

VÉKONY LÁSZLÓ: Budapest kötöttpályás közlekedésfejlesztési lehetőségei

Konzulens: Sipos Tibor

Bevezetés

Minden jelentősebb település, így Budapest esetében is elengedhetetlen fontosságú egy jól szervezett, átlátható közlekedési, azon belül is közösségi közlekedési hálózat. A város élhetőségének egyik legfontosabb mércéje, egyben sok esetben politikai kérdés, kampánytéma is. Jól időzített közlekedésfejlesztési beruházással (vagy akár annak ígéretével) választást is lehet nyerni, valamint egy rosszul időzített, félremenedszelt beruházással pedig választást elveszíteni (Demszky Gábor átélhette mindkettőt). Magyarország adottságai miatt a budapesti hálózat hatalmas túlsúllyal rendelkezik a többivel szemben. Erre a legjobb példa az, hogy csupán a 3-as metró vonalán többen utaznak naponta, mint a teljes magyar vasúthálózaton! Ennek a hatalmas túlsúlynak köszönhetően a budapesti közlekedés állandóan szem előtt van, ha kell, a botrányival, ha kell, az átadott új fejlesztésekkel, vagy pedig a kormány (és az EU) által megszavazott fejlesztésre fordítható pénzüsszegekkel. Az igenis létező vidék-Budapest ellentét egyik megnyilvánulása pont a közlekedési fejlesztések finanszírozása kapcsán kibontakozó vitákban látható, ugyanis sok vidéki város vezetői részéről érkezik a „mindig csak a fővárosban történik fejlesztés” kritika, valamint ellenkező oldalról (ha egy vidéki város kap nagyobb összeget valamely beruházásra) az „ebből a pénzből bezeg fel lehetett volna újítani a 3-as metró”, és hasonló megjegyzések.

Mi is a helyzet valójában a főváros közlekedési hálózatát illetően? Nos, véleményem szerint európai összevetésben is kiváló a közösségi közlekedési hálózat, azonban a közúthálózat még az M0 üzembe helyezése után is kapacitásának korlátjához közelítve üzemel. Vagyis túl sok a személygépjármű a városban, a számukat a jövőben mindenképpen csökkenteni kell. A főváros vasúthálózata (itt a MÁV-vonalakra gondolok) az 1900-as évek elején nyerte el mai formáját, emiatt sürgősen korszerűsítésre szorulna. A 3 nagy fejpályaudvar (Keleti, Nyugati, Déli) helyett érdemesebb lenne átmenő állomásokat és viszonylatokat kialakítani. A Déli pályaudvar egy átgondolt fejlesztési koncepció mentén kiváltható lenne, a területét pedig a MÁV értékesíteni tudná (a telek nagyon értékes, de a vasút szempontjából rossz az elhelyezkedése a szűk alagút miatt). A városi közösségi közlekedést 2010 óta a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) koordinálja. Ők felelősek a fejlesztésekért valamint az üzemeltetésért is. A tényleges szolgáltatást a megkötött közszolgáltatói szerződések alapján végzik a cégek, melyek közül legjelentősebb a korábban monopolhelyzetben lévő BKV. A kötöttpályás ágazatban továbbra is ők az egyetlen szolgáltató, azonban az autóbuszos

közlekedésben szintén a BKK-nak dolgozik (és ezáltal a BKV-val egyenrangú cégnek számít) a VT-ARRIVA, a Volánbusz és újabban a T&J Bus Project is.¹ A buszokat 2012 óta egységesen világoskék színre kell festeni.² Az elmúlt években több jelentős fejlesztés ment végbe valamint jelenleg is zajlanak kivitelezések, illetve további projektek előkészítése. Azonban a kötöttpályás hálózatban a versenyképesség javítása érdekében további fejlesztésekre van szükség.

A KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS HELYZETE

A felszíni és a felszín alatti kötöttpályás közlekedés is a kezdetek óta jelen van a városban. Az első villamos vonal 1887-ben nyílt meg, de amire sokkal többen emlékezhetnek, az a Millenniumi Földalatti Vasút 1896-os átadása. Ezt követően kiépült egy nagyon jelentős villamoshálózat, de a városi gyorsvasutak építésében már tekintélyes volt a lemaradás Európa más városaihoz képest. A második világháború után fogalmazódott csak meg egy kelet-nyugati irányú metróvonal építése, ám végül csak 1970-ben adhatták át. Ekkorra már begyűrűzött az országba az az Egyesült Államokból induló trend, hogy a kőolaj alapú tüzelőanyagokkal üzemelő személygépjárművek a jövő, a városokat is az egyéni közlekedés érdekei mentén kell átalakítani. E mentén született meg hazánkban az 1968-as Közlekedéspolitikai Konceptió, melynek lényege az országos közúthálózat fejlesztése a vasút helyett, valamint a városokban a villamosvonalak autóbusszokkal történő kiváltása, a forgalmasabb vonalakra pedig metró építése Budapesten. Így a 2-es és 3-as metró építésekor kifejezett cél volt a villamos vonalak felszámolása, a hivatalos indoklás szerint ezek utasokat vettek volna el a metró elől. Így szűnt meg a villamosközlekedés a Rákóczi-Kossuth Lajos u. tengelyen, az Üllői úton, a Bajcsy-Zsilinszky u.-Váci út tengelyen, valamint Budán a Bem-rakparton és a Pacsirtamező utcában.³ Ezzel azonban teljesen feleslegesen darabolták szét az addig egységes és átjárható felszíni hálózatot, átszállásra kényszerítve az utazókat. Az 1980-as és 90-es is években folytatódott a felszíni kötöttpályás közlekedés visszaszorítása, ekkora azonban már a hivatalos indok a leromlott infrastruktúra volt.⁴ Akkor az illetékesek egyszerűbbnek látták bezárni az adott vonalat, mint fejleszteni rajta. Így szűnt meg a közlekedés a Thököly úton, valamint a Mexikói úton. A 4-es metró kiviteli terveinél még a 2000-es évek elején is a kiskörúti villamosközlekedés megszüntetésével számoltak, azonban már az új idők új szeleinek jeleként ezt végül elvetették. A változásokat szemlélteti az 1. ábra és a 2. ábra.

¹ **Budapesti Közlekedési Központ közleménye:** Forgalomba állt az első vadonatúj hibrid busz Budapesten, 2015. január 17. <http://www.bkk.hu/2015/01/hibridbusz/>

² **Budapesti Közlekedési Központ közleménye:** Egységes kék budapesti buszarculat, 2012. július 3. <http://www.bkk.hu/2012/07/egyseges-kek-budapesti-buszarculatot-alkalmaz-a-bkk-a-jovoben/>

³ **Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület:** 40 éve nincs villamos a Rákóczi úton, 2013. január 2. <http://veke.hu/2013/01/40-eve-nincs-villamos-a-rakoczi-uton-a-megszuntetes-okai-kovetkezmenyei/>

⁴ **Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület:** 10 éve szűnt meg a villamosközlekedés a Thököly úton, 2007. március 10 <http://veke.hu/2007/03/10-eve-szunt-meg-a-thokoly-uti-villamos/>



1. ábra: Az Uránia térsége az 1960-as években
(forrás: <http://hampage.hu/kozlekedes/rakoczi/3127.jpg>)



2. ábra: Az Uránia térsége napjainkban
(forrás: <http://hampage.hu/kozlekedes/rakoczi/uj1040&4700.jpg>)

A villamosközlekedés megszüntetése az érintett szakaszokon előre nem látott negatív externáliákat okozott. Az útszakaszok (pl: Rákóczi, Üllői) kvázi városi autópályákká váltak, a légszennyezés és a zajterhelés mértéke olyan nagy lett, hogy a környék lakásai elnéptelenedtek, majd elértéktelenedtek, a kiülős kávézók kénytelenek voltak máshová települni, valamint sok üzlet is bezárt. A széttagolttá váló felszíni kötőtpályás hálózat fenntartására a rendszerváltás után egyre kevésbé jutott forrás, ezáltal mind a pályaszakaszok, mind pedig a járművek állapota jelentősen leromlott. A vezetés csupán a kirakatvonalnak számító Nagykörútra koncentrált, miközben a külvárosi járatokat sikerült teljesen elhanyagolni, még az olyan jelentős forgalmat bonyolító járatot is, mint az 1-es villamos. A fővárosnak lehetősége lett volna már a 2007-2013-as Uniós Ciklus legelején támogatásokat szerezni felszíni kötőtpályás fejlesztésekre, de a nem megfelelő projekt előkészítések miatt erre csak 2012-ben kerülhetett sor.⁵ Addigra pedig már az összes villamossal rendelkező vidéki város (Debrecen, Miskolc, Szeged) befejezte a maga EU-támogatással korszerűsített és bővített villamoshálóza-

⁵ **Budapesti Közlekedési Központ:** 1-es és 3-as villamos fejlesztése, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/1-es-es-3-as-villamos-fejlesztese/>

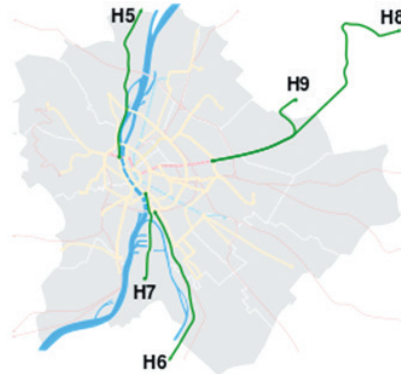
tának építési munkáit, valamint az új járművek is érkezőben voltak. A fővárosban pedig se új vonalak, se új járművek, valamint a meglévő is pálya is inkább esett szét, mint volt egyben. Ebben az időszakban egyetlen kötöttpályás fejlesztés folyt a fővárosban, mégpedig a hírhedt 4-es metró építése. Ugyan nem kellett volna, de mégis úgy alakult, hogy erre hivatkozva függesztették fel az összes többi közösségi közlekedési projektet. A BKK megalakulása óta sokkal strukturáltabban zajlik a fejlesztések előkészítése, de a legalább két évtizedes lemaradást behozni nem egyszerű feladat. Most nézzük meg egyesével, mi a helyzet a kötöttpályás ágazatokban.

Metróvonalak

2014 márciusa óta 4 metróvonal üzemel a városban. A 2-es metró vonalát 2004-2007 között újították fel, 2013 óta új járművek is közlekednek rajta. A Kisföldalatti pályáját 1995-ben újították fel, azonban az ott közlekedő járművek 1973-ban készültek, cseréjük időszerű lenne. A vonalat érdemes volna Zuglóban tovább hosszabbítani keleti irányban. A 3-as metró még soha nem volt felújítva az átadása óta, emiatt mind a pálya, mind a járművek közlekedésre éppen hogy alkalmas (egyesek szerint alkalmatlan) állapotban vannak. A hírekben is szerepelnek a rendszeres üzemzavarok, valamint a dolgozók pánikszerű kijelentései. A közeljövő legfontosabb feladata lesz a teljes felújítás, valamint szükséges még az északi irányú hosszabbítás Káposztásmezgyer felé. A 4-es metró a jelenlegi nyomvonalon nem lesz képes annyi utast szállítani, amennyit a támogatási szerződésben vállalt a főváros, azonban az utasszámok alapján nem éri meg semerre hosszabbítani. Így valószínűleg még évtizedekig marad, mint egy torzó a város közepén. **Összességében elmondható, hogy a metróhálózat kicsi, de igazából komoly bővítésre sincs szükség.**

HÉV-vonalak

Tulajdonképpen egy letűnt kor maradványainak számítanak. Jelen formájukban négy teljesen különálló, kapcsolattal nem rendelkező vonalról beszélhetünk (H5, H6, H7, H8), melyek összekötik Budapestet Szentendrével, Ráckevevel, Gödöllővel, valamint a H7-es a Boráros térről jár Csepelre. Utóbbi a legrövidebb vonal, valamint az egyetlen, amely végig Budapest belterületén halad. A vonalak esetében általános problémák az alábbiak: elavult, korszerűtlen járművek, rossz pályaállapotok miatti lassú haladás, megállók kedvezőtlen elhelyezkedése, rossz közlekedési kapcsolatok. Utóbbiak alól talán a H5-ös HÉV a kivétel, amely egészen a Batthyányi térig közlekedik, így eléri a metróhálózatot is. A H8-as is közvetlen átszállást biztosít a 2-es metróra (bár a belvárost már nem éri el), azonban a H6 és a H7 belső végállomása messze esik a metróvonalaktól. A H7 utasai így kénytelenek a már amúgy is leterhelt nagykörúti villamosokkal eljutni a metróig, a H6 pedig némileg kieső helyen, a Közvágóhídnál ér véget, de még ott is nagyon távol (sok gyaloglás szükséges) az 1-es és 2-es villamosoktól. **A jövőben a HÉV-hálózat teljes újragondolására van szükség,** melynek két lehetséges iránya van: az egyik a metróhálózatba történő integrálás, a másik pedig a villamoshálózatba kapcsolás. A jelenlegi helyzetet mutatja a 3. ábra.



3. ábra: Jelenlegi HÉV-hálózat (forrás: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/5f/Budapest_trainsuburb_network.svg/250px-Budapest_trainsuburb_network.svg.png)

Villamoshálózat

A jelenlegi hálózat még mindig szenved az 1970-90-es évek vonalbezárásaitól. Emiatt az egyik legnagyobb problémája a széttagoltság és az így létrejövő felesleges átszállási kényszerek. Másik fontos problémája a hálózati teljesítmény rendkívül egyenlőtlen eloszlása. Ez azt jelenti, hogy egyes vonalakon jelentősen nagyobb az utas szám. A 4-6-os villamosok utas száma például megfelel egy kisebb forgalmú metróvonalénak (~150-200 ezer fő/nap), ezzel szemben a 12-es villamos utasait gond nélkül el lehetne szállítani szóló autóbuszokkal is (~3-4000 fő/nap). A leromlott pályaállapotok jelentősen javultak, az utóbbi években rengeteg szakaszon végeztek pályafelújítást. EU-támogatással teljesen újjáépült az 1-es villamos pályája a Bécsi út és a Puskás Ferenc Stadion megállók között (~8 km hosszban), valamint a 3-ason is megújultak a leginkább rászoruló szakaszok.⁶ A jelenleg is folyó Budai Fonódó hálózat elkészültével rengeteg javul a hálózat átjárhatósága, Buda észak-déli irányban kötött pályán is átszállás nélkül járható lesz, kiváltva a túlterhelt 86-os buszt.⁷ A villamoshálózaton azonban még nagyon komoly fejlesztések szükségesek, ha egy igazán jól működő rendszert szeretnénk létrehozni.

MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEK

Egy városnak igenis szüksége van egységes, konszenzuson alapuló közlekedésfejlesztési koncepcióra. Ehhez a legelső lépés az, hogy megnézzük, hol tartunk most, illetve hová szeretnénk eljutni. a hol tartunk most témakört reményeim szerint sikerült érhetően bemutatni az előző fejezetben, most pedig következzen az, hogy hová szeretnénk eljutni. Az Európai Unió a Fehér Könyvben általános érvényű célkitűzéseket fogalmaz meg. Ezek között szerepel többek között az, hogy csökkenteni kell a

⁶ **Budapesti Közlekedési Központ:** 1-es és 3-as villamos fejlesztése, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/1-es-es-3-as-villamos-fejlesztese/>

⁷ **Budapesti Közlekedési Központ:** A Budai Fonódó villamoshálózat, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/budaifonodo/>

hagyományos hajtású gépjárművek arányát, mégpedig úgy, hogy 2050-re lehetőleg teljesen kivonni őket a városokból. Szintén általános érvényű kulcsszavak az alábbiak: **intermodalitás, esélyegyenlőség, csökkenő környezetterhelés, egységes díj-szabási rendszerek, használó fizet/szennyező fizet elvek érvényesítése stb.** Az intermodalitás jelentése az egyes közlekedési módok közötti **kényelmes** átszállás biztosítása. (pl: vonatról átszállhatunk metróra, villamosra anélkül, hogy hosszú perceket kellene gyalogolni). A fővárosi önkormányzat szakértők bevonásával összegyűjtötte a közlekedésfejlesztési irányokat, prioritásokat, és most először ezt strukturált formában nyilvánosságra is hozták. A neve **Balázs Mór-Terv** lett, a névadója a 19. század második felében élő Balázs Mór, aki elsőként vázolta fel egy korszerű kötött-pályás közlekedési rendszer tervét Budapest számára. Most nézzük meg, mit is takar ez az anyag konkrétan.

A Balázs Mór-Terv

A lefedett intervalluma 2030-ig tart, ami rövid-középtávú fejlesztéseket takar. Megjegyzem, hogy már az is hatalmas eredmény, hogy sikerül 15-16 évre előre gondolkodni a városfejlesztésben is. A benne megfogalmazott átfogó cél a főváros közlekedésével kapcsolatban az alábbi: „A fővárosi közlekedési rendszer javítsa Budapest és várostérsége versenyképességét, és járuljon hozzá a fenntartható, élhető, vonzó és egészséges városi környezet kialakításához.”⁸ Ennek elérése érdekében három fő **stratégiai célt** határoz meg:

1. Élhető városi környezet
2. Biztonságos, kiszámítható és dinamikus közlekedés
3. Kooperatív térségi kapcsolatok⁹

Azon területek, amelyeken a leginkább szükséges a beavatkozás, az alábbiak:

- több kapcsolat (átjárhatóbb hálózat)
- vonzóbb járművek (korszerű, akadálymentes)
- jobb szolgáltatások (Pl: Intelligent Transport Systems)
- hatékonyabb intézményrendszer¹⁰

A több kapcsolat annyit jelentene, hogy 2030-ig 50%-al növelnék a belvárost elérő agglomerációs járatok számát, valamint 100%-al a minimum 15 km hosszú vonalak számát. A járművek terén szeretnék, hogy 2020-ra az összes autóbusz, a villamosok fele és a HÉV-ek harmada legyen akadálymentes. A jobb szolgáltatásokkal az a cél, hogy 2030-ra az egyéni közlekedés részarányát 20%-ra csökkenteni a jelenlegi 35%-ról. A hatékony intézményrendszer pedig a korrekt, gördülékeny együttműködést hivatott megteremteni az egyes intézmények között. (Nem pedig a 2010 előtti borzalmas kommunikációs folyamatokat konzerválni).¹¹

Én most legrészletesebben a **több kapcsolatot** fejteném ki. Ez ugyanis többek kö-

⁸ **Balázs Mór-Terv:** Társadalmi egyeztetési változat, <http://www.bkk.hu/bmt/tervanyag.php>

⁹ **Balázs Mór-Terv:** Társadalmi egyeztetési változat, <http://www.bkk.hu/bmt/tervanyag.php>

¹⁰ **Balázs Mór-Terv:** Társadalmi egyeztetési változat, <http://www.bkk.hu/bmt/tervanyag.php>

¹¹ **Budapesti Közlekedési Központ:** A Budai Fonódó villamoshálózat, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/budaifonodo/>

zött magában hordozza a HÉV hálózat gyökeres átalakítását, valamint komoly villamoshálózati beavatkozásokat. Utóbbiak között ráadásul olyan projekteket is találunk, amelyek **visszaépítenének már korábban megszüntetett pályákat**. Azt azért ne felejtjük el, hogy egy ilyen fejlesztés már most is zajlik éppen, hiszen a Budai Fonódó kapcsán visszaépül a Bem-rakparton az 1981-ben megszüntetett villamos. A Balázs Mór-Terv pedig foglalkozik a Bajcsy-Zsilinszky úti és a Rákóczi úti vágányok visszaépítésével. Hogy mit is takarna ez pontosan? Jelenleg a 47-49-es villamosok belső végállomása a Deák téren található, a 14-es villamos pedig a Lehel tértől indul. Így azok, akik a Kiskörút felől utaznának a Nyugati pályaudvar felé, jelenleg feleslegesen kell, hogy átszálljanak az amúgy is zsúfolt 3-as metróra. A XIII. kerületből érkező 14-es villamos pedig nem éri el a Nagykörutat, így szintén felesleges metrózásra kárhóztatva sokakat. A két hálózat összekötésével nemcsak ezek oldódnának meg, hanem létrejönne közvetlen kapcsolat a IV. és XIII. kerület lakói számára a XI. és XXII. kerületekkel. **Ilyen korábban soha nem létezett**. A projekt igazi nehézsége a Nyugati téri átvezetés, felüljáróval vagy anélkül. (a lakosság inkább bontani szeretné a felüljárót). A másik nagy visszaépítős projekt a Thököly-Rákóczi úti tengelyen vezetett Újpalotai gyorsvillamos. Tegyük hozzá, hogy konkrétan Újpalotának sosem volt még kötöttpályás kapcsolata, de a Bosnyák tértől már jártak villamosok a belváros felé. Ezen a tengelyen közlekedik az eredetileg a 4-es metró által kiváltani tervezett 7-es buszcsalád. Számomra kérdéses, hogy sima villamosként javítani vagy rontani fog-e a szolgáltatáson. Ezen kívül fontos fejlesztés még a H6-H7 összekötése és bevezetése az Astoriáig, a 3-as metró északi meghosszabbítása, valamint az 1-es villamos további hosszabbításai Kelenföldre, illetve északon a Bécsi út mentén. A leghamarabb megvalósuló fejlesztés valószínűleg az 1-es kelenföldi hosszabbítása lesz, hiszen már most a 103-as busz csak, mint villamospótló közlekedik a Fehérvári út-Kelenföldi pu. között (2015. március 20-tól). A teljes hálózati fejlesztéseket mutatja a **melléklet**. Legfrissebb hír, hogy a kormány ezek közül a 2014-20-as Uniós Ciklusban támogatja az 1-es villamos hosszabbításait, a 3-as villamos északi hosszabbítását, valamint az újpalotai gyorsvillamost.¹² A fennmaradó összeg pedig a 3-as metró felújítására szükséges. (Utóbbi elengedhetetlenül fontos.)

Egyéb fejlesztések

Valószínű, hogy legalábbis 2030-ig a Balázs Mór-Terv lesz az összes közlekedésfejlesztési projekt kiindulási alapja (ami helyes, ha már sokat dolgoztak vele). Azonban nem szabad arról sem megfeledkeznünk, hogy vannak olyan fejlesztések, amelyek valamely okból kifolyólag nem kerültek bele. Akadnak olyanok, amelyek a költség-haszon elemzés során nem tudtak kellően jó mutatószámokat produkálni. Ilyen például a 3-as villamos csepeli meghosszabbítása, az Újpestet Újpalotával összekötő villamos vonal, valamint a Kőbánya-Óhegyre vezető villamos. Számomra ismeretlen okból nem szerepel benne a Műegyetem-rakparton létesítendő villamospálya, valamint a H6-H7 össze-

¹² **Index:** Tarlós-Lázár vita, győzött a főváros, 2015. március 18. http://index.hu/belfold/budapest/2015/03/18/tarlos-lazar_vita_gyozott_a_fovaros/

kötése a föld alatt a H5-el, megteremtve ezzel az Észak-Déli Regionális Gyorsvasutat (ez utóbbi egyik legnépszerűbb TDK témának számít a közlekedésmérnök hallgatók körében).

Személy szerint sokkal jobban sajnálom, hogy az egész tervben **egy szó sem esik a nagyvasúti hálózat fejlesztéseiről**. A FÖMTERV még 2007-ben elkészítette a vasúti hálózat újragondolását, melynek a Budapesti S-Bahn Konceptió nevet adták.¹³ Lényege, hogy a jelenleginél sokkal jobban bevonni a vasutat a városon belüli közlekedésbe is, átlósan közlekedtetett vonatokkal, valamint új megállóhelyekkel csökkenteni az átszállási kényszereket és a nagy fejpályaudvarok leterheltségét. Ezzel számomra világos, hogy továbbra is **teljesen külön** kívánják kezelni a nagyvasutat a városi közlekedés eszközeitől a fővárosban. Ez a szemlélet sajnos nem segíti elő kívánt felzárkózást. Az egységes díjszabási struktúra viszont már most magában foglalja a vasutat is a Budapest Bérletet használók számára. Az elektronikus jegyrendszerrel jó volna ezt kiterjeszteni a jeggyel utazók részére is, hiszen a cél az lenne, hogy egységes hálózatként kezelni az összes közlekedési módot a városban és az agglomerációban egyaránt.

Jelenleg több olyan autóbuszjárat is közlekedik a városban, amelynek az utasforgalma elegendő ahhoz, hogy kötőtpályával kiváltható legyen (környezetvédelem, utaskényelem szempontjából is megfelelőbb a modern kötőtpályás eszköz, mint az autóbuszok). Ezek a teljesség igénye nélkül a 7-es család tagjai, a 86-os, az 5-ös, a 9-es, valamint a 103-as. A 103-as az 1-es villamos hosszabbításával már most részlegesen kiváltásra került és jelenleg hivatalosan is villamospótló járatként közlekedik.¹⁴ A 86-os busz a Budai Fonódó projekt keretében kerül kiváltásra előreláthatólag 2015 végén.¹⁵ A 7-es család a 4-es metró kapcsán gyökeres átalakításon esett át, de Újpalota felől még mindig az egyetlen eljutási lehetőséget kínálja a belső kerületek felé. A kormány által is támogatott újpalotai gyorsvillamos lenne hivatott kiváltani a buszokat, azonban ha a projekt a jelenlegi formájában valósul meg, akkor az az ott lakók számára visszalépés a korábbi állapothoz képest (a Bosnyák térig valóban gyors lesz a gyorsvillamos, de onnan befelé sokkal lassabb eljutási időt tud csak garantálni, mint a 7E gyorsjárat jelenleg, mivel több helyen kell megállnia). További fejlesztésekre az alábbi javaslataim vannak:

Kálvin tér - Orczy tér villamosvágány építése a Baross utcában, valamint a Pacsirtamező utcai villamos visszaépítése, valamint továbbvitel északon a H5 állomásáig, ezáltal kiváltható lenne a 9-es autóbuszjárat egy Kőbánya-alsó - Kőbányai út - Baross utca - Kálvin tér - Kiskörút - Bajcsy-Zsilinszky út - Nagykörút - Margit híd - Frankel Leó út - Bécsi út - Lajos utca - Pacsirtamező utca - Szentendrei út villamosjáratral.

62-es villamos hosszabbítása Rákospalotán, az így létrejövő Rákospalota - Erzsébet királyné útja - Nagy Lajos király útja - Bosnyák tér - Thököly út - Rákóczi út - Kossuth

¹³ **FÖMTERV:** A budapesti regionális gyorsvasúti rendszer (S-Bahn koncepció), <http://www.fomterv.hu/hun/referenciak/124.html>

¹⁴ **Budapesti Közlekedési Központ:** 1-es és 3-as villamos fejlesztése, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/1-es-es-3-as-villamos-fejlesztese/>

¹⁵ **Budapesti Közlekedési Központ:** A Budai Fonódó villamoshálózat, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/budaifonodo/>

Lajos utca - Erzsébet híd - Krisztina körút - Déli pályaudvar - Széll Kálmán tér viszonylattal pedig az 5-ös busz váltható ki.

A fejlesztésekhez természetesen készíteni kell részletes megvalósíthatósági tanulmányt, amelyből akár az is kiderülhet, hogy adott formában nem érdemes belevágni.

Befejezés

A városfejlesztés és a közlekedésfejlesztés azért igazán szép dolgok, mivel soha nincsen megállás, a települések örökké változnak, ezáltal változnak az emberek mobilitási igényei is. Lehetséges, hogy ami kiváló ötletek tűnt 1970-ben, az ma már, mint negatív döntés él a köztudatban (gondolok itt a metróépítéshez kapcsolódó felszíni kötöttpályás bezárásokra). A mai fejlesztési koncepciók alapvetően zöldebb városokat képzelnek el, ahol a köztereket a sétáló emberek és nem a parkoló autók töltik meg, valamint az utak sem városi autópályaként működnek. Ha innen nézzük, akkor a Kossuth tér felújítása is ebben a tekintetben előremutató fejlesztés, hiszen a tér nagy része korábban parkolóként funkcionált, most pedig teljes egészében a gyalogosok számára van optimalizálva. Ahhoz, hogy valóban az ott lakók és oda látogatók érdekeit szolgálják a fejlesztések, szükség van a megfelelő pozícióban lévő szakemberekre, akik a szakmai kompetencia mellett kellő elhivatottsággal is rendelkeznek. Láthattuk a saját szemünkkel, hogy milyen szemléletváltást hozott a főváros közlekedésébe a BKK megalakulása. Azóta valóban kezdik úgy kezelni a közösségi közlekedést, mint egy szolgáltatást és egyre kevésbé van érvényben a korábbi, az utazókat mélységesen lenéző és megvető mentalitás. Már most minden járművön található hangos és vizuális utastájékoztató (korábban sokszor fordult elő, hogy fogalmunk sem volt, merre vagyunk és hol kell leszállni), a megállóknál kijelzőkön követhetjük nyomon, melyik járat pontosan (nem menetrend, hanem GPS alapján) mikor érkezik, a BKK INFO szolgáltatással folyamatosan frissülő információkat kaphatunk akár az okostelefonunkra is, valamint szerencsére folyamatosan érkeznek az új, korszerű, akadálymentes járművek majdnem minden egyes alágazathoz (busz, villamos, trolibusz). Ha 2010-ben valaki azt mondja, hogy 2015 elején itt fog tartani a budapesti közlekedés, elhitte volna neki bárki? Valószínűleg én sem. **Azonban a továbbiakban sincs megállás, előre a 2030-as célok megvalósításáért!!**

Melléklet:

Balázs Mór-Terv



Irodalomjegyzék

- [1] **Budapesti Közlekedési Központ közleménye:** Forgalomba állt az első vadonatúj hibrid busz Budapesten, 2015.január 17. <http://www.bkk.hu/2015/01/hibridbusz/>
- [2] **Budapesti Közlekedési Központ közleménye:** Egységes kék budapesti buszarculat, 2012. július 3. <http://www.bkk.hu/2012/07/egyseges-kek-budapesti-buszarculatot-alkalmaz-a-bkk-a-jovoben/>
- [3] **Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület:** 40 éve nincs villamos a Rákóczi úton, 2013. január 2. <http://veke.hu/2013/01/40-eve-nincs-villamos-a-rakoczi-uton-a-megszuntetes-okai-kovetkezmenyei/>
- [4] **Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület:** 10 éve szűnt meg a villamosközlekedés a Thököly úton, 2007. március 10 <http://veke.hu/2007/03/10-eve-szunt-meg-a-thokoly-uti-villamos/>
- [5] **Budapesti Közlekedési Központ:** 1-es és 3-as villamos fejlesztése, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/1-es-es-3-as-villamos-fejlesztese/>
- [6] **Budapesti Közlekedési Központ:** A Budai Fonódó villamoshálózat, <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/budaifonodo/>
- [7] **Balázs Mór-Terv:** Társadalmi egyeztetési változat, <http://www.bkk.hu/bmt/tervanyag.php>
- [8] **Index:** Tarlós-Lázár vita, győzött a főváros, 2015. március 18. http://index.hu/belfold/budapest/2015/03/18/tarlos-lazar_vita_gyozott_a_fovaros/
- [9] **FŐMTERV:** A budapesti regionális gyorsvasúti rendszer (S-Bahn koncepció), <http://www.fomterv.hu/hun/referenciak/124.html>

