

[Vonalkód]

[Vonalkód]

ikt. szám: [Iktatószám]

tárgy: Módosító javaslat:

Módosító javaslat*a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság részére*

Tisztelt Bizottság!

Budapest Főváros Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 1/2020. (II.5.) számú önkormányzati rendelet 66. § (4) bekezdése alapján az alábbi módosító javaslatot terjesztem elő a Bizottság 3. napirendjén szereplő „Javaslat a BKK közösségi közlekedési hálózatán tervezett változásokkal összefüggésben” című bizottsági előterjesztéshez:

Az előterjesztés határozati javaslatának helyébe az alábbi 1-8. sz. határozati javaslati pontok lépnek:

(A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy)„1.

megismerve a BKK közösségi közlekedési hálózatán tervezett változásokkal összefüggésben bemutatott javaslatait megállapítja, hogy azok többfajta hálózatszervezési alapelv mentén készültek: a 2025-ös üzleti tervben és az éjszakai hálózat újragondolásában szereplő javaslatok számos új, ritka követésű járatra, míg a versenyképes folyosókra és a 100E járat fejlesztésére vonatkozó javaslatok kevesebb, de sűrűbb járatra alapoznak. Ezen hálózatszervezési megközelítések közül a Bizottság azt tartja kívánatosnak, hogy Budapest közösségi közlekedése átlátható, sűrűn, gyorsan és egyenletesen közlekedő, megfelelően összehangolt, és az átszállások számának csökkentése érdekében, ahol lehetséges, átmérős logikájú viszonylatokra alapuljon.

2.

rögzíti, hogy a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelet 13.§ (3) b) szerinti tájékoztatási kötelezettséget a Közlekedésszervező részéről csak akkor tartja teljesítettnek, ha azok minden lényeges körülményre (így különösen a módosítani tervezett járatok pontos útvonalára, üzemidejére, különböző napszakokban jellemző követésére, egymáshoz hangoltságára, járműtípusára és teljesítményigényére) kiterjedően bemutatja.

3.

egyetért azzal, hogy a bemutatott hálózatszerkezési javaslatokat azok belső összefüggései és komplexitása miatt a társadalmi egyeztetések megindítását megelőzően a Bizottság mellett működő munkacsoport rendszeresen véleményezze a BKK szakértői és meghívott civil szervezetek részvételével, az 1. határozati pont szerinti alapelvek fokozott teljesülése és a Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelet szerinti önkormányzati felügyeleti jogkör érvényesülése érdekében.

4.

a 100E járat fejlesztése kapcsán:

- a) támogatja a BKK által bemutatott javaslatot aszerint, hogy a járat a Nyugati pályaudvarig hosszabbodjék, és a Budapestre érvényes bérlettermékekkel rendelkezők kedvezményes kiegészítő jeggyel is igénybe vehessék, melynek ára megegyezik két db előre váltott vonaljegy mindenkori árával, míg a bérlettel nem rendelkezőknek pedig ennek ellensúlyozására a repülőtéri vonaljegy árának korrekciója történjen meg.
- b) felkéri a főpolgármestert és a bizottság elnökét, hogy ennek megfelelően tegyenek javaslatot a Közgyűlés számára a Keretmegállapodás díjmellékletének módosítására, azzal, hogy a díjszabás-módosítás bevezetése a hálózati fejlesztést megelőzően 2025 második félévében megtörténjen;
- c) felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK útján a fejlesztés előkészítésével párhuzamosan vizsgálja meg a repülőtér felé az Astoriánál való teljes üzemidős megállítási lehetőségét, a kiskörúti forgalomtechnika korábban elhatározott felülvizsgálatával összhangban;
- d) felkéri a főpolgármestert, hogy a repülőtér és Dél-Buda közötti kapcsolatok fejlesztése érdekében a BKK közreműködésével folytasson tárgyalásokat az ÉKM-mel és a MÁV-val az S36 és G43 vonatok Ferihegy vasútállomáson át való meghosszabbításának lehetőségeiről, összefüggésben a Déli Körvasút megállóhelyeinek kiépülésével is;
- e) egyetért, hogy a szolgáltatásbővítés érdekében egyetért a meglévő C7-es operátori szerződésben szereplő teljes opció lehívásával, azzal, hogy a reptéri expresszeken a funkcióhoz jobban igazódó utastéri kialakítást javasol;
- f) felkéri a főpolgármestert, hogy a Nyugati téri új végállomás kialakítása kapcsán a középtávú köztér-fejlesztési tervekkel való összhang megteremtése érdekében a BKK mutassa be a tervezett kialakítást a Bizottság részére.

felelős: főpolgármester, a b) pont szerinti előterjesztés vonatkozásában a főpolgármester és a bizottság elnöke együttesen

határidő:

- a b) pont szerinti előterjesztésre a márciusi Közgyűlés,
- a c) pont szerinti vizsgálatra 2025. június 30.,
- a d) és f) pont esetében 2025. június 30.,
- a e) pont esetében 2025. március 31.

5.

A hétfégi éjféli utáni metróközlekedés megteremtése és az éjszakai felszíni hálózat fejlesztése kapcsán:

a) a BKK által bemutatott előkészítő dokumentációt megismerve szükségesnek tartja a metróközlekedés üzemzárásának a belvárosi átszállócsomópontok felől hétköznapi éjfélig, hétféjére virradó éjszakákon pedig további 60 perccel kb. 1:00-ig való bővítését a BKK üzleti tervében foglalt hálózatfejlesztési keret terhére 2025. június 1-jétől történő bevezetéssel, felkéri a főpolgármestert és a bizottság elnökét, hogy a témában szükséges közgyűlési előterjesztést készítsék elő és nyújtsák be;

b) a bemutatott költségvetésekre is tekintettel a metró üzemidejének módosításához szükségesnek tartja az éjszakai felszíni hálózat átszervezését két ütemben:

- 1) első ütemben június 1-jétől a BKK által bemutatott második forgatókönyv szerint a metró üzemidő-hosszabbítás által kiváltott betétjáratok felszámolásával,
- 2) második ütemben az éjszakai buszhálózat átfogó átszervezésével 2025 harmadik vagy negyedik negyedétől.

c) a BKK által bemutatott éjszakai felszíni hálózati átszervezési javaslatot a szétterjedt hálózat és a többletátszállások miatt az 1. határozati pontban foglalt alapelvekkel ellentétesnek tartja, annak jelentős átdolgozását tartja szükségesnek;

d) felkéri a főpolgármester útján a BKK-t, hogy az éjszakai felszíni hálózat átszervezésére (és ezzel összefüggésben a hétfégi üzemkezdés módosítására) vonatkozó javaslatát a metró üzemzárás-hosszabbításra való felkészüléssel párhuzamosan, a 3. határozati pont szerinti szakmai munkacsoport közreműködésével dolgozza át az 1. határozati pontban lefektetett alapelvek alkalmazása, a szükségtelen busz-busz átszállások számának csökkentése, a 0-24 közlekedő járatok számának (ennek részeként akár a 0-24 közlekedő villamosok számának) növelése mentén, figyelembe véve a Közlekedő Tömeg Egyesület által korábban készített javaslatot is.

felelős:

az a) pont vonatkozásában a főpolgármester és a bizottság elnöke,

a b-d) pontok esetében a főpolgármester

határidő:

az a) pont vonatkozásában a márciusi Közgyűlés,

a b-d) pont szerinti részletes javaslat kidolgozására 2025. május 31.

6.

felkéri a főpolgármestert, hogy a 2025-ös üzleti tervben szereplő, illetve további bemutatott nappali hálózatfejlesztési javaslatok kapcsán a javaslatoknak a 3. határozati pont szerinti szakmai munkacsoport közreműködésével történő továbbdolgozása érdekében intézkedjen, egyúttal iránymutatásként rögzíti, hogy:

a) a 12-es villamos meghosszabbítását abban az esetben támogatja, ha az Káposztásmegyer a 14-es villamossal való kiszolgálásának egyenletességét nem sérti, és javasolja a változásnak csak a Villamosgyorsítási Intézkedési Tervvel együttes megvalósítását, a IV. kerületi Önkormányzattal egyeztetett tartalommal;

- b) a 81-es és 82-es trolibuszok fejlesztése kapcsán szükségesnek tartja a Bajcsy-Zsilinszky úton közlekedő autóbuszok és trolibuszok közötti munkamegosztás újragondolását, összefüggésben Kőbánya zéró emissziós trolibuszokkal való kiszolgálására vonatkozó célkitűzésekkel és a Pesterzsébetre vezető versenyképes folyosó kidolgozásának terveivel;
- c) a 33A és 7E buszokra vonatkozó javaslatokat egy komplex, a teljes Budafok-Újpalota busztengely járatai (7, 7E, 8E, 33, 107, 133E) közötti munkamegosztást újratervező javaslatcsomagban javasolt bemutatni, amely foglalkozik a Bosnyák tér és a Lágymányosi-öböl térségben zajló új beépítések színvonalas kiszolgálásával, valamint a Karolina út térségében a közösségi közlekedés javításával és a Zuglóba vezető 77-es trolibusz-folyosó versenyképességi fejlesztésével is;
- d) a Csobajbánya térségére vonatkozó javaslatot, az EU-s támogatásban vállalt tesztüzemet követően, annak tapasztalatait is figyelembe véve, a XVI. és XVII. kerületek közötti harántirányú kapcsolatok fejlesztésével összhangban, a 46-os és 174/175-ös járatok lehetséges integrált fejlesztését szem előtt tartva véglegesítse;
- e) a Budai Várban megjelenő új munkahelyek miatti kapacitásbővítések kapcsán vizsgálja meg a pesti trolibuszok valamelyikének önjáró üzemmódban a Várnegyedbe való meghosszabbításának feltételeinek biztosíthatóságát, egyúttal e körben vizsgálja meg az I. kerülettel egyeztetve a Hunyadi János út BKK járatok számára történő kétirányúsításának lehetőségét, a turistabuszok behajtásának várható korlátozására is tekintettel;
- f) a 75-ös trolibusz meghosszabbítására vonatkozó tesztüzemnek az egyenletes követés felborulására vonatkozó negatív tapasztalatai alapján a Stadionok és Kőbánya trolibusz-kapcsolatának fejlesztésére más módon (pl. a 73-as troli meghosszabbításával) is tegyen javaslatot és indítson próbaüzemet;
- g) a Madárhegy térségének jobb lefedésére a 153-as és 154-es járatok szerepének (a c) határozati alponttal is összefüggésben való) felülvizsgálata útján tegyen javaslatot, a beszerzés alatt álló maxi-midi buszok lehetőségeit is figyelembe véve;
- h) Kőbánya és Rákosszentmihály buszhálózatának egyszerűsítésére az 1) határozati ponttal és a versenyképes folyosókra vonatkozó elképzelésekkel koherens, konkrét javaslatot mutasson be.
- i) A 21A és a 221-es járatok sűrítése a hegyvidéki buszhálózat régóta esedékes átgondolása keretében történjen meg, beleértve Mártonhegy, Orbánhegy térségét is (a 21-es család mellett a 102-es, 110-es, 112-es, 210-es, 212-es járatcsaládokat érintő hálózati optimalizáció keretében).
- j) Szükséges a Gellért-hegy és a Naphegy hálózati fejlesztése (27, 178-as járatok újraszervezésével), a Lánchíd autómentes forgalmi rendjének a térség kiszolgálásában a fokozott kihasználásával.

felelős: főpolgármester

határidő: 2025. június 30.

7.

A versenyképes folyosók kialakítása kapcsán:

- a) rögzíti, hogy a közösségi közlekedés versenyképességének fejlesztése a BKK a teljes hálózaton megvalósítandó feladata, azt nem külön "metróbuszok", hanem a teljes hálózat az 1. határozati pont szerinti megszervezése útján szükséges megvalósítani, ugyanakkor a kiépített kötöttpályás hálózatok mentén a

Fővárosi Közgyűlés februári ülésén a Villamosgyorsítási Intézkedési Tervről hozott határozata szerint a villamoshálózat versenyképességét korlátozó buszhálózati fejlesztések nem támogatottak;

b) felkéri a főpolgármestert, hogy BKK útján a bemutatott többleteljesítményre alapuló, az 1. pont szerinti hálózatszervezési elveket követő javaslatot dolgozza ki részletesen, elsőként:

- a) a Soroksári úti (Pesterzsébetre vezető),
- b) a Káposztásmegyer és Megyer térségét érintő, illetve
- c) a zuglói Thököly úti-Csömöri úti, valamint Egressy úti trolis- és busztengelyek versenyképességének növelése érdekében, és

minden esetben a 3. határozati pont szerinti szakmai munkacsoport közreműködésével ezek fejlesztésére tegyen javaslatot, figyelembe véve a szükséges közúti előnyben részesítési, forgalomtechnikai beavatkozásokat, valamint Pesterzsébet és Káposztásmegyer tekintetében a belváros felé vezető villamosparkolók a Villamosgyorsítási Intézkedési Terv keretében való gyorsításával való összefüggéseket, Zugló tekintetében pedig az önjáró trolibuszokkal elérhető jobb belvárosi kapcsolatok lehetőségét is.

felelős: főpolgármester

határidő: 2025. június 30.

8.

Az első ajtó felszállási rend (továbbiakban: EAF) vonatkozásában:

a) minden olyan esetben egyetért az első ajtó felszállási renddel, ahol ez a közösségi közlekedés menetidejének növekedésével és egyenletességének romlásával, és ezáltal versenyképességének csökkenésével nem jár,

b) nem támogatja azt a gyakorlatot, hogy a több ütemű ajtónyitással a leszálló utasokat a járművezetők visszatartsák, ezáltal az utascsere idejét is megnöveljék, és a nem következetes alkalmazás esetén az egyenletességet is rontsák,

c) a BKK vizsgálati módszertanát továbbfejlesztendőnek tartja azon szempontok fokozottabb figyelembe vételével az egy megállóban felszállók számának vizsgálatán túl, hogy:

- 1) a járatok menetideje és egyenletessége a bevezetés előttihez, illetve a nem első ajtó időszakokhoz képest az egyes vonalszakaszon mennyiben romlik, illetve
- 2) hogy a járaton az adott megállóközben milyen zsúfoltság mellett történik az EAF alkalmazása, hiszen már 5-10 álló utas esetén is az elsőajtózás utastorlódásokhoz, és ezáltal jelentős idővesztésekhez, kényelmetlenséghez, zsúfoltság és zsúfoltságérzet kialakulásához vezethet.

d) felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK útján az elsőajtós járatok felülvizsgálatát az b)-c) pontok szerinti szempontok mentén végezze el.

e) a bemutatott tájékoztató alapján:

- 1) egyetért a 20 óra utáni javasolt EAF-kiterjesztéssel a bemutatott ütemezésben az első és második csoport vonatkozásában, valamint a 9-es és 72-es vonalán a hétvégi napközbeni EAF megszüntetésével, azzal, hogy azt a 9-es esetében a teljes vonalon szükségesnek tartja,
- 2) a közösségi közlekedés gyorsítása érdekében szükségesnek tartja

i. mindennap a napközbeni EAF megszüntetését a 105-210-210B viszonylaton legalább az Alkotás utca – Hősök tere közötti szakaszon, illetve a 200E viszonylaton a két végállomást kivéve minden megállóban,

ii. a hétféji napközben EAF megszüntetését az 5-ös, 8E, 16-16A-116-os, 20E, 30-30A-230-as, 76-os, 80-as, 85-ös, 133E vonalakon.

felelős: főpolgármester

határidő:

a d) pont szerinti vizsgálatra 2025. május 31.,

az e) pont szerinti intézkedésekre ütemezetten, legkésőbb 2025. június 1.”

Határozathozatal módja:

A határozat elfogadása egyszerű többséget igényel.

Budapest, 2025. 03. 08.


Vitézy Dávid
elnök

Láttam:

dr. Számadó Tamás