

## A Budapesti Metróért Egyesület reagálása a Budapesti Közlekedési Központ fejlesztési prioritására

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) az elmúlt év végén közzétette Budapest közlekedési rendszerének fejlesztésére meghatározott négy legfontosabb prioritására vonatkozó javaslatát. Ezek összefoglalóan a következők:

- Új járművek beszerzése és akadálymentesítés, valamint új megállóhely létesítése a Kisföldalatti vonalán
- A gödöllői HÉV és a kelet-nyugati metróvonal összekötése, illetve P+R beruházások Kistarcsa körzetében
- A szentendrei és a ráckevei HÉV összekapcsolása, a csepeli HÉV bevezetése a Belvárosba
- A villamos- és trolibuszhálózat egységes fejlesztési tervének kidolgozása

A Budapesti Metróért Egyesület üdvözli a fővárosi közösségi közlekedést egységes rendszerben kezelő fejlesztési elképzeléseket. Az egyesület a BKK javaslataihoz kapcsolódóan kiegészítéseket, valamint a nyitott kérdések megfelelő eldöntését, illetve egyes elemek felülvizsgálatát tartja indokoltnak.

### A Kisföldalatti fejlesztése



A BKK javaslatában szereplő járműbeszerzési javaslatot egyesületünk támogatja, azonban annak megvalósítását célszerűnek tartjuk a realitásokhoz igazítani. A 2020-ban megkezdődő járműbeszerzést kissé megkésettnek érezzük, mivel az 1973-ban beszerzett járművek ekkora közel 50 évesek lesznek és ehhez kapcsolódóan várható, hogy a két „nehéz” metróhoz hasonló elhasználódási

problémák fognak jelentkezni. A jármű eredeti konstrukciója gyakorlatilag az ipari csuklós villamosok kis helyre összezsúfolt változatának tekinthető. A járművek beszerzésének műszaki tartalmát mielőbb, a pálya és az állomási infrastruktúra jelenlegi kiépítettségéhez igazodóan meg kell határozni, figyelembe véve a hasonló adottságokkal (kis rendelkezésre álló úrszelvény) bíró külföldi példákat is (Berlin).

A vonal kapacitása reálisan tovább nem bővíthető. Új biztosítóberendezés telepítésével is legfeljebb 10-15%-os kapacitásbővülés érhető el, amely – figyelembe véve a Hungária körútnál létesítendő új megállóhely és a zuglói meghosszabbítás generálta többlet kapacitási igényt – elégtelen, valódi változást nem hoz. A vonal kapacitásainak kihasználása jelenleg is 110%-os a reggeli csúcsidőszakban.

A zuglói lakosok eljutásának javítására javasoljuk a Baross térig torzóként kiépülő 4-es metró továbbvitelét legalább a Bosnyák térig, illetve Újpalotáig. Ezzel a szükséges eljutási idő rövidülés és a közlekedési kapacitások bővítése elérhető.

### A gödöllői HÉV és a metró összekötése



A HÉV-vonal és a metró összekötése valóban jelentősen javítaná a kelet-pesti régió közösségi közlekedési szolgáltatásainak színvonalát, azonban mind pálya, mind jármű oldalról a projektjavaslat forrásigényét reálisan nem tartjuk felvállalhatónak. A BUME számításai szerint a minimálisan közel 60-80Mrd Ft-os (a VEKE számításai szerint 150-200 Mrd Ft) komplex fejlesztés a gyakorlatilag 3-4 perc eljutási idő csökkenésen túlmenően további előnyöket nem hoz magával.

Egyesületünk hamarosan elkészít egy külön anyagot, melyben igyekszünk bemutatni a koncepció megvalósíthatóságának műszaki buktatóit, annak költség pazarló jellegét.

Elhibázottnak tartjuk a nagyszabású P+R parkolóra vonatkozó elképzeléseket is. Az elhelyezésből adódóan az itt közösségi közlekedésre váltó autósok zöme otthonuktól a HÉV-vel egyébként is kiszolgált területeken keresztül közlekedik, így nem értjük, hogy miért nem tartalmazza a javaslat a szinergia kihasználását is. Álláspontunk szerint valamennyi agglomerációban ehelyezkedő HÉV-megállóhelyen szükséges lenne P+R parkolók létesítése, amellyel az egyéni közlekedési távolság minimalizálható.



Továbbá javasoljuk megvizsgálni a már több európai világvárosban bevált Kiss and Ride (K+R) rendszer budapesti bevezethetőségének lehetőségét is. Megítélésünk szerint viszonylag csekély ráfordítással vonzóbbá teheti a közösségi közlekedés igénybevételét sok ember számára. Ez mind a metró, mind a HÉV állomások jórésznél megoldható.

A Kiss and Ride megállási zónák a autóvezetők kényelmét és utasaik (főként gyermekeik) biztonságát szolgálják; ezeken a helyeken a járművet az utasok biztonságosan, parkolóhely igénybevétele vagy a forgalom tiltott helyen történő feltartása nélkül elhagyhatják és átszállhatnak a tömegközlekedési járművekre. Általában néhány egyszerű szabály segíti a rugalmasságot és a biztonságot:

- A vezető nem hagyhatja el a járművet 3 méternél messzebb .
- Ha az utasok nem szállnak ki 2 percen belül, akkor a járművel tovább kell haladni és újra be kell állni a kiszállási sorba
- A gyermekeket lehetőleg a járda felőli hátsó ajtón keresztül kell kiszállítani.
- A sorban állás után a kijelölt zóna legelső szabad helyén kell az utasok kiszállása miatt megállni
- A K+R zónában a ki-beszállás idején kívül tilos megállni.

A gödöllői HÉV-vonal fejlesztését elodázhatatlannak látjuk. Korszerű biztosítóberendezés hiányában, a biztonságot gyakorlatilag az emberi odafigyelésen keresztül megteremtve valós gyorsvasúti közlekedési rendszert nem lehet kialakítani. A bal járatú közlekedési rendszer helyett javasoljuk a normál, jobb járatú közlekedés bevezetését. A pályás témakörben a vonal legnagyobb problémája – az avuláson túlmenően – Cinkota állomás, amely nagyon kis helyen számtalan funkciót valósít meg. Ennek következményeként valódi átszállási csomópontként nem használható, így a Csömörrre utazók



gyakran kerülhetnek balesetveszélyes helyzetbe a kis helyen koncentrálódó többirányú vonatmozgások miatt. Az állomás átépítése szintén megoldandó feladat.

A járművek kora jelenleg 30-35 éves, a beépített technológia elavult. A HÉV-szerelvények lecserélése valamennyi vonalra kiterjedően szintén időszerű.

Az összekötés problematikájának feloldásához javasoljuk megfontolni az Örs vezér tere közlekedési kapcsolatainak rendezését. Számos külföldi példa (pl. Párizs, Bécs) mutatja, hogy az ilyen csomópontok, aluljárórendszerek megfelelő kialakítása (mozgójárda beépítése, tágas terek kialakítása, felszínihez közeli világítási erősség biztosítása) élhető és elfogadható közösségi teret teremt vállalható költségszint mellett.



A kelet-pesti agglomeráció közlekedési helyzetének hosszú távú javítására célszerűnek tartjuk megvizsgálni a Cinkota – Rákoscsaba – Rákoskeresztúr – Kőbánya-Kispest gyorsvasúti tengely kialakításának lehetőségét.

## Észak-déli regionális gyorsvasút



A szentendrei és a ráckevei HÉV-vonal összekötése gazdaságilag nehezen indokolható. A belvárosi szakasz a sűrű beépíttség miatt csak mélyvezetéssel lenne megépíthető, amelynek költségintje óriási, vállalhatatlan. Hasonló okok miatt egyesületünk elveti az Astoriáig, illetve a Kálvin térre történő bevezetés reális megvalósíthatóságát is.

Rövid távon javasoljuk a ráckevei vonal csepeli HÉV-vel közös pályán Boráros térig történő bevezetését, amelynek különösebb műszaki és területfejlesztési akadálya nincsen. A Boráros térről valóban elérhető a nagykapacitású budapesti tömegközlekedési hálózat (nagykörúti villamosok), illetve az észak-déli átmenő forgalmat a 2-es villamos is fel tudja venni.



Hosszabb távon megvalósíthatónak ítéljük és mindenképpen megvizsgálni javasoljuk a csepeli és a ráckevei vonal Határ út, illetve Népliget metróállomásokra történő bevezetését, amellyel a József Attila lakótelep nyugati oldala is valós közösségi közlekedési kapcsolatot kaphatna. A BUME vizsgálatai szerint az észak-déli metróvonal jelentős kapacitástartalékokkal rendelkezik, a járművek követése még reálisan csökkenthető további infrastruktúra beruházások nélkül. Elemzésünk alapján a menetidő a Belváros és a déli végpontok között mintegy 5-7 perccel csökkenne.

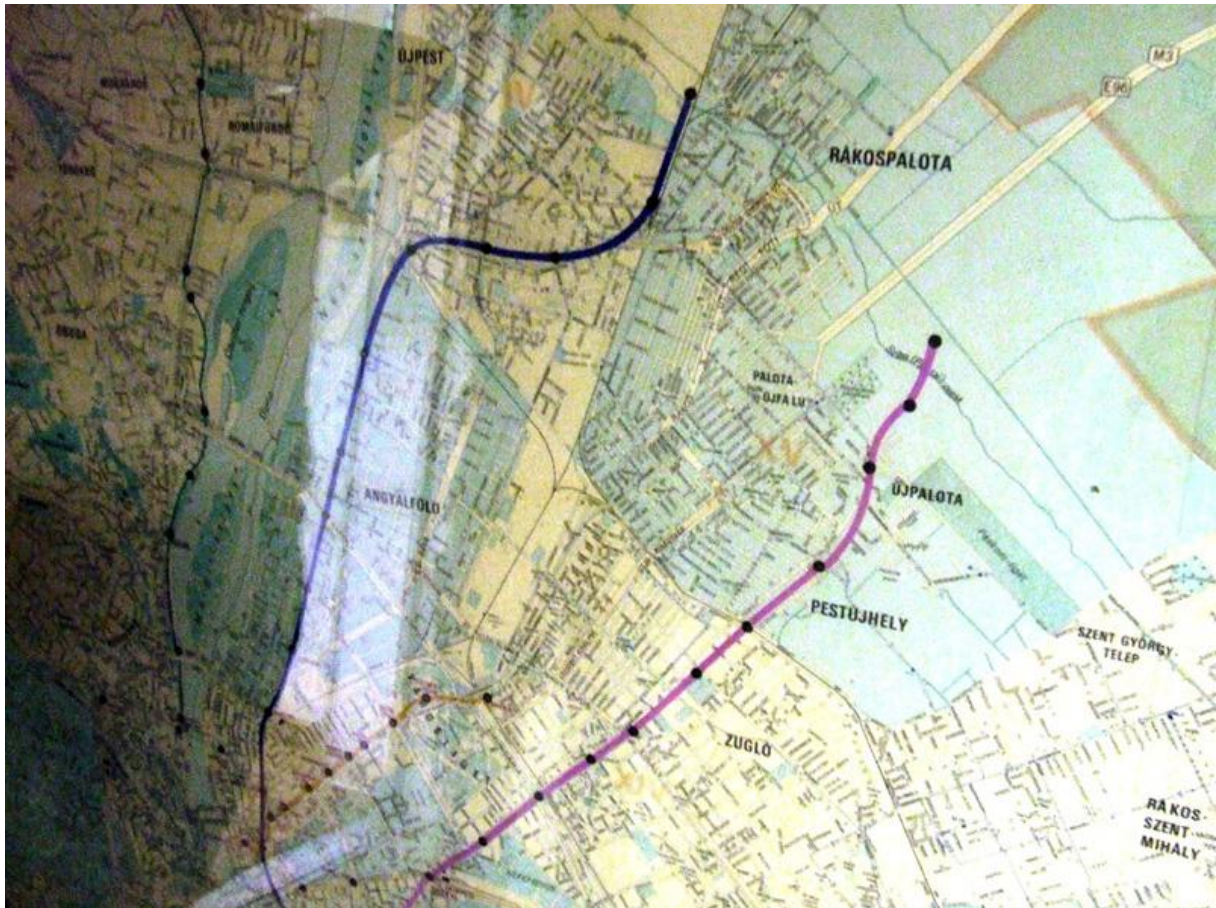


## Villamos-trolibusz egységes hálózattervezés



Az egységes szervezési alapelvekkel egyesületünk egyetért. A villamos- és trolibusz alágazat szerepeként javasoljuk megfontolni, hogy ez elsődlegesen a nagy kapacitású metróvonalakra történő rá-, illetve elhordás legyen.

Ehhez illeszkedően szükséges, hogy a 4-es metró vonala – az eredeti elképzeléseknek megfelelően – Budaörs, valamint Újpalota felé meghosszabbításra kerüljön, nagy kapacitású közösségi közlekedési lehetőséget adva az érintett lakosságnak.





Az észak-déli vonal Káposztásmegyerre történő meghosszabbítását is szükségesnek tartjuk, amelyre vonatkozóan egyesületünk külön koncepcionális tervet fog a későbbiekben kidolgozni.

