

## A Thököly úti villamosvágányok

Minden bizonnyal még mindig indulatokat és vitákat vált ki e téma, amiről most írok. A Thököly utat sokszor hozták szinkronba a 4-es metró építésével, azonban mint látni fogjuk, a dolgok teljesen másképp alakultak, mint ahogy elképzelték. A 4-es metró itt most csak érintőlegesen tárgyaljuk, nem e témához tartozik, de mivel összefüggésben van vele (részben), így nem hagyhatjuk ki.

A Thököly út Budapest szégyenfoltja volt nagyon sokáig. Macskaköves, sokszor hiányzó burkolatú „kockáival” futóművek százait tehette tönkre az évtizedek alatt. Mindez ma már a múlté, az utat 2009 nyarán végre-valahára felújították, ám valamilyen rejtélyes okból kifolyólag a Verseny utca (Baross tér) és a Dózsa György út közti kb. 500 méteres szakasz akkor kimaradt. Azóta ezt is megcsinálták, úgyhogy lényegében a Baross tértől egészen az Újpalotai Nyírpalota útig sima úton közlekedhetünk. Valamikor régen errefelé még villamosok is közlekedtek, s aki régen járt erre, az azt hiheti, hogy esetleg most is, hiszen a síneket az útfelújításkor nem szedték ki. Hogy ennek a miértjére választ kapjunk, vissza kell mennünk az időben jócskán. A Thököly út mindig is nagy forgalmat bonyolított le, hiszen főútvonal lévén Újpalota, Zugló és részben Rákospalota forgalmát vezeti be a Keletihez, majd tovább a Rákóczi úton a belváros felé. A Thököly út két szakaszra bontható, a Dózsa György útig belvárosias jellegű, házakkal sűrűn beépített, majd onnét hirtelen külvárosi jelleget ölt, kertés-villás házaival, ritkuló üzleteivel, társasházaival. A nagy forgalmat lebonyolító 7-es buszok már régóta erre járnak, és szintén erre haladnak Újpalota, Rákospalota felé tartó járatok is. Valamikor a 44-es és 67-es villamosok is erre közlekedtek, amelyek sínmaradványait a mai napig megtekinthetjük, bár egyes helyeken már el-eltűnnek az aszfalt alatt... Mindkét járat a Keletitől indult; a 44-es Zuglón áthaladva a Rákos-patakig ment, míg a 67-es a Rákospalotai Máv telepnél fordult vissza a Keleti felé. Érdekesség, hogy mindkét járat mindkét végállomásán hurokvágányon fordult meg. Az előbbi kihasználatlanságra hivatkozva 1995 végén, míg az utóbbit 1997 márciusában szüntették meg. A 67-esnél a pálya balesetveszélyes, rossz állapotát jelölték meg a szakemberek. Jellemző a város fejlődésére, hogy a vonal önnálló, Mexikói úti szakasza ma is parlagon hever, s mivel zártpályás, így még hasznosítani sem lehet. Igaz, hogy a feleslegessé vált villamospálya fölszedésére, hasznosítására, megszüntetésére az elmúlt 17 évben még csak tervek sem születtek! Ugyanez a helyzet a 44-es villamos Bosnyák tér-Rákospatak közti szakaszával is, amely hasonlóan zártpályás. Egy részét ugyan autóparkolónak használják, de akkor is lehangoló látványt nyújt a rozsdás, gazverte, bokrokkal és kisebb fákkal benőtt, szeméttel teledobált sínmezők. Annyira el van hanyagolva ez a hely, hogy még a felsővezetéket sem szedték le a megszüntetés óta... Néhány helyen persze hiányoznak a „madzagok”, de nem tudni, hogy ezeket hivatásosok vagy tolvajok szedték-e le... (Aki azt hiszi, hogy csak Zuglóban vannak ilyen „elhagyott” sínek, az téved. A Rákospalotai Bácska utca- Fő utca útvonalon 28 évig voltak láthatóak az 1985-ben (!!!) megszüntetett 10-es villamos sínjei! Kőbányán pedig a Kápolna utcában, ill. a BNV főbejáratánál találkozunk szembe a múlt maradványaival. Előbbi helyen a 36-os, utóbbi helyen a 29-es villamos egykori vágányait fedezhetjük fel!)

Még a '80-as években születtek azok a tervek, miszerint a 44-es járatot Újpalotáig kívánták meghosszabbítani, de ebből, akárcsak a 4-es metróból, amelyet szintén idáig terveztek, nem lett semmi. A járat megszűnt, de ettől függetlenül ezeket a terveket még később is elővették, újra megszellőztetvén a dolgot, de ez már csak amolyan utópia volt, senki sem hitt benne, s ennek megfelelően nem is lett belőle semmi. Valójában hosszú évekig ment a dilemma a Városházán, hogy mi legyen a Thököly úti vágányok sorsa, hiszen a 4-es metró lila köde is rátelepedett e tervekre. Márpedig azonos útvonalon közlekedő villamos, autóbusz és metrójárat nemcsak felesleges, hanem egyenesen luxus is. Így aztán maradtak azok az állapotok, amelyet ma is láthatunk. A 4-es metró tervei még a '70-es évekre nyúlnak vissza, s

az egészből csak annyi a bizonyos, hogy 3. vonalként akarták megépíteni Dél-Buda és a Keleti pu. között. Később számtalanszor szóba jött a meghosszabbítása Zugló, ill. Újpalota felé, de végül semmi nem lett az egészből. Sokáig még a nyomvonal is kérdéses volt, hogy merre, milyen útirányon át menjen a földalatti. Egy biztos, a villamosok mindenképp megszűntek volna, ha elér idáig a metró. Így is megszűntek, igaz metró azóta sem kapott Zugló és Újpalota lakossága...

A sárga járművek elvonultával a síneket még jó pár évig üzemi célokra használták, lévén hogy Zugló kocsisíneknek másfelé akkor még nem volt összeköttetése. Így időnként még később is lehetett találkozni egy-egy áramszedős, vaskerekes járművel a Thökölyn. Ez az állapot 2001 októberéig tartott, amikor átadták a 3-as villamos Örs Vezér téren át összekötött pályaszakaszát. Innentől a Thököly úti villamossínek lassú halálra ítéltettek. Az év végén a vonal Mexikói út- Hungária krt. közti szakaszát leaszfaltozták, illetve az egykori villamosmegállót jelentősen kiszélesítve buszmegállót alakítottak ki a belváros felé tartó buszok részére. Ugyanitt megszüntették azt a kaotikus és balesetveszélyes forgalmi rendet, amit addig itt volt. A 4-es útkereszteződésben (Francia, ill. Mexikói út a töltés két oldalán) ugyanis minden irányból minden irányba be lehetett fordulni, ami gyakran nem volt kockázatmentes vállalkozás, ám 2002-ben bevezetett új forgalmi rend ennek véget vetett. Ezek után a betorkolló utakról csak jobbra, kis ívben lehetett kanyarodni. A más irányokba való továbbhaladást fizikai akadályokkal (betonelemekkel) tették lehetetlenné. Itt kell megjegyezni, hogy ezen a helyen a villamosoknak is lehetőségük volt minden irányból minden irányba továbbhaladni, de hát ennek már régen vége, így nincs is jelentősége. Ezzel egyidőben, a 69-es vonal felújításakor a Mexikói út-Erzsébet Királyné útja kereszteződésből is kiszedték a váltókat, így a 67-es vonal sorsa végképp megpecsételődött. Ettől az időponttól kezdve a villamos pályát járhatatlannak kell minősíteni a Hungária körúttól kifelé eső szakaszán, a Bosnyák térig. Már csak a belső vonalrész volt járható, de az sem sokáig. Említést érdemel, hogy az említett pályaszakasz felhagyása után (Hungária Krt.- Bosnyák tér között) 2003-2004-ig még használták a Bosnyák tér –Rákos-patak közötti vágányokat, de ezt is csak alkalmanként és üzemi célokra (pl. oktatás, villamos-vezetői ügyességi versenyek, járműtárolás, stb.). Ezt követően többé arra sem ment villamos.

A Baross tér forgalmi rendjét 2004-ben forgatták fel először, ami természetesen a villamosvágányokat is érintette. Mivel szükség nem volt rájuk, így nem maradhattak a helyükön, s egészen a Verseny utcáig visszavágták őket. Így ez a vonalrész is járhatatlan lett; a Thököly úti villamosvágányok sorsa ezzel beteljesedett. Mivel ez idő tájt már nemcsak EU tagok lettünk, de demokráciánk is széles körben kiteljesedett, a civilszervezetek is egyre többször hallatták a hangjukat, mi több véleményt formáltak, és egyre inkább beleszóltak a dolgokba. Így tett a VEKE (Városi és elővárosi közl. egyesület) is, amely 2005-től folyamatosan hallatta a hangját, s szövívőjük útján némi „hírnévre” is szert tettek. A „villamos mániás” társaság –többek között- „védelmébe vette” a Thököly úti villamosvágányokat, és azok sorsát is. A VEKE megalakulásuk óta egy visszavonhatatlan nosztalgiából állt, miszerint a 10,20,30, vagy még ennél is több éve megszüntetett villamosvonalak egy részét vissza kellene állítani. Így volt ez Thököly útnál is. Talán reménykedtek benne, hogy egyszer majd visszaállítható lesz itt újból a villamosközlekedés, holott erre, akkor már semmi remény nem volt. Még annak tudatában sem, hogy sejteni lehetett, a 4-es metró erre még hosszú ideig nem fog kijönni. (A metró építése a jelzett időben, tehát 2005-ben még el sem kezdődött, erről ennyit...) A villamos újraindításának egyébként ekkor már minden feltétele hiányzott: a rossz állapotú pályákat nem szándékozták felújítani, sőt ekkor már a pálya több helyütt járhatatlan volt. Járművek sem álltak rendelkezésre, ugyanis a korábban itt közlekedő 30-40 éves UV villamosokat a vonalak bezárása után nem sokkal leselejtezték. Az erre közlekedő buszok megfelelő kapacitás nyújtottak, tehát semmi szükség nem lett volna a villamosra. Ennek ellenére a szervezet (de főleg annak szövívője)

egyre gyakrabban és hevesebben támadta a Fővárosi beruházásokat, fejlesztéseket, s bár voltak igazságok az elmondottakban, nagy részük életképtelennek bizonyultak. (Gondolom nem kell bemutatni az egykori szóvivő urat, mindenki tudja kiről van szó...) A Thököly út állapota ez idő tájt már tarthatatlanná vált, míg végül megszületett a döntés a teljes megújításáról. A program a Dózsa György út- Hungária Krt. illetve a Mexikói út- Bosnyák tér közti szakaszt ölelte fel. Kimaradt a Verseny utca- Dózsa György út, illetve a Hungária Krt. – Mexikói út közti szakasz, jól lehet az utóbbi rövidke szakaszon eltüntették a macskaköveket egy egyszerű ráaszfaltozással. Igaz, ezt örökérvényűnek nem lehetett tekinteni, az a Thököly út felújításakor sem volt már túl jó állapotban, mégis kihagyták. Ekkor a dilemma újból előjött: mi legyen a már több mint egy évtizede parlagon heverő villamossínekkel, amelyek már sehonnan sehova sem visznek, s egy rég letűnt korszak lenyomatai? A Főváros úgy tervezte, hogy logikusan a pályát meg kell szüntetni, nem lesz itt soha többé villamos. Erre jött a VEKE, aki követelte, hogy a vágányok az útfelújítást követően is maradjanak a helyükön. Nem veszt el a villamos újraindításának a lehetősége ezáltal...

A harcokba, csatározásokban belefáradt fővárosi vezetés végül engedett a kérésnek: a sínek megmaradtak, kérdés, minek? Villamos akkor még évek óta nem gördülhetett végig (de még csak részleteiben sem) ezen a szakaszon, olyannyira, hogy még az átlós járatoknál is lehegesztették a síneket azok részére (1, 3, 62-es villamosok). Közben elkezdődött a 4-es metró építése, de lassan haladt, s már akkor bizonyos volt, hogy a Keletinél tovább nem fog jutni. A sínek tehát maradtak. Hogy ez mekkora tévedés volt, arra jó példa, hogy 2013-ban, mikor a korábban kihagyott két szakaszt is felújították végre, már kivették a síneket. Magyarázat: „Kicszeréljük az úttest teljes pályaszerkezetét, elbontva a nagykockakő burkolatot és a villamos pályát, valamint a felhagyott villamosvonal felsővezeték-rendszerét. *Ez azonban nem jelenti azt, hogy lemondunk a Keleti pályaudvar és Újpalota közötti villamosközlekedés fejlesztéséről, ugyanakkor a régi vonali infrastruktúra állapota már nem felel meg a mai követelményeknek, meghagyása ezért nem indokolt*”. Erről ennyit tehát. A vonal infrastruktúrája már 2009-ben is régi volt, nem igaz? 2010-ben a Bosnyák téren is leaszfaltozták a valamiért kihagyott macskaköves gyalogátkelőhelyek egy részét, illetve a Zugló kocsiszínből kijövő vágányt is.

Most tehát vannak sínek, amelyek nem sehová sem vezetnek, ám egyszer csak előbukkannak a semmiből. Egy ostoba, idéttlen, csak a szereplés kedvéért bohóckodó civilszervezet miatt. Teljesen jogosak azok a panaszlevelek, amelyek e vágányok városképet romboló szerepéről, elhanyagoltságukról írnak a lakosok. A Thököly út és környéke sok-sok éves, évtizedes hányattatás után már kezd valahogyan kinézni. Például több park létesült az út mellett, lebontottak több rossz állapotú épületet, s a Bosnyák tér rekonstrukciója is megkezdődött. Az egyik oldalon díszkő burkolat, míg középen még mindig ott a környezetbe már rég nem illő, „elfelejtett”, használaton kívüli, rozsdás sínek. Szép „összehatás”. Olyan igazi hungarikumos.

### **A Thököly úti villamosok kronológiája**

**1973. január 1.** A Rákóczi úti villamosok megszüntetése után a 44-es és 67-es járatok belső végállomása a Baross térhez kerül.

**1980-as évek közepe** A Thököly úton a 7, 7gy, és 73E buszjáratok mellett a 44-es és 67-es villamosok közlekednek 2 UV+ pótkocsis üzemmódban. Tervek a 44-es villamos Újpalotáig történő meghosszabbítására, ami csak terv marad.

**1985 után** Az említett járatokból –költségsökkentés, ill. kihasználatlanság miatt- kisorozzák a közbülső pótkocsikat. A két járat a továbbiakban 2 kocsis egységekben közlekedik tovább.

**1990-es évek eleje** Üzemidő csökkentés és járatritkítás a 44-es vonalon.

**1995. december 24.** Az előbb említett járatot eléri a vég; közlekedését szüneteltetik. Oka: a járat kihasználatlansága.

**1997. március 11.** A 67-es járat közlekedését is felfüggesztik. Szerepét másnaptól 67V jelzésű autóbusz veszi át, azonos útvonalon és azonos megállókkal. Szintén másnaptól 69A jelzéssel betétjárat indul Mexikói út- Rákospalota, Máv telep között, de ez októberben megszűnik. A villamos megszüntetésének oka: A Mexikói és Thököly úti villamospályák rossz, balesetveszélyes állapota.

**1996-97 folyamán** A feleslegessé vált UV motor- és pótkocsikat pótlás nélkül selejtezik.

**1997-2001 októberéig** A Thököly úti pályát csak alkalmankénti üzemi célokra használják, utasforgalomban részt vevő villamos nem közlekedik rajta.

**2001. október 3.** A 3-as villamos elindulása az Örs Vezér téren való áthaladással. E naptól a Thököly úti –üzemi célokra szolgáló- vágányok felhagyásra kerülnek.

**2001. novembertől-2002 áprilisáig** A két vonal Hungária Krt. –Bosnyák tér közti szakasza kizárásra kerül; váltócsoport kiszedések, új buszmegálló létesítése, forgalomtechnikai korszerűsítések bevezetése révén. A vonal belső szakasza továbbra is használható, akárcsak a Bosnyák tér- Rákospatak közti szakasz is. Ez utóbbit 2004-ig alkalmasszerűen használják, majd ez is felhagyásra kerül.

**2004** A Baross téri munkálatok megkezdése, a 4-es metró és a 2-es metró új kijáratának kapcsán. A villamossíneket a Verseny utcáig visszavágják, ezzel a belső rész is járhatatlanná válik.

**1990-től folyamatosan**, szinte minden évben szó esik a 4-es metróról. Folyamatosak a viták, érvek és ellenérvek, tervek a 4-es metró vonalvezetésére, útvonalára, illetve megállóira. Tervek Zuglói, illetve Újpalotáig történő meghosszabbítására. Ez idő alatt úgyszólván nem volt olyan tervzet vagy nyomvonal, amit ne vizsgáltak volna meg. 1995-96-ban felmerült a vonal orosz államadósságból történő megépítésére is. Ezt is elvetették. Pénzügyi fedezet, döntés nem született, így a → **2000-es évektől kezdődően** „alternatív” megoldásként szóba kerültek a '80-as évekbeli tervek, a villamos Újpalotáig történő meghosszabbításáról. Az ügyben semmi nem történt.

**2005** Véglegesen a 4-es metró nyomvonala és állomásai, noha az építkezés megkezdésére **2007 áprilisáig** várni kell. Az viszont már ekkor látszik, hogy a vonal Keleti pu.-tól való továbbépítésére kevés a remény. A Thököly úti villamosvágányok ügyét egy civil szervezet felkarolja, és „védelmébe veszi”. Persze semmi nem történik.

**2008. szeptember 6.** A 67V jelzésű buszjárat megszűnik, útvonala beleolvad a meghosszabbított 5-ös járatéba.

**2009 nyara** Elindul a Thököly út felújítása. A használaton kívüli villamossínek megmaradnak a rekonstrukció után is. A felújításból két rövid szakasz kimarad. Ekkor bontják el a még meglévő, de már nem használt villamosmegálló peronjait is. A munkák

befejezése után több szakaszon is buszsávokat jelölnek ki az egykori villamos síneken, a tömegközlekedés előnyben részesítése végett.

**2010 nyara** Leaszfaltozzák a macskaköves gyalogátkelőhelyeket a Bosnyák téren, illetve a Zugló kocsiszínből kijövő vágány egy részét is. Szintén lehegesztik a 44-es és 67-es vonalat keresztező villamosok vágányait is. A trolibusz-villamos szintbeli felsővezeték keresztekét is átkötik, hogy a trolik gyorsabban haladhassanak át alatta.

**2013 III. negyedév folyamán** Megújítják a Thököly út korábban kihagyott szakaszait. A korábbi rekonstrukcióval ellentétben itt már kiszedik a régi, nem használt villamossíneket, így az egykori vágányok a Dózsa György útig lesznek visszavágva. A felsővezetékét is leszerelik e szakasz fölött. Befejeződik a 4-es metró építése is. Megkezdődnek az üzemi- és futópróbák. Ahogy sejteni lehetett, a metró nem építik tovább a Bosnyák tér, illetve Újpalota irányába.

**Közben:** folyamatosan megújul a Thököly út környezete. Új parkokat alakítanak ki, épületeket bontanak le, s megkezdődik a Bosnyák tér megújítása is.

**2014 I. negyedév** Az egykori két vonal sínjei a megszüntetés óta parlagon hevernek, felsővezetékestül a főváros és a 14. kerület nagy szégyenére. Elbontásuk, a vágányok helyének hasznosítása nincs napirenden továbbra sem. Újbóli forgalomba helyezésének még kevesebb az esélye, jelen állapotban lehetetlen is.

**2014. március 28.** A 4-es metró I. szakaszán (Kelenföldi- Keleti pu.) megindul a forgalom.