképzelés adódott:

- A Duna-parton vezetett nyomvonal a Római-part üdülőjellegét rontotta volna, ezért ezt elvetették.
- A Szentendrei út fejlesztése a jelenlegi nyomvonalon, 3x2 sávú út kiépítésével (a középső két sáv változó irányú forgalommal), vagy a gyorsforgalmú és vegyesforgalmú út szintbeni elválasztásával (műtárgyon vezetett autópálya). Mindkét megoldást megnehezíti, és költségessé teszi a párhuzamosan haladó BKV gyorsvasút (HÉV), valamint az üzemek, amelyek forgalmi kiszolgálása csak a Szentendrei útról lehetséges.
- Az UVATERV a gyorsforgalmú és a vegyesforgalmú út (M11 és a 11. sz. főút) nyomvonalának különválasztását javasolta. Az 1971-ben készült tanulmány az M11 autópályát a Csetz János utcától a centrum felé új nyomvonalon, majd az óbudai temetőtől a 10. sz. főúttal közösen vezeti, a 11. sz. vegyesforgalmú utat pedig a jelenlegi nyomvonalon hagyja. E megoldás előnye, hogy a 11. sz. főút és az M11 forgalmát megosztva adja át a főváros úthálózatára: a belső Bécsi út tehermentesíti az Árpád fejedelem útját. További előny, hogy az egyidőben jelentkező Duna-kanyari és római-parti

A Duna-kanyar  
távlati  
autópálya-hálózatának  
változatai



csúcsforgalom külön úton vezethető a fővárosba. (Az 1973-ban bevezetett vasárnap esti forgalom-elterelés ezt a változatot igazolja.)

A 11. sz. főút és az M11 másik kritikus szakasza a szentendrei átkelés. Szentendre korábbi rendezési terve az M11 autópálya helyét a Duna-parton jelölte ki. Később azonban a műemléknek minősített városközpont megóvása, valamint a városnak a Dunával való kapcsolata érdekében elvetették ezt a nyomvonalat.

Az 1968-ban átdolgozott városrendezési terv az M11 autópálya helyét Szentendre nyugati, ritkábban beépített részén jelölte ki. Ezt a változatot az UVATERV tanulmánytervi szinten kidolgozta. A tervezett nyomvonal a korszerűsített 11. sz. főút 14,5 km-szelvényéből indul, érintve a Pannónia-telep szélét elhalad az épülő Szentendre-Kálvária úti lakótelep mellett, a Bükkös-patak völgyét 330 m hosszú hiddal keresztezi és a Pap-szigetnél csatlakozik a jelenlegi 11.sz. főúthoz.

Ez a változat Szentendre értékes üdülőtérletét érinti. Az autópálya részére kijelölt sávban építési tilalmat rendeltek el. Mivel az autópálya építése 1990-ig a távlati tervben sem szerepel, a telkek kisajátítá-

sára még nem került sor. Emiatt a telkek vagy elértéktelenednek, vagy a tulajdonosok engedély nélkül építkeznek.

Az ún. „nyugati változat” nem oldja meg a 11. sz. főút Pap-sziget utáni szakaszának forgalmát, mivel a szentendrei és a leányfalui szakaszon az út szélesítése 4 sávra csak igen nagy költségekkel lehetséges. A távlatban pedig 6 sávú út szükséges, a felmerülő parkolási igényvel. Ezen a szakaszon gyorsforgalmú út nem építhető.

A „nyugati változat” hátrányai miatt napirendre került az M11 autópálya átvezetésének terve a Szentendrei-szigeten. E változat szerint az autópálya Szentendrétől délre keresztezi a szentendrei Duna-ágot és a sziget beépítetlen területén haladva Dunabogdány vagy Visegrád térségében tér vissza a Duna jobb partjára.

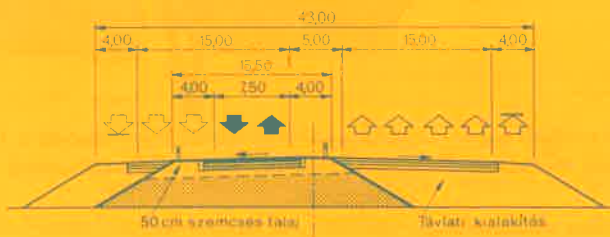
A „szigeti változat” lehetővé teszi:

- gyorsforgalmú út létesítését Visegrádig, ezzel 30-40 perces közelségbe hozza a Dömös-Esztergom közötti területet, meggyorsítva annak fejlődését;
- lehetőséget ad a főváros üdülőtérletének bővítésére a Szentendrei-szigeten;

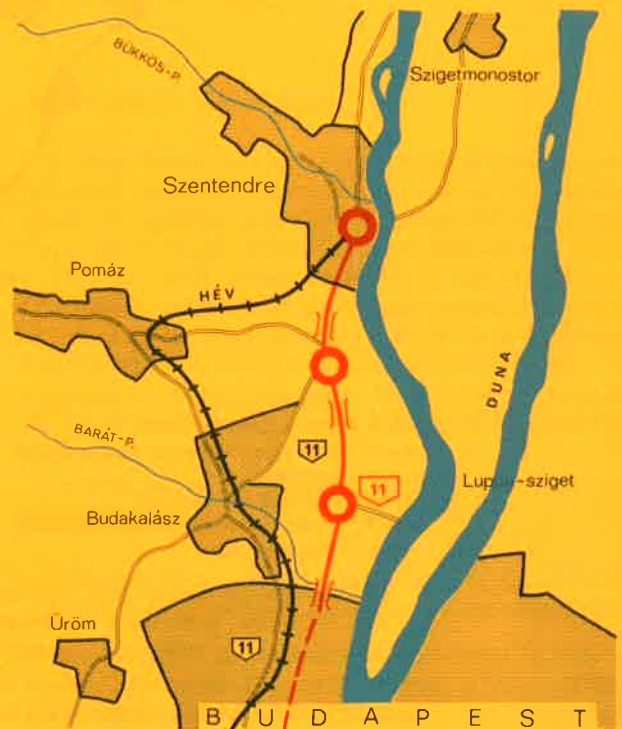


A 11. sz. főút korszerűsített szakasza

Mintakeresztmetszvények  
Külső szakaszon



Szentendrei átkelési szakaszon



- Régi úthálózat
- Szintbeni forg. csomópont
- Korszerűsített út

A korszerűsített út helyszínrajza

Főbb műszaki jellemzők	Külső szakaszon	Átkelési szakaszon
kiépítési sebesség	120 km/óra	80 km/óra
min. vízszintes iv	750 m	300 m
min. magassági domború iv	50 000 m	10 000 m
max. esés	0,5%	0,65%

- Vác és környékének közlekedését segíti a várostól délre tervezett Nagy-Duna-híd kiépítése után.

A „szigeti változat” megvalósítását kérdésessé teszi a Fővárosi Vízművek állásfoglalása, amely szerint a Szentendrei-sziget a Vízművek védőterülete.

Felmerült még Szentendre–Pilisszentlászló–Visegrád között hegyi autópálya (vagy vegyesforgalmú út) építésének gondolata. E megoldás a szentendrei „nyugati változat” továbbfejlesztése lenne, amely szerint a Pilis az átvezető úton könnyebben megközelíthető lenne és Visegrád közelebb kerülne a fővároshoz. Az UVATERV tervezői megvizsgálták a lehetséges nyomvonalakat és megállapították, hogy a Pilisen keresztül sem autópálya, sem országos főút gazdaságosan nem építhető. Több kilométeres 10%-os hosszúságú tervezése esetén is 3–4 km alagút és ugyanannyi völgy-híd építése szükséges. Hegyi feltáró út építésére azonban szükség van. Ez megvalósítható szerény műszaki jellemzőkkel (a visegrádi „Panoráma út”-hoz hasonlóan), de nagy átmenő forgalom részére nem alkalmas.

Az M11 autópálya jobb parti és szigeti vezetésének nehézségei miatt (beépítettség, illetve a Vízművek védőterülete), felmerült a bal parti vezetés lehetősége. E szerint az M2 autópálya épülne ki nagyobb kapacitással (2x2 sáv helyett 2x3) a Vác előtt létesítendő csomópontig, ahonnan a Visegrád–Esztergom közötti forgalom a Vác rendezési tervében szereplő Nagy-Duna-hídon és a korszerűsített tahitófalu Kis-Duna-hídon át jutna a jobb partra. E megoldás helyességét igazolja:

- az M2 autópálya megépítését az 1985–90. években tervezik;
- a Duna bal partján húzódó utak (M2 és 2. sz. főút) forgalma túlnyomóan ipari jellegű, a hétköznapi csúcs a jelentős, míg a jobb parti utak (M11 és 11. sz. főút) jelentős hányadában hétköznapi forgalmat bonyolítanak le, így az M2 autópálya terhelése egyenletesebbé tehető;
- a Duna-kanyar jobb parti forgalmának mintegy 70%-a pesti eredetű, ezért a járműveknek nem jelent kerülőt az M2 autópályán történő haladás.

Az M2 autópálya a külső szakaszon megépíthető 2x3 sávval, a fővárosi szakaszon azonban újabb vizsgálat szükséges.

Az 1111. sz. (Budakalász–Dobogókő–Esztergom) út a jelenlegi nyomvonalon nem maradhat:

- egyrészt a HÉV-vonal gyorsvasúttá építése után nem engedhető meg a szintbeni keresztezés (a jelenlegi helyén külön szintű keresztezés nem oldható meg);

- másrészt a pomázi átkelési szakaszon még teljes szelvényű kétsávos út sem építhető az érintett utca-sor szanálása nélkül.

A megoldást Pomáz északról való elkerülése jelenti.

## A 11. sz. főút budapest–szentendrei szakasza

Az UVATERV 1967-ben elkészítette a 11. sz. főút Budapest–Szentendre szakaszának tanulmányát, ezt követően 1968-ban a bejárési tervét.

A 11. sz. főút jóváhagyott nyomvonala Budakalász mellett a Duna árterületén halad keresztül. A jóváhagyás elrendelte: az utat árvízszint felett kell vezetni, hogy a forgalom minden időben biztosítható legyen. Ez 4–5 méter magas töltést jelent. Az UVATERV kezdeményezésére azonban az útügyi és vízügyi hatóságok megállapodtak, hogy kiépítik a budakalászi árvédelmi rendszert. A megállapodás alapján a 11. sz. főutat közel terepszinten lehetett megépíteni, s a KPM az út-földmunka megtakarítás összegét átadta az OVH-nak. A megoldásból jelentős népgazdasági előny származott: a védett terület értéke emelkedett, s nem került sor az útépitésnél improduktív földmunkára.

A 11. sz. főút Budapest határa és Szentendre között a távlati fejlesztés figyelembevételével két nyomú autópályaként épült ki. A nyomvonalat az M11 autópálya szentendrei Duna-part vonalához történő csatlakozásra terveztük.

A talajjavító feltöltés, a cementstabilizáció és a bitumenes útalap építéséhez az új út melletti kavicsbánya anyagát használták fel.

A főutak közül a 11. sz. főútnak ez a szakasza az első, amelyen festett vezetősáv készült.

Az építési tervben a vízszintes tengely- és kitérés adatokat számítógéppel határoztuk meg.

A forgalmi csomópontok szintbeni kialakításúak. Csomópont épült: a lupaszigeti útnál (14,6 km) a dobogókői forgalom részére, a szentendrei–pomázi útnál (17,2 km), a Pannónia útnál (19,1 km, benzinkút után), a szentendrei belvárosi és a pilisi kirándulóforgalom részére. Valamennyi csomópontban a balra kanyarodó járművek részére felállóhely épült.

A 11. sz. főút Budapest–Szentendre szakaszának korszerűsítése jelentősen javította a Duna-kanyar forgalmát, de a gépjárművek számának állandó növekedése napirenden tartja a további fejlesztést.

A fővárosi szakasz négy sávra építése a leg-sürgősebb feladat, utána a főváros határától Leányfaluig növelni kell az út kapacitását.