

Városrészek közforgalmú közlekedési rendszerének felülvizsgálata a városközponti rendszer változásával Észak-Pest példáján keresztül / Examining the public transport system of urban districts based on the change of city centres through the example of North Pest

Dr. Lévai Zsolt¹ – Dr. Berényi János² – Strommer Tamás³

¹⁻²⁻³KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet

¹levai.zsolt@kti.hu

²berenyi@kti.hu

³strommer.tamas@kti.hu

Kivonat: Budapest IV. kerülete (Újpest) a maga majd százezres lakosságával önmagában is városi mértéket ölt, és a területén található jelentős lakótelepek által népsűrűsége is kiemelkedőnek számít. A kerület élete a félbehagyott metróépítkezésnek köszönhetően kialakult Újpest-központ, az M3-as metró jelenlegi végállomása körül sűrűsödik. Az 1990 óta létező központ szerepe a decentralizációs folyamatok miatt változik, ugyanakkor a kerület közlekedési rendszere továbbra a metró átadásakor kialakított rendszer szerint működik. Szintén erre a csomópontra kapcsolódik rá az Újpesttel szomszédos, kötőtpályás belvárosi kapcsolattal nem rendelkező XV. kerület (Rákospalota, Újpalota) közlekedési hálózatának számottevő része is. Érdemes tehát megvizsgálni a metró átadása óta eltelt mintegy 35 év társadalmi-gazdasági változásai alapján a városközpontok megváltozott szerepét és ehhez igazítani az észak-pesti terület közforgalmú közlekedési hálózatát. A cikk erre a változtatásra tesz javaslatot.

Abstract: The 4th district of Budapest, Újpest, has a population of almost 100,000 inhabitants and a high population density, owing to the large housing estates constructed in the 1970s and '80s. The district's social and economic life is centred around Újpest-központ, the current terminus of the M3 metro line, which was constructed following the completion of the metro construction. The role of the centre, which was established in 1990, is undergoing change due to decentralisation processes in the area. Nevertheless, the district's transport system continues to operate in accordance with the system established at the time of the metro line's completion. A significant proportion of the 15th district's (Rákospalota, Újpalota) transport network, which is adjacent to Újpest and lacks rail connectivity to the city centre, is also linked to this pivotal hub. Consequently, it is important to examine the evolving role of city centres in the context of the socio-economic transformations that have transpired over the past 35 years since the metro's inauguration. This examination should encompass the adaptation of the public transportation network in the North Pest area. The article puts forth a proposal for such a transformation.

Kulcsszavak: városközpont; közforgalmú közlekedés; vonalhálózati fejlesztés; közlekedéstervezés; várostervezés; Újpest; Rákospalota

Keywords: city centre; public transport; public transport; transport planning; urban planning; Újpest; Rákospalota

Bevezetés

A 21. századi városfejlődést nagymértékben meghatározták és meghatározzák azok a jelentős gazdasági és társadalmi folyamatok, amelyek hatással vannak a lakónépesség és életkörülményeik változására. A 2008–2013 közötti világméretű gazdasági válság és a 2019–2021 közötti COVID-19 járvány hatásai a munkahelyekre, a foglalkoztatottságra, a munka- és tanulási folyamatokra, valamint a továbbra is jelen levő vidéki népességsökkenés és fővárosi szuburbanizáció már szinte kezelhetetlen mértékben emelte a Budapest-környéki települések lakosságszámát és az ezt kísérő közlekedési igényeket. E folyamat jelentős hátrányait érezheti a budapesti külső kerületeinek lakossága, amely a nagy lakótelepek magas népsűrűsége és közlekedési nehézségei mellett az oda sűrűn bejáró forgalommal is szembe találja magát.

Az agglomerációs települések lakosságszámának növekedése és a napi ingázás következtében a külső kerületek (helyi) központjainak jelentősége megnőtt, így szerepüket is újra kell értelmezni. Nem csak a helyiek számára lesznek ezek központi területek egyre jelentősebbek, de az agglomerációból érkezők számára is, akik jellemzően nem mennek tovább – különös tekintettel a belvárosi sorompóhatások miatt – az első elérhető központra.

A jól működő és jól megközelíthető városi terek, így a városközpontok is hozzájárulhatnak a társadalmi jóllét növekedéséhez. A jól szervezett, fenntartható közlekedés a városok környezeti hatásokat pozitívan befolyásolja [1]. Egy nemzetközi kutatás megállapította azt is, hogy az előregedő városközpontok revitalizációjának (főutcamenedzsmen) egyik szükséges feltétele a közlekedésfejlesztés [2]. Mindezek igazak Budapestre és annak kerületeire is.

A budapesti külső kerületek központjainak fejlődését kutatta Losonczy Anna Kornélia doktori értekezésében. Kutatása eredményeként megállapítja, hogy a budapesti külső kerületek fejlesztését a főváros hatályos fejlesztési terve perifériaként kezeli, így gátat szab a térségek összvárosi működésbe integrálásának. „A Nagy-Budapesthez 1950-ben városként csatlakozó települések kivétel nélkül megőrizték az elővárosi zónában betöltött erős pozíciójukat, ugyanakkor másodrendűvé váltak, hiszen a rendszerváltás után Budapest mellékközpontjait az átmeneti zónában jelölték ki” [3]. A külső gyűrűben felépült lakótelepek az adott területek szerves részét képezik, ugyanakkor e településrészek sok esetben mindezek mellett megőrizték kertvárosias jellegüket is, így e kerületek szemmel láthatóan két részre oszthatók.

Cikkünkben azt vizsgáljuk, hogy e külső kerületi kettősség, illetve a kialakult és folyamatosan változó városközponti szerkezet milyen helyi és a város központi részével összeköttetést teremtő közforgalmú közlekedési rendszert kíván meg. Vizsgálatunk elsődleges területe Újpest, illetve Budapest IV. kerülete. A városrész több lakóteleppel is rendelkezik, ám emellett megtartotta kertvárosi jellegű területeinek egy jelentős részét is. A kerület közel 100 ezres lakossága számára kiemelten fontos a helyi közlekedés megfelelő megszervezése. Az M3 metró 1990-es megnyitásakor kialakított közforgalmú közlekedési rendszer érdemben azóta sem változott, így nem reagált a felvetett problémákra. Tanulmányunkban vizsgálataink eredményeképp javaslatot teszünk Újpest megváltozott központjainak közforgalmú közlekedéssel történő összekötésére és a kerület jobb integrálására a nagyvárosi szövetbe. Az elemzés során érintjük a szomszédos kerületek, elsősorban a XV. kerület központjaival történő kapcsolatokat is.

Az 1. fejezet Újpest és környékének fejlődéséről és városi közlekedésének történetéről ad áttekintést, a 2. fejezet az új városközponti szerkezet mentén megfogalmazódó utazási igényeket mutatja be, a 3. pedig a javasolt közforgalmú közlekedési hálózat felépítését és a vele kapcsolatos fő megfontolásokat tárgyalja. A cikk a vizsgálat tanulságainak, illetve a kapcsolódó javaslatok összefoglalásával zárul.

1. Észak-Pest közforgalmú közlekedésének fejlődése, kapcsolódása Budapesthez és más kerületekhez

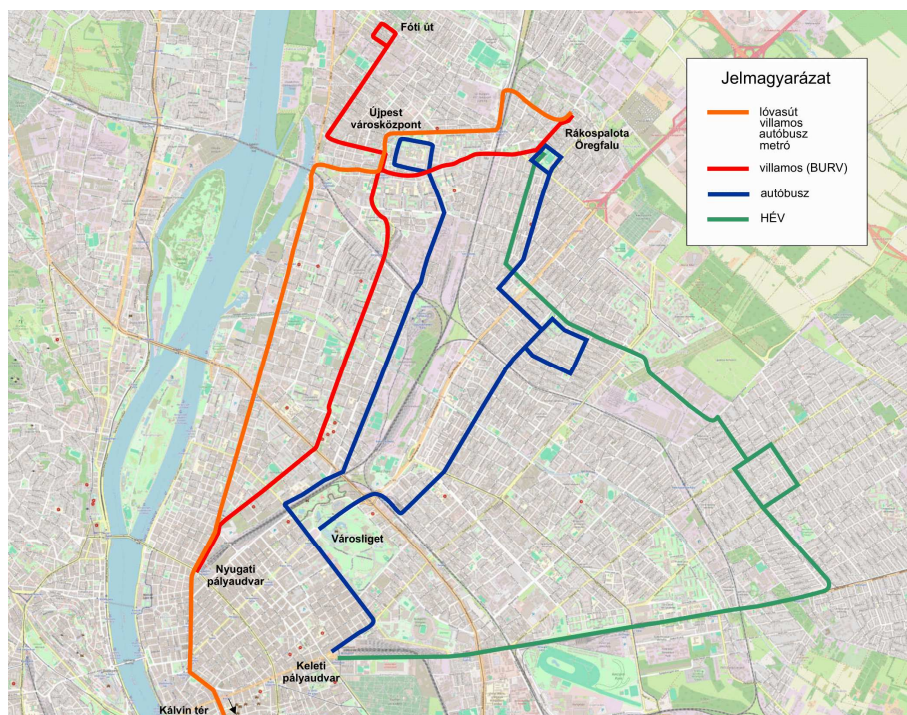
Budapest pesti oldalának északi határa mentén a 19. század végére egy igen jelentős város alakult ki az egykori Károlyi-birtok területén. A századforduló idején Újpest már Magyarország negyedik legnagyobb iparvárosává vált a bőr- és faipar, a finommechanika, a hajóépítés és -javítás, illetve a vasúti járműipar fejlődésének köszönhetően. Eközben lakosainak száma meghaladta az ötvenezretet, és a község területe is állandóan növekedett, újabb és újabb területeket csatolták át hozzá Rákospalotától.

Budapest irányában viszont – leszámítva a Dunát és a Pest–Vác vasútvonalat – kielégítő közlekedési kapcsolata hiányzott. Ugyanez elmondható a vele szoros kapcsolatban lévő Rákospalotáról, amely szintén nem rendelkezett megfelelő közlekedési kapcsolattal. Ezen hiány feloldására, magának a városalapító Károlyi grófnak a kezdeményezésére épült meg az első lóvasúti vonal 1866-ban a mai Kálvin tér és az újpesti városkapu között mintegy 8 és fél kilométer hosszúságban. Nem telt el hat esztendő és ehhez a vonalhoz kapcsolódóan – de már Pest határán túl – egy újabb közlekedési társaság, a Budapestvidéki Közúti Vasút 1872-ben egy új lóvasúti vonallal a Váci út–Árpád út–Újpest központ–Görgey Artúr utca–Szilágyi utca vonalát követve elérte a szomszédos Rákospalotát, ami az újpesti ipar munkaerő ellátásában jelentős szerepet játszott. A közlekedési kereslet folyamatos emelkedését bizonyította az a tény, hogyan millenium évében megtörtént a lóvasút villamosítása és egy újabb villamosvasúti társaság (Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamosvasút Rt., BURV) építettek ki a

hálózatát a Lehel út–Pozsonyi út–István út–Újpest központ–Megyer, illetve az Árpád út–Rákospalota, valamint Istvántelek irányában. Újabb hálózatfejlesztést jelentett 1912-ben a BHÉV gödöllői fővonalából kiágazó rákospalotai harántirányú szárnyvonal megépítése, ami egyben – ugyan jelentős kerülővel – Rákospalota, Pestújhely és Rákosszentmihály számára biztosította az átszállásmentes városközpont irányú kapcsolatot a BURV–BHÉV „H” jelű járatával a Nyugati és a Keleti pályaudvar között a Lehel út–Újpest–Rákospalota, Széchenyi tér–Rákosszentmihály–Nagyicce útvonalon (a mintegy 26 kilométeres utat 95 perces menetidővel leküzdve).

A közlekedési hálózat jelentős hatással volt nem csak a terület fejlődésére, hanem a település központjának kialakulására; nem véletlen, hogy ez az Árpád út és az István út kereszteződésének vonzaskörzetében alakult ki. Erre a térségre koncentrált a közigazgatási, ellátó, kereskedelmi, kulturális funkciók zöme, melynek vonzása kihatott a szomszédos Rákospalotára, sőt Angyalföldre is.

Mindez a térség és a főváros környéki települések számára egy jelentős színvonal emelkedést jelentett, hiszen ezzel nem csak a területi ellátás javult, hanem az utazási sebesség is nagyságrenddel nőtt, nem beszélve az utasszállítási kapacitás növekedéséről. A vizsgált terület történeti városi kapcsolatait az 1. ábra térképe mutatja be.



1. ábra: Újpest és Rákospalota történeti kapcsolatai Budapesttel (forrás: saját szerkesztés)

Az autóbúszközlekedés megjelenése jelentette a következő jelentős fejlődési lépcsőt, mivel ennek utazási sebessége a csekély közúti forgalom következtében jóval nagyobb volt a villamosvasúthoz képest. Az 1930-as évek elejétől már három reláció adta a gyorsközlekedési lehetőséget (Újpest–Keleti pályaudvar, Rákospalota–Hősök tere, Pestújhely–Hősök tere) a pesti belsőváros irányába. 1945 után az autóbúszközlekedés hatalmas fejlődési lépcsőt jelentett a közlekedésben, mert nem csak a területi ellátást növelve újabb és újabb térségi kapcsolatokat biztosított, hanem a meglévő közúti vasúti vonalakkal párhuzamosan (például a Váci úton) a nagyobb utazási sebességével a gyorsközlekedést jelentette. Az 1970-es évek elejétől kezdtek általánossá válni az autóbúsz gyorsjáratok, amik az alapjáratokkal párhuzamosan, de ritkább megállóhely-kiosztással közlekedve még nagyobb utazási sebességet voltak képesek biztosítani. Ezek a gyorsjáratok nem csupán a városközpont felé, hanem harántirányban (XV., XVI., III., II. kerületek) is jól tudtak kapcsolódni.

A következő jelentős fejlődési lépcsőt a városi gyorsvasút (metró) megjelenése jelentette. Az M3 (észak–déli) metróvonal több szakaszban épült ki, Újpest városközpontját 1990-ben érte el. A 16,4 km forgalmi hosszúságú vonal utazási sebessége 30 km/h, a mai menetrend mellett csúcsórai férőhelykapacitása 20 ezer utas. Ez a gyors- és nagykapacitású vonal elsősorban Újpest–Váci út–Belváros–Üllői út kapcsolatot biztosít, ugyanakkor átszállással az 1-es villamosra jól megközelíthető

Óbuda, Zugló és Kőbánya is, valamint a Nyugati pályaudvarnál a Nagykörúti 4-6-os villamosvonal Pest belső kerületeihez, valamint Belbudához nyújt jó elérési lehetőséget.

A további években a közforgalmú közlekedési fejlesztések elmaradtak, így Észak-Pest vonalhálózata megmaradt az 1990-es évek szintjén. A következő fejezetben azt vizsgáljuk, hogy az elmúlt 35 évben hogyan változtak az utazási igények.

2. Az új városközponti szerkezetnek megfelelő utazási igények meghatározása

Újpest, Rákospalota és Újpalota lakótelepeinek kiépülésével és az M3 metró újpesti végállomásának megnyitásával már önmagában is átrendeződtek az utazási szokások, azonban ezek az elmúlt évtizedek alatt tovább változtak. Losonczy Anna vizsgálata szerint az újpesti központképző helyek közül az István tér (beleértve a piacot) és Újpest-központ metróállomás környéke emelkedik ki. Losonczy a cikkében bemutat további helyszíneket, amelyek kialakítása ugyan központ jellegű, de valamilyen okok miatt mégsem rendelkeznek igazi központképző erővel [4]. Meglátásunk szerint az ezekben a helyszínekben lévő központképző erőt a felszíni közforgalmú közlekedés átstrukturálásával lehet növelni. Ezek a területek Újpesten:

- Árpád út és a Rózsa utca kereszteződése (Árpád üzletház és a már elbontott uszoda környéke),
- a Rózsa utca, Görgey Artúr utca és a Szent Imre utca kereszteződése (újpesti rendelőintézet környéke), valamint
- a Szilágyi utca és az Óceánárok utca kereszteződése (Szilas-patak melletti autóbuszvégállomás környéke a káposztásmegyeri lakótelepen).

Losonczy Anna a XV. kerületről szóló cikkében megállapítja, hogy a kerület tömegközlekedési ellátottsága gyenge, annak fejlesztése kulcsfontosságú lenne [5]. Miután a kerületbe tervezett metróvonal nem épült meg, így a Belváros gyors(abb) elérhetősége az egyik alapvetően megoldandó probléma. E kihívás praktikusán a metróvonalak – esetleg vasútállomások és vasúti megállóhelyek – gyors és széleskörű elérhetőségének biztosításával lenne megoldható.

2.1 Helyi utazási igények feltárása

Újpest városi jellegéből adódóan komoly volumenben jelennek meg kerületen belüli utazási igények. Magát a kerületet a lakótelepek közötti fő közlekedési útvonalak osztják több részre, melyek a belső, a metróépítés után is a központi szerepében megmaradt István tér körül kerültek kiépítésre. Az Árpád útnak a főúti jellege megmaradt, ez jelenleg a kerület egyik fő közforgalmú és egyéni közlekedési útvonala, egyben a fő összeköttetése a XV. kerülettel, valamint a Régi Főti úton keresztül számos északi agglomerációs településsel (például Fót, Csomád).

A helyi utazások fő célja a metró, valamint a piac, illetve az oktatási és helyi egészségügyi intézmények elérése. A rendszerváltás előtt meghatározó, ám mára már bezárt Váci úti üzemek „kiesése” eltolta a hangsúlyt erről a területről, napjainkban a Váci út térségében az ide irányuló és ide érkező forgalom jelentősen csökkent, jelenleg az agglomerációba (Dunakeszi és a 2. sz. főút felé) irányuló napi ingaforgalom dominál.

Az újpesti lakótelep az Árpád út két oldalán helyezkedik el, az itteni utazási igények jellemzően a központ felé áramlanak. A káposztásmegyeri lakótelep olyan nagy kiterjedésű, hogy önmagában is saját központtal (Kordován tér) rendelkezik. A két nagy építési ütem miatt Káposztásmegyer I. és Káposztásmegyer II. lakótelepeknek elnevezett településrészek külön-külön saját decentrummal is rendelkeznek, melyek a helyi közforgalmú közlekedés végállomásai. Káposztásmegyer II. különlegességét közforgalmú közlekedés szempontjából az adja, hogy a villamos és az autóbuszok végállomása nem egy helyen van, így ott diszharmonia alakult ki az egyes közlekedési eszközök által feltárt területek között.

A kerületi utazások tehát elsősorban Újpest-központ felé irányulnak, azonban a helyi lakosság számára szintén fontos a piac és a rendelőintézet közvetlen elérése. Az új piac építésekor az messzebb került az István úttól (ahol a villamos és az autóbuszok is közlekednek), így a gyalogos megközelítés különösen az idősebb lakosok számára nehezebb lett. A piac szomszédságában kialakított fizetős parkolóba szűk utcákon lehet bejutni és a kialakított egyirányú forgalmi rend – bár a forgalom csillapítására alkalmas – nem kedvez a piac gépjárművel történő megközelítésének. Káposztásmegyeren nem épült ki önálló piac,

így a Káposztásmegyeren élők is jellemzően a központban található piacra, illetve a környék nagyobb diszkontjaiba járnak vásárolni. Az újpesti rendelőintézet szintén kívül esik a központon, onnan villamossal pár megállónyira található. Ez hátrányként jelentkezik, ugyanis a központba tartó járatok csak kis számban érintik a rendelőt, azok sem feltétlenül mindkét irányban, annak megközelítése jelenleg a 12-14-es villamosokkal lehetséges.

A kerület munkahelyi célú forgalma nehezen leírható, jelentős centrumok nem alakultak ki, nincsenek igazán nagy foglalkoztatók a kerületben. Kisebb sűrűsödés található a megyeri részen az Óceánárok utca és a Megyeri út találkozásánál, valamint a Váci út környékén. Újpest több középfokú és felsőfokú oktatási intézménnyel is rendelkezik, ezért a tanulók és hallgatók iskolába járására külön figyelmet kell fordítani. Emellett az elmúlt években kiépült bevásárlóközpontok forgalma sem hagyható figyelmen kívül. A két, a városhatáron kívül (Dunakeszin és Budakalászon) épült nagy bevásárlóközpontba dedikált közforgalmú autóbuszjáratok közlekednek a kerületből (104-126, illetve 204). Az Újpesten belül található kisebb bevásárlóközpontok közforgalmú közlekedési ellátottsága megfelelőnek mondható.

Az újpesti lakótelepek kiszolgálása vegyes képet mutat. Az újpesti lakótelep déli, Tél utcai részének kiszolgálására két körjárat (25-ös és 120-as) közlekedik. Egyértelmű hátrányuk az eltérő követési idő, vagyis a két irány nem azonos időnként kiszolgált, illetve, hogy az egyik legnagyobb forgalmú megállóhelynek (a Rózsa utcában található Ősz utca) a járatok vonalvezetése miatt nincsen közvetlen metrókapcsolata. Szintén a Tél utcai lakótelep számára nyújt közvetlen metrókapcsolatot a 121-es járat, azonban ez a ritka követés miatt nem tekinthető vonzó alternatívának. Szintén a 121-es autóbuszjárat szolgálja ki az István úttól nyugatra fekvő lakóteleprészt is (Berda József és Aradi utcák). Az Árpád úttól északra fekvő lakóteleprésznek nincs saját közforgalmú kiszolgálása, az ott élők az Árpád úton közlekedő autóbuszokat, valamint Görgey Artúr utcában közlekedő villamosokat (12-14-es) használhatják. A kertváros és Káposztásmegyer között fekvő Izzó lakótelepnek saját körjáratban közlekedő autóbuszjárata van (220), mely egyben a kertváros egy jelentős részének közvetlen és sűrű követési idejű metrókapcsolatot biztosít.

Újpest kertvárosi része alacsonyabb népsűrűségű, az itt lakók vásárlási igényeit elsősorban a piac és a központ környékén található üzletek elégítik ki, mely irányban jelenleg is több autóbuszjárat (147, 30-as autóbuszcsalád, 220) közlekedik relatíve sűrű követéssel.

Rákospalota esetében a közigazgatási városközpont a kerület nyugati részén található, ugyanakkor a piac, valamint számos fontos intézmény és forgalomvonzó létesítmény jóval messzebb helyezkedik el ettől. Így jelentős volumenű belső utazási igény merül fel a városközpont és a piac, a kerület külső részei és a piac, valamint az újpalotai lakótelep között, emellett meghatározó harántirányú utazási igény jelenik meg az M3 metró elérésére. A kerület helyi forgalmát számos autóbuszjárat is biztosítja, a kötött pályás kiszolgálás az újpalotai lakótelepet – kerülővel – a Mexikói úti metróvégállomáshoz kapcsoló 69-es villamos jelenti.

Újpest és Rákospalota között több autóbuszjárat is közlekedik, amelyek feladata elsősorban a XV. kerület lakóinak eljuttatása Újpest-központba. Az újpalotai lakótelep felőli megközelítésben meghatározó szerepet játszik a 196-os viszonylat, melynek betétjárata csak a metróig (Újpest-városkapuig) közlekedik. A 96-os és 296-os járatok nem érintik a metró, ezért szerepük jóval kisebb a két kerület közötti fogalomban. A 96-os járat korábbi feladata, az újpesti üzemek rákospalotai dolgozóinak beszállítása, megszűnt, új keresztirányú utasforgalmi szerepet pedig nem találtak a járatnak. A XV. kerület északi, külső kertvárosi részéről a 170-es, míg a Kossuth utcai lakótelep környékéről a 104-204-es autóbuszcsalád biztosítja a metrókapcsolatot, e viszonylatok Váci úti szerepe is kérdéses.

Összefoglalva mindkét kerület esetén elmondható, hogy a helyi utazási igények fókuszában a gyors belvárosi eljutást biztosító metró, valamint a piac és a szakorvosi rendelőintézet elérése áll.

2.2 Gyors eljutás a belváros irányába

Újpest belvárosi kapcsolatait elsősorban az M3 metró szolgálja, de a kerület keleti szélén futó Budapest–Vác vasútvonal is gyors összeköttetést biztosít a Nyugati pályaudvarral. Ezen felül szintén a belső területekkel köti össze a kerületet a 20-as és 30-as autóbuszcsalád, mely a káposztásmegyeri lakótelep két végéből közlekedik a Keleti pályaudvarig. Ezen autóbuszcsaládok már a metró megnyitása előtt is

ezt a kapcsolatot elégitették ki, ám jelentőségük a metró átadása után is megmaradt, jelenleg a Keleti pályaudvar felé közlekedők elszállítása mellett biztosítják Újpest és Angyalföld, valamint Újpest és a Hungária körüli harántirányú villamostengely kapcsolatát. Alapjáratként a 30-as autóbusszalád hátránya, hogy minden megállóhelyen megáll, így a megyeri és kertvárosi kerületrész összeköttetése a Keleti pályaudvarral a 20E viszonylathoz képest hozzávetőleg 7-8 perccel lassabb [6]. A 20-as viszonylat jelenleg expresszáratként üzemel és az újpesti megállók után csak a fontosabb közlekedési csomópontokban és a Reitter Ferenc utca forgalmasabb megállóiban áll meg.

A Belváros széléig, a Lehel térig közlekedik a 14-es villamos, amelynek szerepe kettős. A Lehel és a Béke utca környékének fő közlekedési eszköze, és ugyanez igaz rá Újpest-központ és Káposztásmegyer között is. Legalacsonyabb utasforgalma Újpest és Angyalföld közötti átmenetben tapasztalható, a két kerületben magasabb helyi forgalmat bonyolít. A jelenlegi városi fejlesztési tervek szerint a villamosvonal is része lenne a Budafok–Belváros–Újpest villamos tengelynek, mely átszállásmentes belvárosi kapcsolatot adhat Újpestnek és Angyalföld metrótól távolabb eső részének.

Újpest déli részéről a belváros szélé (Göncz Árpád városközpont) a 120-as busszal érhető el. Az eljutás hátránya a 120-as viszonylat körjáratí jellege a Tél utcai lakótelepen – mely több megállóból nem ad gyors metrókapcsolatot, valamint az autóbussz-metró átszállás szükségessége a Nagykörúton belüli területek elérésének igénye esetén.

Rákospalota belvárosi eljutását két irányból kell vizsgálni. Az egyik irány az M3 metróhoz való gyors eljutás, a másik a közvetlen belvárosi autóbusszáratok közlekedése. Rákospalota térségéből az előbbi a 104-204-es autóbusszalád és a 170-es autóbussz, valamint a 12-es villamos, utóbbit az 5-ös viszonylat, míg az újpalotai lakótelep környékéről a metrókapcsolatot a 196, 196A, belváros elérését pedig a 7, 7E, 8E, 108E és 133E autóbusszok biztosítják. A menetrendekből [6] kiolvasható, hogy még a gyorsjáratú autóbusszok sem igazán tudnak 25 km/h-nál gyorsabb átlagsebességet biztosítani a külső szakaszt kivéve, ahol csak egy-két helyen állnak meg. Egyedül a 7E viszonylat tekinthető igazán gyors összeköttetésnek a belváros felé, ugyanakkor hátránya a többi busszal szemben, hogy nem szeli át a Belvárost, csak a Blaha Lujza térig közlekedik.

Újpest és Rákospalota számára további metrókapcsolatot jelent a 25-ös viszonylat, amely Újpest-központot (M3) köti össze az M1 metróval a Mexikói útnál, így a járat elsősorban a Rákospalota délnyugati részén élőknek ad közvetlen kapcsolatot a metrókkal. A járat vonalvezetésének előnye és hátránya is egyben az M3-as autópálya igénybevétele. Csúcsidőszakon kívül gyors összeköttetést biztosít, csúcsidőben azonban a kialakuló torlódások miatt a menetidő jelentősen megnő. További hátrányként értékelhető a Tél utcai lakótelepen a körjáratí kialakítás.

A legújabb fővárosi koncepció szerint meg kell teremteni a metróhoz való gyors eljutást az egyes kerületek szélső régióiból, Újpesten Káposztásmegyerről, a XV. kerületben Újpalotáról [7]. Véleményünk szerint továbbra is biztosítani kell a metróval nem rendelkező kerületekrészekből a közvetlen autóbusszos belvárosi eljutást és nem csak a metróra ráhordani az utasokat. Ez egyrészt növeli a szolgáltatási színvonalat, másrészt csökkenti az átszállások számát és nem terhel további jelentős utasszámot a metróra, közelítve annak szállítási kapacitását.

Továbbá szükséges építeni az ugyancsak gyors eljutást lehetővé tevő nagyvasúti kapcsolatokra. Ki kell használni a két kerület vasútállomásait és megállóhelyeit a gyorsabb kapcsolatok kialakítására. Ennek érdekében szükséges lehet Rákospalota-Kertváros, Istvántelek és Újpalota közforgalmú kapcsolatainak javítása. Újpest megállóhely (mint alternatív megoldás az M3 helyett), illetve Rákospalota-Újpest vasútállomás is nagyobb szerepet kaphat a belváros gyors elérése érdekében.

2.3 Az utazási igények összefoglalása

A bemutatott megfontolások és környezeti körülmények alapján az utazási igények a következőképpen foglalhatók össze Újpest és Rákospalota esetében:

- Szükséges az egyes lakónegyedek közvetlen összeköttetése az M3 metróval, ez a belváros gyors elérhetőségének elsődleges feltétele. Káposztásmegyer I és II lakótelepekről, valamint az újpalotai lakótelepről érdemes a metró elérését közvetlen gyorsjáratokkal biztosítani, amelyeket a belváros felé tovább vezetve akár újabb közvetlen kapcsolatok alakíthatók ki a város M3 metró által fel nem tárt területeivel.

- Ugyancsak szükséges véleményünk szerint egy helyi járat kialakítása, amely az újpesti lakótelepek és a piac, valamint a rendelőintézet közvetlen elérését biztosítja a kerület belső részéről. Ilyen helyi járatok már több kerületben is közlekednek – lásd a ferencvárosi 281-es, vagy a már megszűnt 224-es viszonylatot Rákospalotán –, így elindításuk nem egyedi megoldás.
- A nagy bevásárlóközpontok közforgalmú közlekedéssel történő kiszolgálása továbbra is ellátandó feladat, illetve továbbra is meg kell hagyni Rákospalota közvetlen kapcsolatát valamelyik bevásárlóközponttal.
- Érdemes lenne a Váci úti irodafolyosó külső végének jobb metrókapcsolatot biztosítani, és az ott épült irodaházak forgalmát megfelelő közforgalmú közlekedéssel ellátni. Ez összeköthető a Belváros felől a Gyöngyösi utcai metróállomásig közlekedő járatok meghosszabbításával.
- Rákospalotáról szintén szükséges biztosítani a közvetlen metrókapcsolatot, amely funkció akár össze is köthető a Reitter Ferenc utcában közlekedő járatok kibővítésével.

3. Javaslat Észak-Pest új közforgalmú közlekedési rendszerének átalakítására

Ebben a fejezetben a feltárt problémák és az összesített igények alapján megtervezett viszonylathálózat bemutatására kerül sor területenkénti és irányonkénti bontásban.

3.1 Tervezési feltételrendszer és célok

A tervezés során adottságként kezeltük a kötöttpályás hálózat meglétét, illetve az az által biztosított szolgáltatásokat. Így az M3-as metró ráhordási pontjainak és szolgáltatási szintjének változásával, illetve a vasúti szolgáltatás bővítésével nem számoltunk, hiszen ezen feltételeket befolyásoló fejlesztések megvalósulása a jelen gazdasági helyzetben az elkövetkező évtizedben nem várható.

Szintén adottságként kezeltük a 14-es villamos által nyújtott szolgáltatás volumenét és kapacitását, nem számoltunk a vonal jelenlegi szűk keresztmetszetének számító egy csonkavágányos káposztásmegyeri végállomás bővítésével. Így a jelenlegi, kapacitáshatáron mozgó 5-6 perces csúcsidei követési időt vettük alapul. Számoltunk viszont a 12-es villamos fejlesztésével, amely a Budapesti Közlekedési Központ fejlesztési listáján – ami a külső kerületek hálózati kapcsolatait is erőteljesen hivatott bővíteni – előkelő helyen szerepel. A fejlesztés a viszonylat hosszabb távú megtartásával, és az anyalföldi Lehel térig történő hosszabbításával számol (legalább hétköznap csúcsidőben).

A tervezés fontos kritériuma volt, hogy a kapacitások jobb kihasználása és a hálózat racionalizálása révén a jelenleg biztosított járműszám gyakorlatilag elegendő legyen a fejlesztett hálózaton is, legfeljebb minimális arányú járműszám-bővítést tegyen szükségessé a bevezetendő új rendszer a biztosított új kapcsolatok és relációk extra járműszámát fedezendő. A tervek és javaslatok összehasonlíthatósága érdekében meghatároztuk a jelenleg érvényes menetrendhez tartozó hétköznap csúcsidei járműkiadást a fejlesztésbe bevont viszonylatokon, melyet az 1. táblázat foglal össze.

1. táblázat: A napjainkban alkalmazott járműtípusok vonalcsopontonkénti bontásban, valamint a jelenleg érvényes menetrendből kalkulált csúcsidei járműigény (forrás: saját szerkesztés)

Járműtípus	Érintett viszonylatok	Járműigény
villamos szerelvény (2-3 db Tatra kocsi vagy 5 modulós CAF)	12, 14	19 db
midí autóbusz	121	3 db
szóló autóbusz	25, 65, 96, 104-104A, 120, 122E, 126, 130, 147, 170, 204, 220, 270, 296-296A	69 db
csuklós autóbusz	20E, 30-30A-230, 196-196A	51 db

A jelenlegi viszonylattervezés szervező elve a hosszú, egész nap ütemes és sűrű szolgáltatást biztosító gerincviszonylatok kialakítása városszerte (például a budai fonódó villamoshálózat, a Rákóczi–Thököly úti tengely viszonylatai), amelynek eredményeképpen csökkenthető a szükséges átszállások száma és egy-egy nagyobb csomópontból a város számos pontja elérhető – különösen fontos ez a szomszédos kerületek esetében. A viszonylattervezés során mi is ezt az elvet követtük.

3.2 A Káposztásmegyeri lakótelepek kiszolgálása

A húszezer fős lakosságot meghaladó, metró- és vasúti kapcsolattal sem rendelkező káposztásmegyeri városrész közlekedési igényei adják az újpesti közlekedési igények tekintélyes hányadát. Napjainkban a 14-es villamos szolgálja ki a lakótelepet, amely a metró- és vasúti kapcsolat mellett Angyalföld Béke

és Lehel út menti részével is biztosítja a kapcsolatot, így hálózati szerepe vitathatatlan. A többi járat esetén is lényeges, hogy a metró elérése mellett egyéb hálózati kapcsolatokat is létesítsen. A forgalmi változásokra az alábbiakat javasoljuk:

- Remek kapcsolatokat ad a kerületrészeknek a 20E viszonylat, amely direkt elérést biztosít az újpesti lakótelep, a szakrendelő és Angyalföld felé is, emellett átszállási lehetőséget kínál az M1-es (Hősök tere) és az M2-es, M4-es metrók felé (Keleti pályaudvar), megtartása javasolható.
- Káposztásmegyer villamostól távolabb eső nyugati oldalának színvonalas kiszolgálására javasolható egy új gyorsjárat viszonylat (30E) létrehozása, amely a lakótelep feltárása után a legrövidebb útvonalon, a Leiningen Károly utcán keresztül közelítené meg Újpest központját, majd onnan a Pozsonyi utca környékét is kiszolgálva a 20E autóbusz vonalán haladna a Keleti pályaudvarig, így biztosítva a kapcsolatot az összes metróvonal, a 32-es autóbusz és az 1-es villamos felé. A Reitter Ferenc utcában a busz a többitől eltérő megállókiosztással közlekedne, így biztosítva a környék és lefedettséget igénylő megállók jobb kiszolgálását.
- Káposztásmegyer irányába a jelenlegi kapacitások túlméretesnek tűnnek, ráadásul a 196-os busz csak lassan éri el a kerület központját. A mai 122E busz alapján a két viszonylat egyesítését javasoljuk 196E néven, mely nagyjából a 122E vonalvezetését és megállókiosztását követve érné el az Árpád utat, ahonnan a mai 196-os vonalát követve, ám jóval ritkább megállási renddel jutna el az újpalotai lakótelepre, ezzel gyorsabb eljutást biztosítva mindkét lakótelep részére.
- A 196-os gyorsítása miatt jelentősen ritkább Váci úti kiszolgálást a Káposztásmegyer, Mogyoródi-patakig meghosszabbított útvonalon, és mindkét irányban az Árpád úton keresztül közlekedő 25-ös viszonylat pótolná. (A 25-ös viszonylat sűrűsége miatt szétbontásra kerülne, a forgalmas időszakokban az indulások fele Káposztásmegyerig, másik fele 25A jelzéssel Újpest-városkapu, Temesvári utcáig közlekedne, körforgalmi kialakítással, besegítve az Aradi utcai lakótelep jobb metrókapcsolati kiszolgálásába).
- A IV. kerületen belüli átszállások csökkentése érdekében a 104-es és 126-os viszonylatok összekötése révén létrejövő út 104-es a mai kapcsolatokon felül képes lenne a Székesdűlői terület jobb kapcsolatait biztosítani Káposztásmegyerrel. A 104-es az átalakuló Árpád úti viszonylathálózat miatt csak Újpest központig közlekedne, de a Váci út és Rákospalota, valamint az Árpád út közvetlen összeköttetése így is megmaradna (25-ös és 204-es viszonylat).
- A szomszédos kerületekkel (Békásmegyer, Rákospalota, Újpalota) való kapcsolatokat továbbra is a változatlan útvonalon közlekedő 296 és 296A autóbuszok biztosítanák.

3.3 Újpalota és Rákospalota összekötése az M3-as metróval és Angyalfölddel

Az újpalotai lakótelep gyorsabb metrókapcsolata érdekében a 196E viszonylat bevezetése javasolható, mely a kisebb forgalmú megállók kihagyása miatt több perccel gyorsabban érheti el Újpest központját. A kisebb forgalmú megállók kiszolgálása érdekében és a hálózati kapcsolatokat (Rákosszentmihály felé/felől) bővítendő a 130-as viszonylat tovább vezetése javasolható Újpest-városkapuig.

A 30-as autóbusszal át alakítása révén a Reitter Ferenc utcában „felszabaduló” alapjáratú kapacitás helyett a 170-es viszonylat át alakítása javasolható: a Csömöri-pataktól Újpest-központig részben a mai útvonal (a Fő út helyett a régi Fóti út érintésével) és megállási rend szerint közlekedő viszonylat a 30-as vonalán meghosszabbításra kerülne a Keleti pályaudvarig, így adva Rákospalota és az Árpád út térségéből is közvetlen Angyalföld (és Belváros) irányú kapcsolatot. Csúcsidőben a gyorsabb eljutást a Csömöri-patak és a Keleti pályaudvar között közlekedő 170E biztosítaná (jobb átszállási kapcsolatokkal a belváros felé, pl. 74-es viszonylat révén), ekkor a belső szakaszon – a Keleti pályaudvar és Rákospalota, Kossuth utca között – a 170A autóbusz közlekedne.

Rákospalota nagy bevásárlóközpontokkal és a Váci úttal ma is meglévő kapcsolatát a változatlan formában és útvonalon közlekedő 204-es busz biztosítaná.

3.4 Közlekedési kapcsolatok át alakítása a kerületen belül

A 30-as vonalcsalád át alakítása miatt szükséges az Újpesten belüli, kertvárosi szakasz kiszolgálásának biztosítása. A megyeri szakasz metrókapcsolatát a 25-ös és 196E buszok biztosítják. Mivel a 20E és 30E vonalak a Leiningen Károly utca környékét kiválóan lefedik, ezért a 220-as viszonylat áthelyezhető a Deák Ferenc utca–Nádor utca–Fóti út–Baross utca–Erdősor út útvonalra, végállomása Káposztásmegyer Szilas-patak. A járat ilyen formában történő át alakításának előnye, hogy az Izzó lakótelepet nem

körjáratban érintené. A Baross utca Fóti úttól délre eső szakaszát a sűrűbben és hosszabb útvonalon közlekedő 147-es viszonylat szolgálná ki, Újpest-központtól a Pozsonyi utca–Tél utca–Rózsa utca–Szent Imre utca–Leiningen Károly utca–Sporttelep utca útvonalon és szintén a Szilas-pataknál végállomásozna. Ez a kialakítás a 30-as buszcsalád felhagyott szakaszán két sűrűn lefedett, párhuzamosan kiszolgált tengelyen keresztül biztosítaná a kertváros kapcsolatát. A 147-es viszonylat a Leiningen Károly utca–Szent Imre utca irányról elterelt 220-as szakaszát is pótolná, emellett a Rózsa utca és a Tél utca gyors és egész nap sűrű metrókapcsolatát is biztosítaná.

Az említett kerületen belüli kiszolgálást biztosító „helyi járat” szerepét a 121-es viszonylat venné át, amely a fő forgalomvonzó létesítmények kiszolgálását venné át. Újpest-központtól indulva érinti a piacot, és a Károlyi Sándor utcán keresztül éri el a Váci utat, majd Újpest-városkaput. Onnan az Aradi és a Tél utcán, valamint az Istvántelki úton keresztül Rákospalota–Újpest vasútállomást érintve a Görgey Artúr utcánál eléri az újpesti szakrendelőt. Innen körjáratban közlekedve fordulna meg a kertvárost érintve a Szent László tér–Türr István utca–Baross utca–Fóti út–Nádor utca–Vécsey Károly utca–Leiningen Károly utca–Szent Imre utca útvonalon. Ezzel Újpest belső részének szinte teljes lefedettségét biztosítja.

A 121-es viszonylat Görgey Artúr utcára terelése miatt érdemes a 96-os viszonylat Újpesten belüli vonalvezetésének újragondolása is. A Fóti út Szilágyi utca és Leiningen Károly utca közötti szakaszának kiszolgálása miatt a viszonylatnak a Fóti úton való végig vezetése célszerű, hogy a harántirányú kapcsolatot megadja az autóbusszos tengelyek (Váci út, Megyeri út, Baross, utca, Nádor utca, Leiningen Károly utca) között. A Váci úti végállomás helyett javasolt a viszonylat tovább vezetése a Váci út–Julianus barát utca útvonalon Megyer, Szondi utcáig, ahol az alkalmas végállomási körülmények biztosítottak.

A 120-as viszonylat kerületen belüli vonalvezetése szintén változna: annak érdekében, hogy az Ősz utca és a Berliini utca (Istvántelek) környékének metrókapcsolata javuljon, a vonal mindkét irányban a Rózsa utca–Árpád út vonalon vezetne. (A Tél és a Pozsonyi utca Újpest-központ irányú forgalmát a 147-es viszonylat biztosítja.)

A 230-as viszonylat jelenleg a kerületen belül marginális szerepet bonyolít le, tulajdonképpen a 30A viszonylat Megyer, Aquaworldig történő meghosszabbítása. Javaslatunk szerint a közlekedtetése óránként egy indulással Rákospalota–Újpest vasútállomás és Megyer között indokolt Újpest-központ érintésével (Árpád út–Újpest-Központ–István út–Leiningen Károly utca–Sporttelep utca–Óceánárok utca–Megyeri út–Íves út). A járat biztosítja a helyiek, a vonattal és a metróval érkezők közvetlen eljutását az élményparkba, illetve a kedvelt Farkaserdőbe.

3.5 Városon belüli kapcsolatok fejlesztések lehetőségei

Javaslatunk a fő autóbusszal biztosított közlekedési irányt, a Keleti pályaudvar elérését a mainál több útvonalon biztosítja: a maival azonos módon a 20E viszonylat révén Káposztásmegyer Szilas-patak, az újpesti lakótelep és a Tél utca környékéről, a 30E révén Káposztásmegyer nyugati oldaláról, illetve a 170 és 170E révén Rákospalota külső területeiről, és az Árpád út környékéről is. Jelen javaslat biztosította több viszonylat alkalmazásával a Reitter Ferenc utcában lehetőség nyílik a gyorsjáratok különböző megállási rendjének bevezetésére, ezúton jobban kiszolgálható az igen gyorsan bővülő lakossággal rendelkező angyalföldi kerületrészt. Az új gyorsjáratok bevezetése jó kapcsolatokat ad Újpest központja, illetve a másik irányban az 1-es villamos, és az M1, M2 és M4 metró felé.

A 130-as viszonylat Újpestre vezetésével javulnak a IV., XV. és a XVI. kerület harántirányú, illetve Zugló és a Vezér utca környékének közlekedési lehetőségei. A 96-os autóbussz megyeri végállomása alkalmas két szülő autóbussz fogadására, így a munkaközi pihenők kiadására is, így megfontolandó a 175-ös vonallal történő összevonásra, melynek köszönhetően XVI. kerület külső részéről is elérhető lenne az újjalotai üzletek és szolgáltatások nagy része, és az 96-os teljes vonaláról átszállás nélkül lehetne eljutni a H8 és H9-es hévekhez.

A 122E autóbussz helyettesítésével felszabaduló végállomási hely Újpest-városkapunál felhasználható lenne a 15-ös viszonylat meghosszabbítására, amelynek révén javítható lenne a Szekszárdi út környékének (például Bánki Donát Szakközépiskola, irodaházak) megközelíthetősége a metrómegállók irányából, és egyben csökkenthető lenne a kapacitáshatáron működő Gyöngyösi utcai autóbusszállomás forgalma.

Az Árpád hídnál is érdemes meggondolni a kapcsolatok bővítését. Az óbudai oldalról biztosított a Göncz Árpád városközpont megközelíthetősége (34, 106), ám a pesti oldalról e kapcsolat szimmetrikus párja hiányzik, mellyel a pesti oldalról elérhető lenne a Pacsirtamező utca és a Kolosy tér környéke, valamint a budai fonódó villamosok és a H5-ös hév. A 105-ös viszonylat mintájára lehetőség lenne a 120-as és a 65-ös viszonylat összekötése, melynek révén elérhetővé válna a felsorolt célok összessége, de a Kolosy tér és a Szépvölgyi út környékéről is közvetlenül elérhetővé válna a pesti oldal. Ezen felül Angyalföld északi része, és Újpest is közvetlen, gyakori elérhetőséget kapna a Hármashatárhegy irányába.

4. A javasolt viszonylathálózat előnyei, hátrányai, főbb paraméterei

Ebben a fejezetben a hálózati változásokhoz tartozó hatások bemutatására kerül sor, hiszen e hatások nem csak kerületen belül, hanem a több irányba vezető tengelyek környékén is jelentkeznek.

4.1 Területi és keresztmetszeti lebontott hatások

Káposztásmegyer városba irányuló forgalmának túlnyomó többségét a villamos, valamint a gyorsjáratok bonyolítják. E gyorsjáratok struktúra a megmaradó elemen (20E) felül még bővül is, a javasolt 30E a lakótelepek nyugati oldalát, a 196E pedig a mai 122E járat forgalmát vezeti a metróhoz. A javaslattal Káposztásmegyer érdemi kapcsolatot nem veszít el (Megyer, Rákospalota), sőt, még javulnak is a hálózati kapcsolatok, hiszen például az Izzó lakótelep és a Nádor utca, illetve Székesdűlő és a Külső Váci út irányában új kapcsolatok is nyílnak a 220-as, illetve a 104-es viszonylat átalakítása révén.

Az újpesti lakótelep fő tengelyén, az Árpád úton a kiszolgálás volumene a javaslat hatására érdemben nem változna, az átrendeződés miatt csúcsidőszakban pár százalékos kínálatbővülést jelentene az új rendszer bevezetése. A Váci úton szintén hasonló százaléku, 1-2 indulással csökkenő kínálat alakulna a javaslat hatására. A kertvárosban jelentősebb átalakítás történne a vonalhálózatban: a 30-as buszcsalád szerepét a sűrűn közlekedő 220-as és 147-es autóbuszok vennék át, melyek kerületen belül jobb kapcsolatokat biztosítanak, a belváros felé pedig (Újpest-központi vagy Tél utcai) átszállással lenne biztosított az eljutás a gyorsjáratok hálózat (20E, 30E, 170E) segítségével. A kerületen belül a bemutatott változásokon felül jelentős kiszolgálási minőségben érezhető változás nem található.

Kerületen kívüli kapcsolatok és kiszolgálás tekintetében a leginkább érezhető változás az angyalföldi Reitter Ferenc utca mentén lenne tapasztalható, ahol a javaslat hatására a járatkínálat 20-25%-kal növekedne. A bővülő csúcsidei indulásszám mellett a különböző gyorsjáratok szolgáltatások lehetőséget adnának a dinamikusan fejlődő terület forgalmának magasabb színvonalú levezetésére a megállási rendek differenciálása révén (lásd 2. táblázat). Például a 170E viszonylattal a Futár utcai megálló kihagyása esetén eljutnának a belső szakaszra is kevésbé zsúfolt járművek, hiszen napjainkban már sok esetben a Futár utca magasságában is szűkösek a kapacitások. Emellett a kevésbé forgalmas megállók is (legalább csúcsidőben) kapnának gyors eljutási lehetőséget a Dózsa György út és a Keleti pályaudvar irányába.

2. táblázat: A javasolt hálózati változások során a viszonylatok Reitter Ferenc utcai megállási rendje (forrás: saját szerkesztés)

Megálló	20E	30E	170E*	170-170A
Kucsma utca		x		x
Rokolya utca			x	x
Futár utca	x			x
Fáy utca		x		x
Petneházy utca			x	x
Szegedi út	x	x	x	x

*csak csúcsidőben közlekedik

4.2 A fejlesztés járműigénye

A tervezett módosításokhoz rendelt menetrendek alapján a csúcsidei szolgáltatás járműigénye a 3. táblázatban foglaltak szerint alakul. Ez a terv a csúcsidei autóbuszok számának 6,5%-os növekedésével számol, mely legnagyobb arányban a Reitter Ferenc utca környékének színvonalasabb kiszolgálását célozza, amely a jelenlegi állapotban már csak kompromisszumos formában teljesül.

A javasolt viszonylatokat a 4. táblázatban adtuk meg, a vonalhálózat a 2. ábra térképén látható.

3. táblázat: A tervezett vonalhálózaton alkalmazott járműtípusok vonalcsoportonkénti bontásban, valamint a tervezett menetrendből kalkulált csúcsidei járműigény (forrás: saját szerkesztés)

Járműtípus	Érintett viszonylatok	Járműigény	Változás
villamos szerelvény	12, 14	19 db	0 db (0%)
midí autóbusz	121	5 db	+2 db (+66%)
szóló autóbusz	25-25A, 96, 104-104A, 120, 130, 147, 170E, 204, 220, 230, 296-296A	76 db	+7 db (+10%)
csuklós autóbusz	20E, 30E, 170-170A, 196E	50 db	-1 db (-2%)
Autóbusz összesen		131 db	+ 8 db (+6,5%)

4. táblázat: Tervezett viszonylatok (forrás: saját szerkesztés)

Járat-szám	Viszonylat	Járat-szám	Viszonylat
12	Lehel tér – Rákospalota, Kossuth u.	130	Puskás F. Stadion M – Újpest-városkapu M (Temesvári u.)
14	Lehel tér – Káposztásmegyer, Megyeri út	147	Káp.megyer, Szilas-patak – Megyer, Julianus barát u.
15	Boráros tér H – Újpest-városkapu M	170, 170A	Keleti pu. M – Rákospalota, Kossuth u. (A) – Rákospalota, Csömöri-patak
20E	Keleti pu. M – Káp.megyer, Szilas-patak	170E	Keleti pu. M – Rákospalota, Csömöri-patak
25, 25A	Mexikói út M – Újpest-városkapu M (A) – Káp.megyer, Mogyoródi-patak	196E	Újpalota, Szentmihályi út – Káp.megyer, Mogyoródi-patak
30E	Keleti pu. M – Káp.megyer, Mogyoródi-patak	204	Rákospalota, Kossuth u. – Békásmegyer, Újmegyeri tér
96	Cinkota H – Megyer, Szondi utca	220	Újpest-központ M – Káp.megyer, Szilas-patak
104	Újpest-központ M – Káp.megyer, Szilas-patak	230	Rákospalota-Újpest vá. – Megyer, Aquaworld
120	Újpest-központ M – Fenyőgyöngye	296, 296A	Újpalota, Szentmihályi út – Káp.megyer, Mogyoródi-patak (A) – Békásmegyer, Újmegyeri tér
121	Újpest-központ M – Újpest kertváros, Bucka utca		

Konklúzió

A városi közforgalmú közlekedés társadalmi megítélése nagymértékben függ attól, hogy az mennyire képes kielégíteni a felmerülő keresleti igényeket. Éppen ezért a közforgalmú közlekedési rendszernek reagálnia kell a társadalmi és gazdasági változásokra. Újpest és Rákospalota tekintetében ez az utóbbi 35 évben elmaradt, a kerületek közforgalmú közlekedési rendszere az 1990-ben bevezetett (félbehagyott) és azóta csak apróbb módosításokon átesett alapokon nyugszik. Az elmúlt évtizedek alatt Budapest és az említett kerületek is jelentős változásokon mentek keresztül, a közforgalmú közlekedési rendszer azonban lényegében változatlan maradt. Ez azonban ma már sok esetben gátja a további fejlődésnek és különösképpen a közlekedési módváltás elérésének.

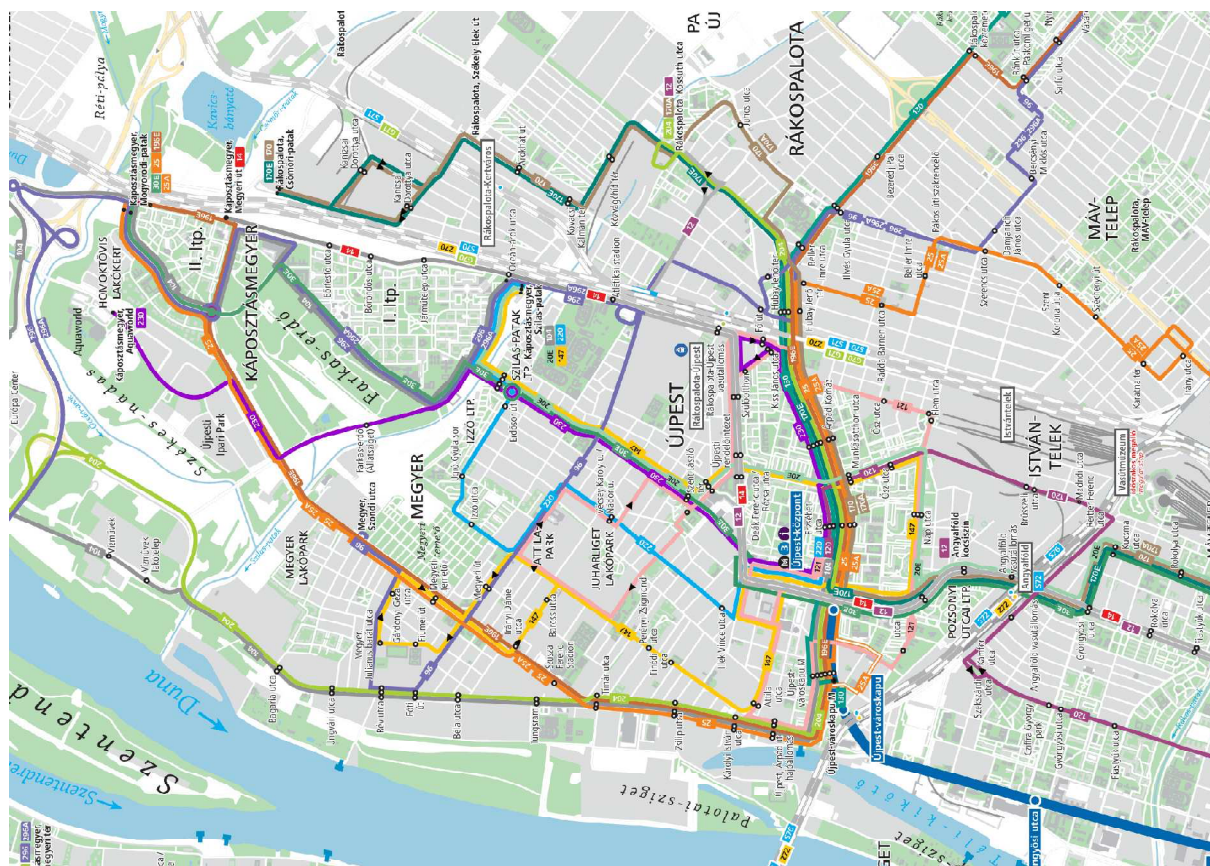
Ebben a cikkben Észak-Pest közforgalmú közlekedési rendszerét elemeztük abból a célból, hogy feltárjuk a jelenre vonatkozó erőnyeit és hiányosságait és a fellelt problémákra a közforgalmú hálózat átalakításával válaszokat tudjunk adni. Ennek érdekében vizsgáltuk a városszerkezet változásait a városi centrumok és decentrumok jelentőségét. Bemutattuk a kerületek közforgalmú közlekedési rendszerének kialakulását, hogy képet kapjunk az 1990-es kiinduló helyzetről. Helyszíni tapasztalataink alapján feltártuk a helyi és a városközponti utazási igényeket, amelyek kielégítésére új járáshálózat bevezetését javasoltuk. Javaslatunkban kitértünk az új járáshálózat előnyeinek és hátrányainak számbavételére, vizsgáltuk a területi és a keresztmetszeti hatásokat, illetve a fejlesztés járműigényét.

Az általunk javasolt új viszonylathálózat lefedi az újpesti helyi igényeket, illetve megfelelő eljutást biztosít a decentrumokba, illetve kiemelten Újpest-központba. Hasonlóképpen biztosítja az M3 metró gyors elérését az újpesti és újpalotai nagy lakótelepekről. Az expresszjáratokkal a metróval nem kiszolgált területekről is gyors eljutás lehetséges a belváros irányába és javul Angyalföld keleti területének kiszolgálási színvonala. Ismét buszjárat teremt kapcsolatot Újpest és Óbuda között, közvetlen eljutást biztosítva a budai hegyekbe. Javaslatunk a járműszám minimális változása mellett kezeli a zsúfoltság kérdését is.

Természetesen a javaslatcsomagnak beruházási igényei is vannak (például új megállók létesítése, forgalomtechnikai változtatások), de ezek véleményünk szerint jóval alacsonyabbak, mint a fejlesztés várható társadalmi hasznai.

Bár a cikkben említettük, terjedelmi okok miatt nem vizsgáltuk a kötöttpályás eljutás által biztosítható közvetlen kapcsolatokat. Véleményünk szerint további vizsgálatok szükségesek ahhoz, hogy ilyen szempontból mennyire használható ki a kötöttpályás (nagyvasúti) rendszer és meghatározható legyen az átszállási pontok (új) helye és közforgalmú kiszolgálása.

Cikkünk eredményei és ezek a kutatások is szükségesek ahhoz, hogy elősegíthessük a közlekedési módváltást és élhetőbb környezetet teremtsünk, amelyben a közforgalmú közlekedés társadalmi megítélése kedvező, és minden szereplő (használók, működtetők, megrendelők) megelégedésére szolgál.



2. ábra: A tervezett újpesti és környéki vonalhálózat (forrás: saját szerkesztés)

Köszönetnyilvánítás: A szerzők köszönik Erdélyi Csaba segítségét a térképek összeállításában.

Irodalomjegyzék

- [1] Teveli-Horváth D.: A főutcamenedzsment mint városrevitalizációs eszköz lehetőségei Magyarországon, doktori (PhD) értekezés, Budapesti Corvinus Egyetem, Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola, Budapest, 2023.
- [2] Coca-Stefaniak, J. A. – Parker, C. – Quin, S. – Rinaldi, R. – Byrom, J.: Town centre management models: A European perspective, Cities 26(2), pp. 74–80, 2009.

- [3] Losonczy A. K.: A központrendszer átalakulása Budapest elővárosi zónájában 1950 és 2020 között, doktori (PhD) értekezés, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar, Csonka Pál Doktori Iskola, Budapest, 2024.
- [4] Losonczy A. K.: Traditional, Modern, os Contemporary? A Main Square's Search for Identity, District IV, Budapest, In: Benkő M. (ed.): Facing Post-Socialist Urban Heritage: Proceedings, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék, Budapest, 2023, pp. 260–271.
- [5] Losonczy A. K.: Rákospalota vs. Újpalota: Changing Centrality of District XV, Budapest, In: Benkő M. (ed.): Facing Post-Socialist Urban Heritage: Proceedings, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék, Budapest, 2021, pp. 240–261.
- [6] Budapesti Közlekedési Központ: menetrendek. <https://bkk.hu/menetrendek/> (2025. március 12.)
- [7] 24.hu: Megvan, hol indulnának először metróbuszok. <https://24.hu/belfold/2025/02/15/metrobusz-budapest-karacsony-gergely-bkk/> (2025. március 31.)