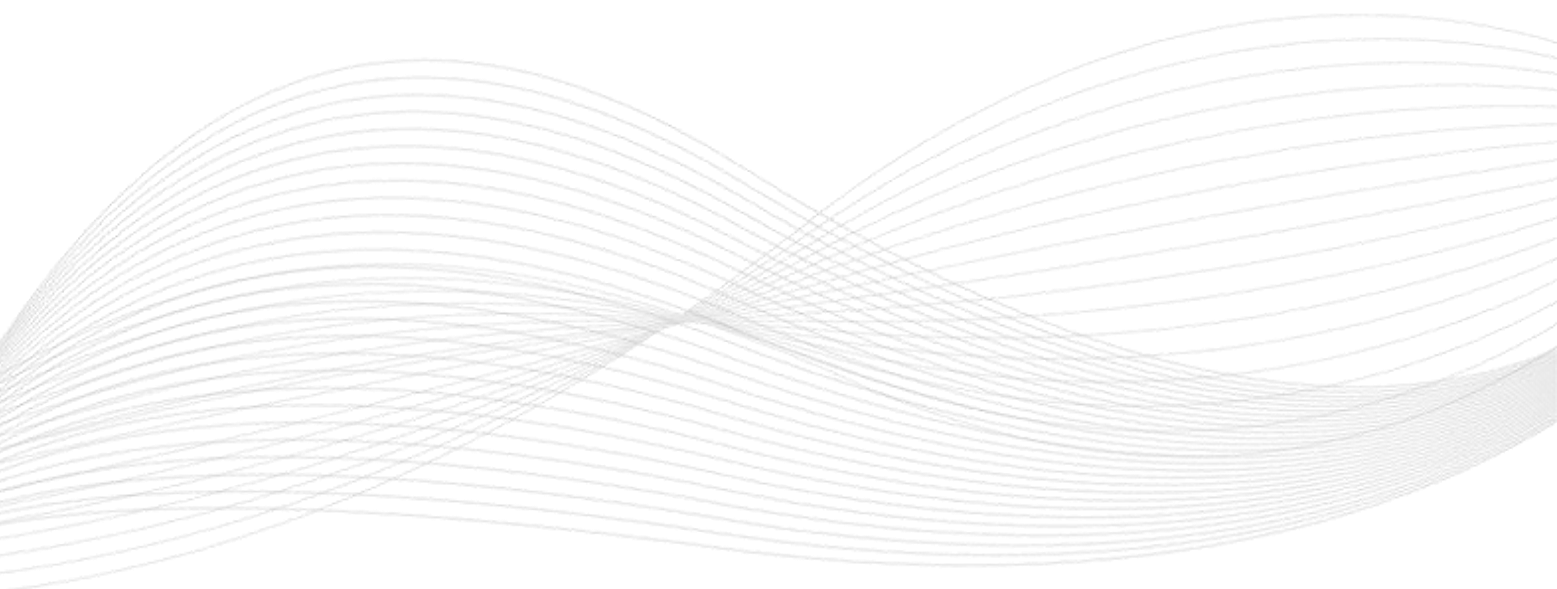


# Az M4-es metró átadása utáni felszíni tömegközlekedési hálózat módosítása



**BUDA**  **PEST**



BUDAPESTI  
KÖZLEKEDÉSI  
KÖZPONT

### 1. Előzmények

Hamarosan elindul az M4-es metró, amely a belvároson át a föld alatt új, gyors és megbízható kapcsolatot hoz létre Buda és Pest között. A metróvonal alternatívát kínál a 7-es buszcsalád és a 49-es villamos, valamint az agglomerációból a XI. kerület központja felé közlekedő autóbuszok helyett és még számos útirányon. Az új metró a Keleti pályaudvar és Kelenföld vasútállomás között jár majd, az elindulásához kapcsolódó felszíni hálózati, menetrendi változások Újpalota, Zugló, a Belváros, Józsefváros, Bel-Buda, Kelenföld, Gazdagrét, Órmező, Kelenvölgy, Albertfalva, Budafok, Budatétény, Nagytétény, Budaörs és Törökbálint tömegközlekedésére lesznek közvetlen hatással. Az M4-es metró elindulásához kapcsolódva a Budapesti Közlekedési Központ az elmúlt évtized egyik legnagyobb felszíni forgalomátszervezését hajtja végre, amely közvetlenül tíz fővárosi kerületben, valamint Budaörsön és Törökbálinton mintegy 40 autóbusz-, 4 villamos- és 3 trolivonalon jelent hálózati vagy nagymértékű menetrendváltást. Létrejötté óta a BKK minden hálózati változás előtt társadalmi egyeztetésre hívja az érintetteket. Most szintén kikértük ügyfeleink véleményét a [www.bkk.hu/m4](http://www.bkk.hu/m4) oldalon, hogy az észrevételeket, igényeket lehetőségeink szerint figyelembe véve véglegesíthessük az M4-es metró elindulásával jelentősen megváltozó felszíni forgalmi rend átfogó koncepcióját.

A vonatkozó fővárosi jogszabály 9. §-a szerint a BKK feladata a döntési jogkör gyakorlása során az érintettek előzetes tájékoztatása és véleményük kikérése végleges hálózatmódosulás, vagy egy viszonylat kapacitását lényegesen befolyásoló menetrendi változás esetén. A BKK ezért a módosításra vonatkozó javaslatát legalább 60 nappal a tervezett bevezetés előtt köteles elkészíteni és a honlapján közzétenni legalább 14 napig tartó véleményezés céljából. A Főpolgármester úr döntése alapján, valamint tekintettel arra, hogy az M4-es metró üzembe helyezése és a hozzá tartozó felszíni tömegközlekedési hálózat átalakítása nagy horderejű, számos területet érintő változásokat hordoz magában, így feltétlenül szükségesnek láttuk, hogy az ehhez kapcsolódó társadalmi egyeztetés véleményezési időszaka hosszabb időtávra terjedjen ki.

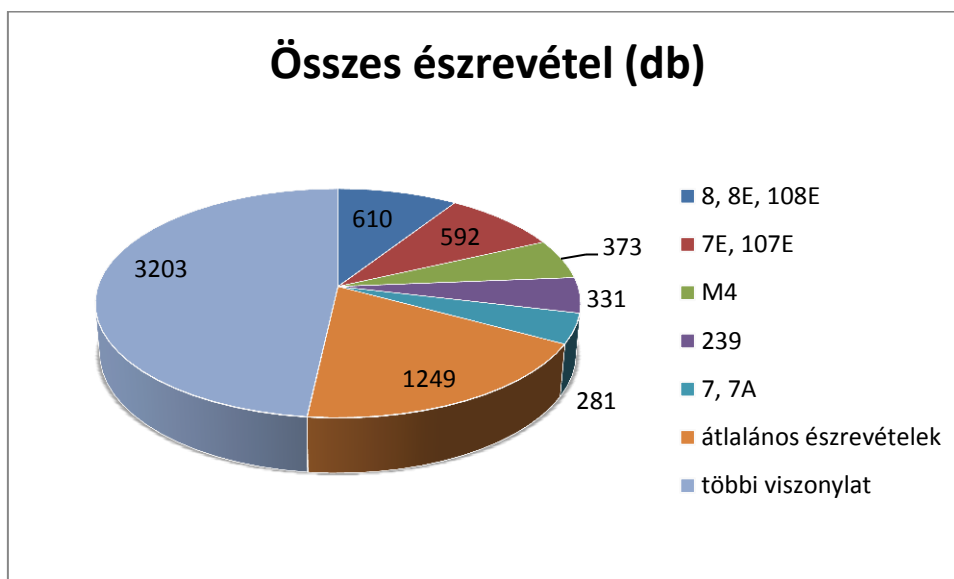
A vonatkozó társadalmi egyeztetés nem a szokásos felületen, hanem egy külön internetes oldalon jelent meg, melyet el lehetett érni a BKK Zrt. weboldaláról, Facebook-oldaláról, valamint a Budapest Portálról is. A társadalmi egyeztetést 2014. január 6-án hirdettük meg, a lakosság, az ügyfeleink véleményét, észrevételeit 2014. január 31-éig vártuk.

### 2. A beérkezett utasészrevételek

A társadalmi egyeztetés lebonyolítása elnyerte az ügyfeleink elégedettségét. Számos levélíró elismerését fejezte ki az M4-es metróval kapcsolatos változásokat bemutató és véleménykérő oldallal kapcsolatban, a felhasználók meglegedésére szolgált az oldalon működő interaktív elemek, mint pl. a viszonylatokat külön-külön megjelenítő térkép, valamint a hálózatváltozások térségenkénti szűrhetősége. A tájékoztatás sikerességét jelzi az is, hogy sokan kérték, hogy a társadalmi egyeztetés lezárultával is maradjon elérhető az interaktív internetes felület.

A beérkezett észrevételek száma naponkénti bontásban a véleményezési időszak első felében szigorúan monoton csökkenő tendenciát mutatott, az egyeztetés utolsó hetének elején viszont – a többcsatornás marketingtevékenységnek köszönhetően – egy pár napos csúcsértékkel szembesültünk. A véleményezési időszak lezárultával összesen **7401 db** észrevétel érkezett, amelyek közül érdemben értékelhetőnek **6639 db** bizonyult.

A vélemények közel egyötöde (6639-ből 1249 db) általános, viszonylatokhoz nem köthető észrevételt fogalmazott meg. A fennmaradó észrevételek kb. 40%-a (2187 db) az alábbi viszonylatokkal kapcsolatban érkezett: M4, 7, 7A, 7E, 8, 8E, 107E, 108E, 239, míg a további 3203 vélemény az egyéb, társadalmi egyeztetésben meghirdetett viszonylatokra vonatkozik.



## Az M4-es metró átadása utáni felszíni tömegközlekedési hálózat módosítása

---

A lakossági vélemények feldolgozása a társadalmi egyeztetés indításától fogva folyamatosan történt. Tekintettel a véleményezendő tervezetünk által kommunikálandó elemek szerteágazóságára, a véleményeket tartalmilag több szempont szerint is csoportosítottuk. Az érdemlges ötleteket, javaslatokat lehetőségeinkhez képest igyekszünk beépíteni a végleges hálózati kialakításba. Az észrevételek nagy részének a hangvétele pozitív, a többség üdvözli az M4-es metró beindítását, ugyanakkor voltak nagy számban olyanok is, akik az alapvetően pozitív véleményük mellett változtatásokat is javasoltak a tervezetünkkel kapcsolatban.

A tervezett változásokkal kapcsolatos észrevételeket viszonylatonkénti bontásban mutatjuk be.

### 3. A beérkezett utasészrevételek bemutatása

#### 3.1. Metrók közlekedésével kapcsolatos észrevételek

A mostani metróvonalak közlekedési rendjéhez hasonlóan, az M4-es metró is munkanapokon reggel 2-3 perc, napközben 5 perc, délután 3-4 perc, késő este 10 perc, hétvégén napközben 5 perces követéssel közlekedik.

**A metrók közötti hajnali és késő esti átszállások biztosításának érdekében az M1-es, M2-es és M3-as vonalak üzemidejét is pár perccel módosítjuk.**

#### 3.2. Utasészrevételek térségenkénti bemutatása

Bemutatott javaslat szerint a villamosok változatlan útvonalon közlekednek, ugyanakkor a 49-es villamos a jelenlegihez képest egész nap kb. kétszer ritkábban, mivel az az M4-es metróval nagyrészt azonos nyomvonalon halad. Az M4-es metróval elérhetővé válik Újbuda felől a Fővám tér, a Kálvin tér, valamint átszállási kapcsolat létesül mind az M2-es, mind az M3-as metróra, így a kiskörúti villamoshálózatot kismértékben ritkítani tervezzük. A villamoshálózat a budai fonódó villamoshálózat kiépítése és a Széll Kálmán tér felújítása után, 2015-ben fog jelentősen átalakulni.

*A javasolt közlekedési módosításokban érintett villamosvonalak közül a 49-es viszonylatra vonatkozóan érkezett a legtöbb levél. Az észrevételezők többsége nem ért egyet a járat tervezett ritkításával. Az utasok jelentős része nem tartja alternatívának az M4-es metróval, hiszen eltérőek az új metró által érintett belvárosi célpontok, valamint a kelenföldi gyűjtőterület is. Kaptunk ugyanakkor néhány olyan javaslatot is, amely a felesleges párhuzamosságok miatt a 49-es viszonylat megszüntetését támogatta. A 47-es vonallal kapcsolatban az utasok kedvezőnek tartják a járat tervezett sűrűsítését, és kezdeményezik azt, hogy az üzemidő egyetlen időszakában se csökkenjen a viszonylat által felkínált kapacitás. A budai rakparton közlekedő 19-es villamos sűrűbb közlekedése egyértelműen támogatásra talált, az 59-es járat menetrendi módosítására vonatkozóan pedig nem érkezett érdemi észrevétel.*

**A beérkezett észrevételek alapján a 49-es sűrűbb közlekedését tervezzük.**

A vitára bocsátott javaslat alapján a Baross tér térségében közlekedő autóbuszok és trolibuszok végállomását a Thököly útra, illetve az új tömegközlekedési végállomásra helyezzük át a Keleti pályaudvar mellé.

*A Keleti pályaudvar felé közlekedő trolijáratok végállomási rendjének javasolt átszervezése elnyerte a döntő többség támogatását. A 73-as és a 76-os viszonylatok Baross téren történő átvezetése a véleményezők szerint szükséges, viszont ez a vonalak zavarérzékenységét növelheti. A közös végállomás létrehozása kapcsán többen kérték a 76-os és a 80-as trolibuszok összekötését. Ugyancsak támogatásra talált a 79-es trolibusz végállomásának és Baross tér környéki útvonalának módosítása, viszont a 78-assal kapcsolatban írók nehezményezték azt, hogy 78-as viszonylat fel- és leszállóhelye továbbra is a Garay utcában marad.*

*A 20E és a 30-as viszonylatcsalád Keleti pályaudvari végállomási rendjének módosítása nem keltett sok észrevételt. Elenyésző számban érkeztek mind támogató, mind elutasító észrevételek ezzel kapcsolatban.*

*Jelenleg a Puskás Ferenc Stadionnál végállomásozó 95-ös és 130-as viszonylatokkal kapcsolatban jelentős számú észrevétel érkezett, hogy a járatokat érdemes lenne továbbközlekedtetni a Keleti pályaudvarig. Ezáltal Rákosszentmihály, a Fogarasi út és Kőbánya több lakótérsége felől is eljutási lehetőség nyílna az M4-es metróra.*

**Az észrevételek alapján a Baross téri végállomási rendeket az egyeztetésre feltett javaslat szerint tervezzük módosítani. A stadionoknál végállomásozó járatok meghosszabbítása később, a Kerepesi úti „százlábú” híd felújítását követően lehet reális.**

A vitára bocsátott tervezett alapján az újpalotai térségből a maira jellemző járatsűrűséggel, gyakori közös követéssel indítanánk gyorsjáratokat a belváros felé. Változtatni terveztük azonban a buszok számjelzését és budai oldali útvonalakat: a tervezet szerint az eddigi 7E és 107E helyett a 8E, a 108E és az Újpalotára meghosszabbított 133E busszal lehet utazni a módosuló budai végállomások felé, míg a belvárosban a jelenlegi Thököly út–Rákóczi út útvonalon. Javaslatunk szerint Újpalota és a belváros között a nem gyorsjáratú utazást továbbra is a változatlan útvonalú 7-es busz, illetve az új 177-es busz biztosítja.

A tervezet alapján Zuglóból a belvárosba, a 7-es járatcsalád helyett közlekedő új járatok a módosuló budai végállomások miatt új jelzésekkel továbbra is megteremtik a Thököly út vonzaskörzetéből mind a gyors-, mind a nem gyorsjáratú utazási lehetőséget a belváros irányába. Javaslatunk szerint a 7-es és a 7A járatpár helyett a 7-es, illetve a Bosnyák térig meghosszabbított útvonalon közlekedő 33-as, 112-es, a 233E-t felváltó új 233-as, valamint az új 177-es busz kínál minden érintett megállóhelyet kiszolgáló ellátást. Az újpalotai, 8E, 108E és 133E járat pedig gyorsabb eljutást garantál a belvárosba, az M2-es, az M3-as vagy az M4-es metróra.

A helyi utazási igények kiszolgálására a 7-es buszt változatlan útvonalon javasoltuk megtartani javaslat alapján. Emellett a Bosnyák tér és Nagytétény között a 33-as autóbusz biztosít közvetlen, valamennyi megállót érintő kiszolgálást.

*A 7-es, 7A, 7E és 107E autóbuszok közlekedési rendjének átszervezését az érintett utazóközönség döntő része nem támogatja. A véleményezők nagy része kifogásolja a 7-es járat ritkítását, helyette sűrítést javasol, a 7A betétjárat megszüntetése bizonyos levélíróknál ugyancsak problémát jelentett. Az észrevételezők meglátása alapján az Etele úttól délre eső területek (Andor utca, Sáfrány utca vonzaskörzete, Albertfalva vasútállomás környéke) lakóinak közlekedése nehezebbé válik. A 7E és 107E viszonylatok tervezett megszüntetése sokak elégedetlenségét váltotta ki, a levélírók általában a járatok sűrítését kérték. A gyorsjáratokkal kapcsolatos észrevételek száma jelentős, 592 levélíró fejtette ki véleményét a 7E vagy a 107E autóbuszokra vonatkozóan. Jelentős számú észrevételező úgy véli, hogy az M4-es metró az említett gyorsjáratokat nem váltja ki egyértelműen, illetve valamennyi fontos relációban. Nehézséget jelent majd bizonyos kelenföldi célpontok (Bártfai utca vonzaskörzete) átszállásmentes belvárosi és kerületközponti kapcsolatának megszűnése, továbbá Kelenföld és Zugló közötti közvetlen gyorsjáratú közlekedés megszüntetése. A témában észrevételt tevők egy része átlátja ugyan, hogy az új metró mellett, azzal sok helyütt párhuzamosan a gyorsjáratok jelen formában történő üzemeltetése indokolatlan, viszont kezdeményezik a kedvezőbb közlekedési lehetőségek kialakítása végett legalább az egyik viszonylat meghagyását, azaz a mostani gyorsjáratú kapacitás felének a biztosítását.*

*A jelenlegi 8-as vonal átalakításával, a 8E gyorsjárat bevezetésével, valamint az újpalotai 108E jelzésű gyorsviszonylattal kapcsolatban együttesen 610 db észrevételt kaptunk. Ez keltette fel legjobban a véleményezők érdeklődését, viszonylatcsoportonkénti bontásban nézve erre a módosítási elemre vonatkozóan érkezett a legtöbb levél. A 7E és a 107E viszonylatok szerepét részben átvevő 8E járat beindítását sokan támogatják, kedvezőnek ítélik meg az általa kialakított új*



*közvetlen közlekedési kapcsolatokat. A nagyszámú támogatás mellett néhányan jelezték viszont, hogy a hegyi szakasz miatt kételkednek a csuklós üzem működőképességében. A vonalvezetés ellenzői közül többen kifogásolják, hogy a járat a budai szakaszán túl nagy kerülőt tesz, amíg eléri a metró kelenföldi végállomását, valamint a hosszú vonal zavarérzékenysége is többen felhívták a figyelmünket. Említést érdemelnek azok az észrevételek is, melyek a tervezett megállóhely-kiosztásra vonatkoznak. Néhányan soknak találják a Rákóczi úti térségben kiszolgált megállóhelyek számát, viszont voltak olyanok is, akik a Csömöri úti szakaszon javasoltak többletmegállót beiktatni (pl. Cinkotai út, Miskolci utca). Lényegében a 8E betétjáratoként funkcionáló újpalotai gyorsjárat, a 108E autóbuszok közlekedésével kapcsolatban az egyetértés mellett a vonalvezetésre tett módosító javaslatok érkeztek, a vonal belvárosi végpontjaként többen javasolják a Deák Ferenc teret, illetve a Ferenciek terét, sőt felvetettek egy-egy esetleges budai átvezetési lehetőséget is (pl. Döbrentei térig vagy a Móricz Zsigmond körtérig).*

*A budai hegyvidéki 112-es vonal Bosnyák térig történő meghosszabbítását közel azonos számban támogatják, mint ahányan ellenzik. A viszonylatra vonatkozó észrevételek száma ugyanakkor igen csekély.*

*A 178-as és 277-es járatok összekötésével létrejövő 177-es jelzésű új viszonylatot közel egyenlő arányban támogatták és elleneztek. A támogatók számára kedvező változást jelent, hogy a mai 277-es vonaláról, bizonyos rákosszentmihályi és újpalotai területekről ezentúl közvetlenül elérhető lesz a belváros és az M4-es metró vonala. Az ellenzők elsősorban a vonal hosszából eredő problémák miatt aggódnak, zavarérzékenység miatt jelentős késések nehezíthetik a menetrend szerinti közlekedést.*

**Az észrevételek alapján felülvizsgáljuk a 7-es buszok közlekedési rendjét, valamint a 8-as buszok csuklós közlekedésének szükségességét. A beérkezett javaslatok kiértékelése és a BKK-val folytatott egyeztetést követően, a főpolgármester úr döntött arról, hogy**

- **a 7-es buszcsalád Budán mindenhol megálló járatai a társadalmi egyeztetésben meghirdetethez képest nagyobb, mintegy kétszeres kapacitással, csúcsidőben 3 perces követéssel járnak majd;**
- **Újpalota és Zugló, illetve a Belváros között a mai buszkapacitás változatlanul megmarad, mivel a Keleti pályaudvaron túl a metrónak nincs érdemi hatása, de a pontos járáshálózat a fent bemutatott változások miatt némileg változik.**



**A 8-as busz vonalán csuklós buszok helyett továbbra szóló járműveket tervezünk közlekedtetni, Bosnyák téri végállomással.**

A vitára bocsátott javaslatunkban Budatétényből, Nagytétényből a belvárosba az új 33-as járatcsaláddal, egész nap biztosítjuk az átszállásmentes közlekedést a belvárosba Nagytétény felől. A buszcsalád járatai továbbra is közvetlen kapcsolatot teremtenek az M2-es és az M3-as metróhoz, valamint a Nagykörúthoz. Budafok belvárosából a 47-es villamos is változatlanul a Kiskörútra visz. Az M4-es metró valamennyi állomásához Budatétény–Nagytétény és a budafoki hegyvidéki térség szinte összes megállóhelyéről biztosítunk közvetlen, átszállásmentes kapcsolatot.

*A 33-as viszonylat útvonalának egyeztetésre bocsátott meghosszabbítását, Pestre, ill. Zugló felé történő továbbvezetés lehetőségét a véleményezők döntően pozitív változásként fogadták. Az ellenzők a vonal hossza miatti zavarérzékenységet látják kockázatnak, valamint a Móricz Zsigmond körtér kiszolgálása miatti kitérőt látják feleslegesnek. A menetrendet véleményezők egyöntetűen sűrűbb közlekedést kérnek. Az újbudai vonalvezetési opció közül a Karinthy Frigyes úti változatot támogatják többen a Fadrusz utcával szemben, de az ebben állást foglalók számánál több javaslat érkezett a Körtér elkerülésével történő közlekedésre, a Műegyetem rakpart környékének 33-as autóbuszokkal történő kiszolgálására. A 233E helyébe lépő új 233-as járatral kapcsolatban az észrevételezők többsége a lassítás ellen emelte fel a szavát, a XXII. kerületi lakótérségből Újbuda vagy a belváros felé a továbbiakban is szívesebben utaznának a 233E gyorsjáratral. Néhányan egész napos üzemet javasolnak, de a sűrűbb közlekedés bevezetésére is érkezett észrevétel. A 233-as járat vonalvezetésének kérdésköre megegyezik a 33-assal kapcsolatban kifejtettekkel.*

*A Nagytétény és a belváros közvetlen kapcsolatát megvalósító 133E jelű gyorsjárat útvonalának Újpalotáig történő meghosszabbítását nem elleneztek, a vonalvezetés tekintetében kizárólag a megállóhely-kiosztásra érkeztek javaslatok. Hasonlóan, mint a 8E autóbuszok esetében, a 133E járatnál is kezdeményezték a Csömöri úti megállóhelyek kiszolgálását, valamint az újpalotai Apolló utca, a zuglói Reiner Frigyes park és a dél-budai Építész utca, Vágóhíd utca, Savoyai Jenő tér megállók használatát.*

A budatétényi térségnek gyors metrókapcsolatot nyújtó 101E jelű új viszonylat a véleményezők körében egyöntetű támogatást nyert. A tervezett menetrenddel kapcsolatban viszont elégedetlenség tükröződött az üzenetekben, sűrítést és egész napos üzemet javasolnak. Többen a Dózsa György út, a Jókai Mór utca, illetve Nagytétény felé való továbbvezetést szorgalmazzák.

A Budatétény és Újbuda között eljutást teremtő 114-es viszonylatcsalád közlekedési rendjének átalakítása megosztotta a közvéleményt, azonban a véleményezők mindegyike a Kosztolányi Dezső tér helyett más végállomást javasol. A 114-es járat útvonal-módosítása kapcsán az utasok kb. fele-fele arányban támogatják a Móricz Zsigmond körtérig történő vezetést, illetve fogalmazznak meg más javaslatot: néhányan inkább Kelenföld vasútállomáshoz, illetve Újbuda-központ-hoz vezetnék a járatot. A 213-as autóbuszokat kiváltó új 115-ös viszonylat útvonalvezetésére többen tettek a meghirdetettől eltérő javaslatot is mind a budatétényi, mind pedig a kelenföldi területek bevonására, de tipikus vélemény nem alakult ki az észrevételek tanúsága szerint. A 214-es járat kapcsán a meghirdetett alternatív útvonalak miatt sok észrevétel érkezett, jellemzően a Kondorosi úti vonalvezetést tartják megfelelőbbnek az észrevételezők, de a Bártfai utcai kitérőt illetően a helyi lakosok közül sokan nemtetszésüket fejezték ki. Míg a Bártfai utcai lakótelepen lakók az Etele úti vonalvezetés mellett érvelnek, addig a járatot használni szándékozók (főként XXII. kerületi utasok) inkább a közös megálló mellett, így a Bártfai utca használata mellett foglalnak állást.

A budafoki 141-es járat módosításaként bevezetendő 141E viszonylat különösebb ellenvetés nélkül elnyerte az észrevételezők támogatását.

A XXII. kerület hegyvidéki térségéből metrókapcsolatot és újbuda-központi kapcsolatot nyújtó 150-es viszonylat átalakításának fogadtatása megosztó. Az érkezett észrevételek alapján hozzávetőleg ugyanannyian támogatják, mint ellenzik a kelenvölgyi betérés elhagyását, többen a Vincellér úti betérést is felhagynák. Néhány észrevételező a metróhoz való betérés szükségletességét fejtette ki. A szintén a hegyvidéki környéket feltáró 250-es járat gyorsításával sokan egyetértenek, míg mások a járat Kelenföld vasútállomásig való rövidítése és a betéréseinek megszüntetése ellen emelték fel szavukat. A 150-es és a 250-es autóbuszok helyett Kelenvölgyet feltáró 253-as új járat kapcsán a kelenvölgyi kiszolgálás ritkulását említették meg problémaként, míg néhányan javasolják a 253B jelzésű, főként iskolásforgalmat lebonyolító járat délutáni közlekedtetését is.

**Az észrevételek alapján felülvizsgáljuk a 33-as autóbusz belvárosi meghosszabbítását, valamint a 114-213-214-es buszok közlekedési rendjét és XI. kerületi útvonal vezetését. Az örmezői forgalomcsillapítás érdekében a 141E buszok útvonalára új javaslatot dolgozunk ki.**

A Gazdagréti lakótelephez közel helyezkedik el az M4-es metró kelenföldi végállomása, ezért a tervezet szerint ahhoz gyakori, gyors autóbuszos kapcsolatot javasoltunk biztosítani az új 8E és a 153-as busz által. A metróvégállomásról, kihasználva a kötőpályás közlekedési mód előnyeit, körülbelül tíz perc alatt elérhető lesz a belváros. A 139-es busz útvonala nem változik a javaslat szerint. A 239-es járat az egyeztetésre bocsátott javaslat szerint megszűnik, ugyanakkor a 8E járáttal Farkasréten át továbbra is átszállás nélkül megközelíthető a Rákóczi út vonzaskörzete, így az M2-es és az M3-as metróvonal. A XI. kerület központja Gazdagrét felől továbbra is a 153-as busszal lesz megközelíthető, amely ezentúl az Örmezői lakótelepen, az Andor utcán és a Tétényi úton át jár majd. Gazdagrétről tehát mind a három nagy metróvonal átszállás nélkül elérhető lesz.

*A Gazdagréti lakótelep feltárását ellátó betöltő 139-es viszonylat menetrendi módosítása kiváltotta a véleményezők számottevő részének ellenérzését. A tervezett ritkítást indokolatlannak tartják mindamellet, hogy meglátásuk szerint a lakótelep kiszolgálása a többi autóbuszjárat változtatása miatt is romlik.*

*A gazdagréti 153-as viszonylat átalakításával kapcsolatban számos észrevétel érkezett. A járat útvonalának módosítását sokan támogatják, azonban nagyobb azok száma, akik a mai vonalvezetés mellett vannak. A támogatók üdvözik az új, harántoló kapcsolatok megjelenését (Gazdagrét – Örmező – Szent Imre Kórház – Tétény út eddig hiányzó reláció), a tervezett változás elutasítói pedig a Gazdagréti lakótelep és a Móricz Zsigmond körtér közötti eljutás minőségi romlására, a hosszabb menetidőre hívták fel a figyelmünket.*

*A Gazdagrét és a belváros közötti gyors eljutást megvalósító 239-es járat megszüntetésének tervezetét igen sok véleményező negatívan fogadta. Összesen 331 levélíró fejtette ki álláspontját ezzel kapcsolatban, a véleményezők száma alapján a 239-es vonal felhagyása így a harmadik legnagyobb érdeklődést kiváltó módosítás lett a felszíni hálózati átalakítások témakörét illetően. Az észrevételezők egyértelműen nehezményezik azt, hogy a lakótelepről az eddig megszokott módon a belváros nem lesz elérhető, többen érveltek amellet, hogy az M4-es metró nem nyújt*

*számukra releváns városközponti kapcsolatokat. Megemlítették, hogy bár a 8E új viszonylat szintén lehetővé teszi a Gazdagréti lakótelepről a Rákóczi úti csomópontok megközelítését, viszont ez számukra kedvezőtlenebb, lassabb alternatívát jelent a 239-es autóbusz helyett. A tiltakozók másik hányada az M4-es metró vonzáskörzetén kívüli Budaörsi úti megállóhelyek, a Dayka Gábor utca és Fehérló utca kiszolgálásának romlása miatt panaszkodik, szintén ellenérzésüket kifejtve a belvárosi kapcsolat megszűnésével kapcsolatban.*

**A beérkezett javaslatok kiértékelése és a BKK-val folytatott egyeztetést követően, a főpolgármester úr döntött arról, hogy a gazdagrétiak és a Budaörsi út mentén élők, dolgozók kérése szerint továbbra is közlekedik a 239-es busz, amely az új metró elindulása után továbbra is biztosítja Gazdagrétről valamint a Budaörsi út belső szakaszáról, a Petőfi laktanya térségéből a csúcsidei, közvetlen belvárosi kapcsolatot.**

A vitára bocsátott javaslat alapján az Őrmezői lakótelep mindkét fő útvonaláról biztosítunk autóbuszos kapcsolatot az M4-es metró kelenföldi végállomásához – a Menyecske utca felől a 150-es, a Neszmélyi út környékéről pedig a 153-as, a 87-es, a 87A és a 187-es autóbusszal –, ahonnan körülbelül 10 perc alatt elérhető a belváros. Tervezetünk szerint, a lakótelepről Újbuda központi része felé továbbra is megmarad az autóbuszos kapcsolat a 150-es, a megváltozó 153-as és az új 253-as járatok révén. Mivel az Őrmezői lakótelep szomszédságában, a metróállomásnál új autóbusz-végállomás létesül, így az Őrmezői lakótelepről a XI. és a XXII. kerület számos térsége felé új, közvetlen járat is közlekedik: a 153-as busz átalakításával Őrmező átszállásmentes kapcsolatot kap Gazdagrét, Kelenföld városközpontja és a Szent Imre Kórház felé is. Mindemellett a lakótelep kiszolgálásában közvetlenül nem érintett autóbuszok a lakótelepet határoló utakon közelítik meg az új buszvégállomást, tehát környezeti terhelést nem jelent a lakótelepnek az új buszvégállomás.

*A kamaraerdei autóbuszok, a 87-es, 87A és 187-es viszonylatok közlekedését véleményezőik egyértelműen állást foglaltak amelltt, hogy az autóbuszok továbbra is a Kosztolányi Dezső térig közlekedjenek. A metró gyors elérését szorgalmazó utasok viszont javaslatukat fejezték ki azzal kapcsolatban, hogy a járművek a Neszmélyi úti*

*kitérő helyett közvetlenül, a Budaörsi útról ériék el a metróvégállomásnál létesített fordulót.*

*A tervezet szerint Órmezőt is érintő 153-as viszonylat átalakításával kapcsolatban számos észrevétel érkezett. A járat útvonalának módosítását sokan támogatják, azonban nagyobb azok száma, akik a mai vonalvezetés mellett vannak. A támogatók üdvözlik az új, harántoló kapcsolatok megjelenését (Gazdagrét – Órmező – Szent Imre Kórház – Tétény út eddig hiányzó reláció), a tervezett változás elutasítói pedig a Gazdagréti lakótelep és a Móricz Zsigmond körtér közötti eljutás minőségi romlására, a hosszabb menetidőre hívták fel a figyelmünket.*

**A beérkezett javaslatok kiértékelése és a BKK-val folytatott egyeztetést követően, a főpolgármester úr döntött arról, hogy az utasok észrevételeivel összhangban az Órmezői lakótelep térségében:**

- a 87-es buszcsalád (87-es, 87A, 187-es busz) járatai nem a lakótelepen át, a Neszmélyi úton közlekednek majd;
- a Menyecske utcában az eddiginél kevesebb járat, óránként 24 helyett 16 autóbusz közlekedik majd;
- a Budafok kertvárosi területeit és a kelenföldi metróvégállomást összekötő 141E busz sem a Péterhegyi útvonalon jár majd;
- csökken a Balatoni út–Boldizsár utca kereszteződésénél megforduló buszjáratok száma: az autóbuszok a Sasadi úti többszintű csomópont megépüléséig ideiglenes kihajtási útvonalon járnak majd, a társadalmi egyeztetésben meghirdetethez képest azonban csökkentett járműszámmal, mivel az agglomeráció felől érkező buszok nagyobb része elmegy a kerület valamely közlekedési csomópontjáig (Újbuda-központig, a Móricz Zsigmond körtérig vagy a Kosztolányi Dezső térig);
- a Gazdagrét, illetve az agglomeráció felől érkező járatok egy része a jövőben is továbbhalad Újbuda-központ és a Móricz Zsigmond körtér felé;
- a Volánbusz helyközi járatai az eddig megszokott módon – és a közzétett terveknek megfelelően – az Etele téri oldalra érkeznek majd, így Órmezőt nem terhelik, ebben változás csak a buszterminál megépülte után várható.

A tervezet alapján az 53-as busz útvonala nem változik meg, illetve több XI. kerületet érintő járat útvonalában és menetrendjében sem terveztünk változást.

*A Sasad és Farkasrét újbuda-központi kapcsolatát biztosító 53-as járat esetében többen kérték, hogy az autóbuszok érintsék az M4-es metró Kelenföld vasútállomás végállomását, azaz térjenek be az örmezői fordulóhoz. Ezt azzal indokolják, hogy az 53-as vonal számos olyan lakóterületet tár fel, ahonnan más módon nem nyílna lehetőség az M4-es metró gyors elérésére, hiszen az 53-as viszonylaton kívül egyéb BKK-járat nem tárja fel azt a környéket.*

*Az M4-es metró által csak kismértékben érintett 103-as járat vonatkozásában elenyésző számú hozzászólást kaptunk, a vélemények a viszonylat sűrítésére tértek ki.*

*A társadalmi egyeztetés során beérkezett észrevételek bebizonyították, hogy az Infopark környékét színvonalasabban szükséges kiszolgálni. Többen javasolták, hogy a 203-as járat útvonalát hosszabbítsuk meg az M4-es metró valamely állomásáig, a javaslatok között szerepelt egy Móricz Zsigmond körtéri vagy egy Szent Gellért téri végállomás kialakításának lehetősége.*

**A beérkezett észrevételek alapján az 53-as busz útvonalát a metró elérése érdekében módosítani tervezzük. A 103-as busz vonalán is indokoltnak tartjuk a járatok sűrítését. Az észrevételek alapján fontosan tartjuk az Infopark és környékének tömegközlekedési kiszolgálásának javítását.**

A meghirdetésre került tervezet szerint Budaörsről és Törökbálintról a belvárosba továbbra is egy átszállással lehet eljutni, a kiskörúti villamosok és a 7-es járatcsalád helyett az új M4-es metróval. A nyugati agglomerációból érkező autóbuszok döntő többsége a metróvégállomásig közlekedik, ám a javasolt hálózatban Budaörs felől a jelenlegihez képest kisebb kapacitással ugyan, de továbbra is átszállásmentes kapcsolatot biztosítunk a Móricz Zsigmond körtérre, továbbá új járatot is indítunk 140-es számjelzéssel a Széll Kálmán térré.

*A tervezett budaörsi hálózati módosítások elemeinek a fogadtatása vegyes. Sok észrevételező kérte, hogy Budaörs és a XI. kerület központja közötti közlekedési kapcsolat változatlan színvonalon üzemeljen, a tervezetthez képest több autóbusz*



*közlekedjen a Móricz Zsigmond körtérig. A véleményezők többsége nem támogatja a 240E autóbuszok megszüntetését, emellett a 40-es vonal változatlanságát és a 240-es járat sűrítését javasolják. Érkeztek felvetések arra vonatkozóan, hogy az autópályán haladó gyorsjáratoknak mindenképp a XI. kerület központját célszerű elérniük az M4-es metró kelenföldi végállomása helyett, így kiküszöbölhetővé válna a többletátszállás beiktatása. Pozitív véleményt váltott ki a BKK által javasolt új 140-es viszonylat, mely Budaörsről a Széll Kálmán tér irányába kínál eljutást. Ugyancsak az észrevételezők meglegedését nyerte el a Budatétény irányában harántfunkciót betöltő 287-es és 287A járatok beindítása.*

*Hasonlóan Budaörshez, a törökbálinti utazóközönség is kifejtette álláspontját amellyel, hogy a települést feltáró 172-es és 272-es autóbuszok közlekedjenek tovább Újbuda központja felé. A jelenlegi 140-es járatot felváltó 189-es viszonylat bevezetésével kapcsolatban többen javasolták az új 140-es járattal való összekötést.*

**Az észrevételek alapján olyan hálózati és menetrendi javaslatot dolgozunk ki, amely az utasigényeknek megfelelően továbbra is biztosítja a két agglomerációs település XI. kerületi közvetlen kapcsolatát.**



### 3.4. Egyéb utasészrevételek

A társadalmi egyeztetés alatt több olyan észrevételt is kaptunk, mely nem konkrétan egy adott felszíni viszonylat módosítására, indítására, megszüntetésére vonatkozik. Sokat örömet fejezték ki a várva-várt metró átadása miatt, továbbá érdemes kihangsúlyozni, hogy sok olyan észrevételező is kifejtette álláspontját, akik az autóbusz-közlekedés radikálisabb csökkentése mellett, így a metróra történő erőteljesebb ráhordás mellett érvelnek. Az autóbusz-közlekedés erőteljesebb redukálásának szükségességét a gazdaságosság mellett többen környezetterhelési oldalról közelítették meg, hiszen az előzetesen meghirdetett ígéretek alapján számítottak arra, hogy a metróátadást követően a felszíni közlekedés mérséklése élhetőbbé teszi a lakókörnyezetüket (pl. Bartók Béla út, Tétényi út, Erzsébet híd környéke). Jelentős volt azon válaszadók aránya, akik a társadalmi egyeztetésben bemutatottak félreértelmezése miatt írtak negatív véleményt (pl. többen úgy értelmezték, hogy a 7-es viszonylatcsalád közlekedését teljes egészében felhagyjuk a metróátadást követően). Néhányan az M4-es metró útvonalára tettek javaslatot. Kiemelendők továbbá azok a beérkezett üzenetek, amelyekben a felmerült javaslatok a BKK által nem vizsgált hálózati módosításokra térnek ki és ezen ötletek megvalósításával valóban pozitív hatás lenne realizálható, komoly finanszírozási többlet nélkül (pl. Infopark és Műegyetem rakpart jobb kiszolgálása, trolivonalak összekötése).

### 3.5. Önkormányzati észrevételek

A XI., a XXII. kerületi önkormányzatokkal, valamint Budaörs és Törökbálint vezetésével a Társadalmi Egyeztetés előtt szakértői egyeztetéseket folytattunk, ugyanis e térségekben átfogó hálózati módosításokat terveztünk.

XI. kerület önkormányzata aggályosnak találta a 8E vonal hegyi szakaszán a csuklós autóbuszok közlekedését. Javasolták a metróvégállomás elérését az 53-as járáttal is. A lakosságra gyakorolt, a közlekedésből eredő többletterhelés elkerülése érdekében kezdeményezték, hogy az Őrmezői lakótelepen kevesebb busz hajtson végig, továbbá hasonló okokból elleneztek a 214-es viszonylat Bártfai utcai és Kondorosi úti vonalvezetését is.

A XXII. kerülettel közösen alakítottuk ki a vitára bocsátott hálózati javaslatot. Az XI. kerülettel ellentétben e kerület vezetése kifejezetten kérte a Kondorosi út használatát, az uszoda előtt való megállással.

A IX., XIV., a XV. kerület alapvetően támogatta a BKK elképzeléseit.

Budaörs Önkormányzat a 88-as viszonylat tervezett módosítását és az új 140-es, 287-es, 287A járatok bevezetését támogatja. Az Önkormányzat a legfontosabb egyeztetendő kérdésnek a Móricz Zsigmond körtéri kapcsolat és annak sűrűségét tartja. Kéri a mai 240E gyorsjárat megtartását, a Villányi úti vonalhoz nem ragaszkodva.

Törökbálint Önkormányzata amellet foglalt állást, hogy a továbbiakban is működjön közvetlen autóbuszjárat a XI. kerület központi térsége felé. Kisebb útvonal-korrekciókat javasoltak a közigazgatási területükön belül. Kitértek arra is, hogy a BKK a metróátadással összefüggően a Volánbusz Zrt. által üzemeltetett 758-as számú agglomerációs járatot átvegye.

### **3.6. Civil szervezetektől a társadalmi egyeztetés során beérkezett észrevételek bemutatása**

#### a) Levegő Munkacsoport

A Levegő Munkacsoport javaslata szerint a XXII. kerületi hegyvidéki autóbuszoknak (150-es járatcsalád) a Tordai úton át célszerű közlekedniük, Kelenvölgy kiszolgálására pedig a 214-es viszonylat útvonal-módosítását javasolták. Állást foglaltak a 130-as és a 112-es viszonylatok összekötése mellett, hasonlóképp a 73-as és a 77-es trolijáratok, valamint a 76-os és a 80-as trolivonalak vonatkozásában. Fontosnak találták a Műegyetem rakpart kiszolgálásának megvalósítását, így a 233-as járat útvonalát a javaslatuk szerint a Budafoki út helyett ott jelölnék ki. A BKK hatáskörébe nem tartozóan ugyan, de felvetették a dél-budai vasútállomások szerepének növelésének lehetőségét is.

#### b) Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

A VEKE által közzétett hálózatmódosítási dokumentumban közel azonos fejlesztési elemek szerepelnek. Különbség, hogy az Egyesület az átmérős járatokkal szemben az ún. átlapoló viszonylatokat részesíti előnyben. Az Egyesület véleménye szerint stabilabb közlekedést biztosítana a külső kerületek lakói részére, ha egy járat típuson (expressz, zónázó, alapjárat) egy időben csak azonos irányból érkező autóbuszok közlekednének. A VEKE letisztult profillal közlekedő, profilonként hangolható buszcsaládokkal számolt. Problémát jelent azonban, hogy a tervezet szerint az átlapolt szakasz a Rákóczi útra esik, így ott a jelenleginél több autóbusz közlekedne.

A 8-as autóbusz alapjáratú jelzéssel, szóló kocsikkal csak a Blaha Lujza térig (vagy a Keleti pályaudvarig) közlekedne. Egyéb járatok (112-es, 178-as és az újjalotai 173E járatok) végállomása is a belvárosban lenne az átlapolt rendszer értelmében.

A javaslatuk szerint a 153-as autóbusz az Irhás-ároktól indulna, ahol jelenleg az infrastrukturális feltételek csak tolatásos visszafordítással adottak a tömegközlekedéshez. A viszonylat Kelenföldön az Egyesület tervei szerint az Etele tér érintésével közlekedne, biztosítva a vasút- és távolsági busz, valamint a Bártfai utca térségének kapcsolatát a Szent Imre Kórházzal és a kerület központjával.

A VEKE a 7-es buszcsaládot három alapjáratú viszonylattal tervezi, melyek a budai oldalon Albertfalva vasútállomásig, a lágymányosi Infoparkhoz, illetve a Kosztolányi Dezső téren keresztül a Dorottya Udvarig közlekednének. A javaslat ott osztaná meg a gerincvonal teljesítményét, ahol a metró mellett nem indokolt a párhuzamos buszközlekedés nagy kapacitású fenntartása. Az egyetemi és infoparki területek bevonása évtizedes elmaradást pótol, amely a térségben jelentősen előremutató megoldást ad BKK-s javaslathoz képest.

Az Órmezői lakótelep ellátására a VEKE két járat megjelenését javasolja, egyik a BKK javaslatában is szereplő 253-as busz, másik egy a metróvégállomástól induló lakótelepi körjárat 241-es jelzéssel, aminek követési idejét a felmerülő lakossági igényekhez lehet igazítani. A 87-es buszcsalád a Balatoni úton, míg a 150-es busz a Péterhegyi úton közlekedik, elkerülve a lakótelep belső részét (Neszmélyi út, Menyecske utca), így Kamaraerdő térségéből gyorsabb az eljutás a metróig, és a 150-es busz is gyorsabban éri el a kerület központját.

A javaslat értelmében a Rózsakert utcai lakótelep régóta biztosított átszállásmentes belvárosi összeköttetése – a 233-as járat az érintett területről való kivétele okán – megszűnne. A javaslatukban dupla sűrűségű, metróra ráhordó 101E gyorsjárat, azaz két ritka viszonylat helyett egy sűrű autóbuszjárat biztosítaná a mielőbbi belvárosi eljutás lehetőségét.

A 33-as járatcsalád gyorsjáratai a XXII. kerület és Újpalota között közlekednének, a pesti szakaszon zónázó gyorsjáratként. A VEKE-tervezet szerinti rövidített útvonalú 33-as viszonylat kevesebb utast szólítana meg, mint a BKK-s tervezetben szereplő, Bosnyák térig közlekedő 33-as. A jelenlegi rendszerhez (Móricz Zsigmond körtérig közlekedő 33-ashoz) képest azonban nem romlana az alapjáratú megállóhelyek

kiszolgálási színvonala. Az egyesületi javaslat szerint a budatétényi 114-es buszcsalád valamennyi tagja a Móricz Zsigmond körtéren végállomásozna.

### 3.7. Tiltakozások, aláírásgyűjtések

A gazdagréti lakóközösség petíciót indított a 239-es viszonylat megszüntetése ellen. Az M4-es metró átadásától függetlenül fontosnak és elengedhetetlennek érzik, hogy a jól bevált gazdagréti járat jelenlegi formájában továbbra is üzemeljen.

Az Órmezői lakótelep bizonyos közösségei tiltakozó levelükben ellenzik a lakótelepen megjelenő autóbuszos többletterhelést. A legkritikusabbnak a Boldizsár utca környékének, valamint a Neszmélyi út autóbusz-forgalmának megnövekedését tartják.

Az autóbusz-közlekedés megjelenése miatt a Bártfai utcai lakosság fejtette ki ellenérzését. Meglátásuk szerint a lakótelepi forgalomcsillapított, parkos övezetben a nagyméretű járművek környezetterhelő hatása elfogadhatatlan.

### 4. Társadalmi Egyeztetést követő lépések

A nagy sikert aratott interaktív internetes felületen egy hónap alatt érkezett közel 7500 észrevételt, hozzászólást a BKK kiértékelte és ez alapján a főpolgármester számos változásról, korrekcióról döntött az eredeti javaslatokhoz képest, melyek alapján a lakossági igényekre reflektáló változásokat jelentett be a korábbi tervekhez képest.

A főpolgármester úr elvárása szerint a felszíni járatok összkapacitása a metró átadása után sem csökken, hiszen még nem készült el sem az autópályacsomópont, sem a buszterminál a kelenföldi végállomásnál, az utasok metróra való átszokása pedig fokozatos lesz, és ez alatt átmeneti kényelmetlenség sem okozható. Fontos mindemellett, hogy egy esetleges metró-üzemzavar esetén elégséges felszíni kapacitás álljon rendelkezésre, hiszen egy új üzemben kisebb, a biztonságot nem veszélyeztető üzemzavarok a kezdeti időszakban előfordulhatnak.

A fentiek alapján Tarlós István főpolgármester úr 2014. február 13-ai sajtótájékoztatóján bejelentette, hogy:

- A 7-es alapjáratok az M4-es metró beindulást követően – átmenetileg – a mai közlekedési járatsűrűséggel közlekednek majd,
- Az Őrmezői lakótelep további környezetterhelést nem kap, csökkentjük a Menyecske utcában a buszközlekedés gyakoriságát,
- A 239-es busz továbbra is megmarad,
- Budaörs és Törökbálint felől továbbra is közlekednek a XI. kerület központja felé járatok.

A BKK a felszíni tömegközlekedési hálózat véglegesítését a fentiek figyelembe vételével végzi.

A felszíni tömegközlekedési hálózat, amit hamarosan közzé fogunk tenni, a 4-es metró március végére tervezett beindulásakor változik majd meg. A végleges hálózathoz, útvonalakhoz tartozó tételes menetrendeket március végén tesszük közzé.