



	Összegzett észrevétel	A Stratégia készítőinek válasza
1.	<p>A főoldalon még azt írják, hogy az agglomerációs vasútállomásokról óránként 4 vonatot (15 perces követés) képzelnek el. Ez jó ötlet. Ehhez képest a honlap 80-as vonalról szóló aloldalán kiderül, hogy ez csak Pécelre vonatkozik, amely a vonalon az első település közvetlenül Budapest határa mellett. Azon kívül 30 perces követés lesz.</p>	<p>Az elővárosi vonalak menetrendi struktúráját a távolsági vonatok alapüteme határozza meg, ami jelenleg jellemzően 30 perc, így az elővárosi forgalomban is a 30 perces alapütem jellemző. Az elővárosi forgalomban az alapütem sűrítése úgy lehetséges, hogy ha a gyors (távolsági) vonatok a sűrűn megálló elővárosi vonatoktól legalább a legbelső szakaszon külön pályán közlekednek, (a belső elővárosban az adott szakaszon szintén nem megálló zónázó vonatok is ezt a pályát használhatnák), a vonalak kapacitása így a vegyes forgalmúnál jelentősen nagyobbra növelhető. Ez a sebesség szerinti szétválasztás, ami a menetrendi sűrítés feltétele lenne, a 80-as vonalon Rákos állomásig fog rövid távon rendelkezésre állni, Pécelig csak hosszú távon tud megvalósulni. 4 vágányú pálya hiányában a különböző sebességű vonatok utolérik egymást. Isaszegen a zónázó járat megállítása felmerülhet megoldásként.</p>
2.	<p>Hiányolom belőle az 1-es villamos Bécsi úton Aranyvölgyig történő meghosszabbításának tervét.</p>	<p>A felvetés nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe. A 2-es számú Budapest–Esztergom-vasútvonal és a HÉV integrációja mellett ezen párhuzamos irány fejlesztése a vasútra ráhordás szempontjából nem indokolt.</p>
3.	<p>Jelentős mértékben fogja vonzóbbá tenni a vasutat a Stratégiában említett 15 perces járatsűrűség, ez nagyon jó irány. Azonban a tatabányai vonalon ne csak Biatorbágyig, hanem legalább Herceghalomig vezessék be ezt a gyakoriságot.</p>	<p>A tatabányai vonalon a járatok további sűrítése a V4 (Budapest-Pozsony-Varsó) nagysebességű vasút megvalósítása esetén lehetséges, addig a gyors- és tehervonatok mellett Biatorbágyon túl a vonatutolérések miatt nem lehetséges a sűrítés.</p>
4.	<p>Javasolnám, hogy a V4 NSV tervezésekor mérjék fel, hogy egy bővített műszaki tartalom az elővárosi térségben többletköltsége nem áll-e arányban azzal a többlethasználattal, ami azáltal keletkezik, hogy újabb agglomerációs települések lennének közvetlenül elérhetők vasúton (pl. Etyek, Sós-kút, Pusztazámor, Gyúró, vagy akár a gyorsan növekvő Biatorbágy nyugati fele - attól függően hogy végül hol vezetne a vasút pontosan).</p>	<p>A V4 nagysebességű vasút (NSV) egy teljesen más fókuszú projekt, elővárosi jellegű közlekedés megvalósítása nem célja. Az észrevételben említett települések vasúti kiszolgálása csak a Stratégia időtávján túl valósítható meg.</p>



<p>5. Szó volt arról, hogy Zugló és Angyalföld kapcsolatát javítani kell és ezért a Nagy Lajos király úti M3-as felüljárót meg kell hosszabbítani kb 600 méterrel és az eddig meglévő részt is villamos pályával szükséges bővíteni. A kapcsolat egész Rákosrendező hosszában megvalósul, ha a vasúti vágányokat kéregvasútként a föld alá viszik. Így egy Városliget léptékű egybefüggő terület keletkezik több átjárási lehetőséggel. Az említett új városrész miatt azonban biztosítani kell a bővítési lehetőséget, mert szükség lesz egy további megállóhelyre a Rákospatak környékén. A Marcheggi hídnál lévő megálló(k) közelében, de inkább a pataknál is létesülhet P+R parkoló. Ez esik útba az M3-on autóval érkezőknek.</p>	<p>A megkeresésben szereplő Szegedi úti felüljáró tervezése 2021 nyarán elindult. Ennek megépülése esetén a Bp.-Nyugati - Rákosrendező vonalszakasz marad a felszínen, ugyanakkor további forgalmi vágányok tervezése is feladat lesz a Nyugati pu. vágányhálózata és bevezetői szakaszai átépítésére vonatkozó tervezési projektben. A projektben biztosítani kell a helyet egy új megállóhely megépítésére a távlatban a Marcheggi hídnál. A Rákospataknál további vasúti megállót nem tervezünk.</p>
<p>6. Havi 10-11.000ft-ért nem fogok tömegközlekedni mert autóval kényelmesebb gyorsabb és olcsóbb munkába járni. Bkk-val budaörsről a 11. Kerületbe 30-40 perc bejutni, autóval max 15 perc.</p>	<p>A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia részét képezi az egységes tarifarendszer kidolgozása is, azaz annak biztosítása, hogy egy bérlet legyen elegendő az utazáshoz. A rendszer kialakítása során ár-érték arányban jó megoldásokra törekszünk. A túl sűrű megállás a vonaton utazó elővárosi utasok menetidő növekedését eredményezné, amellyel a stratégia célja ellentétes.</p>
<p>7. a budaörsi vonat közlekedés a pályaudvar színvonala inkább a 50-es 60-as időket ábrázolja. Én szerintem egy elővárosi vasútállomásnak nem így kellene kinéznie 2021-ben.</p>	<p>A Kelenföld - Törökbálint vasúti vonalszakasz átépítésének engedélyezési tervezése folyamatban van. A projekt keretein belül átépül Budaörs vasútállomás is, valamint egy új megállóhely létesítését is tervezzük Budaörsön, a Sport utcánál.</p>
<p>8. Az elfeledett átjáró talán koncepcionális alapnak: http://dunaujvarosmesel.hu/2020/09/21/vasuti-uszalyhid-a-dunan/</p>	<p>A felvetés nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe.</p>
<p>9. Hiányzik a tervezett szolgáltatási térképről az Észak- és Dél-Buda közötti vasúti kapcsolat. Míg a pesti oldal számos ilyen lehetőséget fog adni, és ad jelenleg is, a budai oldalon ez hiányzik. A fonódó villamos nagy távolságok megtételére nem alkalmas, a budai oldalnak is szüksége lenne egy gyorsvasúti kapcsolatra.</p>	<p>Észak- és Dél-Buda városszövege, valamint a földrajzi adottságok nem teszik lehetővé vasúti kapcsolat kiépítését a városrészek között. A Kelenföld és Nyugati pályaudvarokat összekötő vasúti alagútban közlekedtetni kívánt vonatokról a Nyugati pályaudvar térségében átszállási lehetőség lesz a tervezett M5 metró járatokra, ezáltal ugyan nem közvetlen, de sűrű kiszolgálású és gyors kapcsolat jön létre.</p>

10.	Az új járműveken ki lehessen nyitni az ablakokat. A járványhelyzet megmutatta, mennyire fontos ez. A Flirt még túrhetően szellőzik a sok ajtó miatt, de a Kiss emeletén és a RailJeteken pokoli a levegő. A léghcondi nem megoldás az emberszagra!	A Stratégia átfogóan foglalkozik a járműflotta megújításával, a konkrét jármű műszaki paraméterek az egyes beszerzési kiírásokban kerülnek meghatározásra.
11.	Nem kell minden kis megállóhelyre büfé, kocsmá. Zugló a példa rá, mennyire vonzza a csöveseket. A tervbe nem csak a kiépítést kell bevenni, hanem arra is ki kell dolgozni stratégiát, hogyan kerülhető el a későbbi lerohadás.	A kiskereskedelemre a nagyobb forgalmú helyszíneken egyértelműen igény és szükség van. A vasútállomások és a körülöttük elhelyezkedő közterületek megújítása, valamint a vasúti szolgáltatás fejlesztése révén megnövekedő utasszám a tapasztalatok szerint felértékeli az állomási környezeteket. <i>A BAVS Á01 – A vasútállomások és megállóhelyek városi környezetének integrált szemléletű megújítása</i> című intézkedése foglalkozik a felvetett kérdéssel.
12.	A Déli és Nyugati közti összekötő alagút kapcsán jut eszembe, hogy érdemes volna a Dunánál is megállót kiépíteni, amely a rakparti villamosokhoz és hajókhöz nyújt kapcsolatot. Akár egy Duna alatti állomás is megoldás lehet, melynek két vége a két rakpartra nyílik. Így ráadásként akár a gyalogosok és kerékpárosok számára is nyílna egy új, régóta várt átkelési lehetőség. Igaz, hogy a folyó alatt. Másik észrevételem, hogy talán érdemes lehet egyből három vagy négy vágánnyal számolni az új alagútban, a jövőbeni bővülést is lehetővé téve. Harmadik, talán legfontosabb javaslatom, hogy a Szentendrei HÉV-et a Batthyány tér környékén kössék be az új alagútba, így Budán is kiépíthetők új kapcsolatok a pesti oldal érintése nélkül.	Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, ebben vizsgálatra kerül a Kelenföld - Nyugati pályaudvar közötti vasúti nyomvonal és a közbelső megállási pontok elhelyezése is. A vasút nem alkalmas a városi közlekedés helyettesítésére, így csak a legforgalmasabb átszállási csomópontokban érdemes állomást vagy megállóhelyet építeni. A villamosjáratok forgalma és a helyi közlekedési igények nem indokolják a nagyon magas költségű újabb mélyállomás kiépítését. Az RMT-ben megvizsgáltuk a szükséges alagúti vágányszámok kérdését, melynek eredménye, hogy kettőnél több vágányú kiépítés a távlatban sem jár a költségnövekedéssel arányosan nagyobb utasszámmal és haszonnal. A Stratégiában hosszú távú intézkedésként szerepel a H5 - H6/H7 HÉV vonalak összekötése a Nyugati pályaudvar és a Kálvin tér érintésével, de ez egy másik alagutat jelent a kérdésben szóban forgóhoz képest
13.	Nem csak a nagyvasút-Hév/metro utas kapcsolati összeköttetéseket lenne érdemes megcsinálni, hanem olyan új HÉV szerelvényeket vásárolni/átalakítani, amelyeknek van nagyvasúti áramszedőjük is (nyomtáv mindig is azonos volt, sőt sok helyen meg is van a nagyvasút-hév összekötő vágány).	A BAVS része kétáramnemű járművek vásárlása, valamint a 2-es és a 150-es vasútvonalak integrációja a HÉV hálózatba.
14.	H8 vonal megszüntetése	A H8-as hév fejlesztése a BAVS része, mely nem kizárólag a pályakorszerűsítés és járműparkcsere képében jelenik meg, hanem az M2 metróval való összeköttetésben is.



<p>15. A székesfehérvári vonal felújításakor Gárdony város állomásépülete miért nem került felújításra a többi település fogadóépületeihez hasonlóan? Agárd-Gárdony összes autós átjárója felszíni maradt, a vonatforgalom növekedésével egyre nehezebb a vasúton való átkelés. Ezen a részen miért nem alakítottak ki egyetlen autós aluljárót sem? A gárdonyi vasútállomás peronját részben fedetté tették a felújítás során. Miért nem építettek egybefüggő tetőszerkezetet?</p>	<p>A 30a vasútvonalon megmaradt szintbeli útátjárók különbszintűvé alakításával vagy megszüntetésével egyetértünk, ezt beemeljük a Stratégiába. A felvetés többi része azonban nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe.</p>
<p>16. Dózsa György úti föld alatt vezetett új vonal. Déli pu-Déli összekötő bekötés: fontos átkötési lehetőséget teremt ÉNY-DK irányban! Népliget-Kőbánya alsó-Salgótarjáni út-Puskás stadion-Dózsa-Nyugati összekötések, új nyomvonalak. Erzsébeti kereskedelmi körzet kiszolgálása a mizei vonallal. Egy újpestet feltáró új vonal. Ungvár utcai lakótelep bekötése. Rákoskeresztúr városközpont kiszolgálása átmenő MÁV hálózattal. Kőbánya és kispeszt kiszolgálása új toldalék-vonalakkal. Lónyaytelep bekötése. Soroksár-Szemeretelep mellékvonal: fontos pontokat is kiszolgálhatna, pl. kórház, Auchan, tesco, IKEA,.. Új Erzsébeti alagút. Új Csepeli alagút. Batthyányi tér-Karolina út összekötő alagút. Az észak-déli hév összekötését leginkább a Kálvin-Kiskörút-Deák-Széchenyi tér-Clark-Batyi kéregvezetésű vonallal tartanám a leginkább költséghatékonynak.</p>	<p>Már kivitelezési szakaszban jár a Bp.-Keleti - Kőbánya felső, a Ferencváros - Kelenföld vonalszakasz bővítése, átépítése. Népliget megállóhely tervezése zajlik. Megkezdődött a Kőbánya felső - Rákos - Rákosliget vonalszakasz átépítésének tervezése, mely során kapacitásbővítéssel számolunk. A Rákospalota-Újpest - Veresegyház - Vác, valamint a Kőbánya-Kispest - Lajosmizse - Kecskemét vonalszakasz átépítésére, részleges kétvágányúsítására vonatkozó tervezés is folyamatban van. Utóbbi esetében villamosítás is a tervezési feladatok között szerepel. A BAVS ugyanakkor számol új kapcsolatok, többek között a Kelenföld állomás - Budapest-Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút létesítésével, továbbá a meglévők (pl. Királyvágány) felújításával, valamint a jelenleg utasforgalmilag alulhasznosított Külső körvasút fejlesztésével, új megállók létesítésével. Szerepel emellett benne az M5 metró kiépítése is. A városon belüli további szárnyvonalak kiépítésének nincs értelme, mert azokat fővonalai menetvonal hiányában nem lehet a hálózatba integrálni. A Burma vasút újjáépítésének a környező beépítettség miatt nincs realitása.</p>

<p>17. A Budapest-Kelenföld és Budapest-Nyugati pályaudvarokat összekötni tervezett kétvágányos alagút pályakapacitása várhatóan szűkös lesz, így legitim cél az óránkénti 12 menetvonalon egyenként a lehető legtöbb utas elszállítása. Ez a szerelvény nagyságok növelésével és egyesített vonatok közlekedésével lehet a legnagyobb haszon mellett megoldható. Megfontolandónak tartom egyes, különböző viszonylatú elővárosi vonatoknak a közös szakaszokon (példaként elővárosi vonatknál Rákospalota-Újpest és Budapest-Kelenföld között vagy Kőbánya-Kispest és Budapest-Kelenföld között, távolsági forgalomban Székesfehérvár és Cegléd/Szolnok között) egyesítve való közlekedését, mellyel menetvonal szabadítható fel.</p>	<p>Cél a 20 vonat/óra/irány kapacitású alagút megtervezése, mely lényegesen több a megkeresésben szereplő 12 menetvonalnál. Előzetes vizsgálat részét képezi az alagútban alkalmazandó peronhossz kialakítása is, ugyanis egyes személyforgalom esetében a peronhosszúság 230-400 m között változhat. Az említett szerelvényegyesítés és szétválasztás a külsőbb, budapesti állomásokon zavarérzékenységet növelő tényező.</p>
<p>18. A H6 viszonylaton a ma kisebb forgalmú Angyalisziget és Horgásztanyák megszüntetése helyett javaslom vagy a mai rendszerű ritkább kiszolgálást fenntartani vagy feltételes megállási rendet bevezetni. Szigetszentmiklós belterületének jobb feltárása érdekében szintén vizsgálatra érdemes lehet a többnyire szerkezetkész, de befejezetlen Kéktó megállóhely megépítése.</p>	<p>A felvetésben szereplő Angyalisziget és Horgásztanyák HÉV megállóhelyek kiszolgálása sűrűbb autóbusz közlekedéssel magasabb színvonalon oldható meg, mint a ritka HÉV megállással, így nem indokolt a HÉV állomás fenntartása. Szigetszentmiklóson a többlet megállás projektszintű vizsgálatot igényel, Stratégia szinten nem zárjuk ki.</p>
<p>19. Az S70-es viszonylaton Káposztásmegyer megálló helyett sokkal célszerűbbnek látom a két lakótelepet egyetlen vasúti megállónál sokkal jobban feltáró, meglévő és némileg alulhasznosított villamosnak a belváros felé való vezetését gyorsvillamosként.</p>	<p>A 14-es villamos gyorsvillamosná átalakítása a XIII. kerület igen nagy, sűrűn lakott terület kiszolgálási feladatából adódóan nem lehetőség. Erre a célra a vasút és az M3 metró is rendelkezésre áll. Káposztásmegyer esetében nem kizárt, hogy két megállás is lehetséges lesz.</p>
<p>20. Javaslatom, hogy legyen egységes a vasút - metró átszállási pontok neve.</p>	<p>A kérés jogos, viszont az eltérések kezelése nem minősül stratégiai szintű intézkedésnek.</p>
<p>21. Kérem a vizsgálják meg a déli körvasút fejlesztése során a Hamzsabégyi úttal párhuzamos vonalszakaszon melyet négyvágányúsítani szándékoznak a zajvédő falak olyan kialakítását mely nem csak oldalirányban de a pálya hossz tengelyében is biztosítja a zajvédelmet.</p>	<p>A teljes lefedés a nagyon magas üzemeltetési költségigény miatt nem támogatott. A tervezett egyedi, ívelt zajvédő fal a határérték betartását biztosítani fogja.</p>



22.	Hálózati szempontból szerintem sokkal fontosabb lenne egy-egy átkötést kialakítani a leendő Népliget megálló és a leendő Törökőr megálló között, ill. a leendő Karolina út megálló és a leendő Nádorkert megálló között. Ezáltal egy kör alakú vonalat lehetne kialakítani, mely által sokkal rugalmasabban lehetne a járatokat, ill. az esetleges üzemzavarokat kezelni.	A budai oldali körjárat lehetőségét érintettük a tervezési munka során, de arra jutottunk, hogy az alagúti kapacitást nem éri meg olyan városon belüli irányok kiszolgálásával lefoglalni, amelyek kiszolgálása városi közösségi közlekedési eszközökkel megfelelő színvonalon biztosítva lesz. A pesti oldalon a körbejárás lehetősége a Kőbánya felső - Külső Körvasút - Rákosrendező vonalon biztosított.
23.	Különleges figyelmet szentelnék a 142-es vonalnak, mert hatalmas potenciál van benne. Egyszerűen felháborító a jelenlegi állapot. Mihamarábbi villamosításra és kétvágányúsításra van szükség Kecskemétiig, hiszen mégiscsak megyeszékhelyről beszélünk! Legalább olyan szolgáltatási szintre fel kellene hozni, mint a 100a vonal, melyről ezáltal kapacitást lehetne átcsoportosítani a 142-esre.	Egyetértünk a felvetéssel, a 142. számú vasútvonal fejlesztésének előkészítése folyamatban van.
24.	A szentendrei hév meghosszabbítását javaslom úgy, hogy az Szentendrén a mai végállomás vonalában átvezetésre kerül a Szigetre, itt megfelelő vízbázis védelem mellett a Fővárosi Vízművek vízbázisán (ami a Főváros tulajdonában van) felvezethető Kisoroszi déli végéig, ahonnan egy híddal ismét kihozható és Visegrádig felvezethető. Ez környezetbarát módon nagymértékben csökkentené az átmenő forgalmat Szentendrén és Leányfalu és Tahitótfalu.	Nem cél a Szentendrei sziget agglomerációs beépítése. Visegrád a hétfévi kirándulóforgalmat leszámítva nem képvisel olyan forgalomkibocsátó volumint, ami a közvetlen vasúti vagy HÉV kiszolgálást indokolná. A 70-es vasútvonal (bal parti vasút) a felvetésben feltüntetett településekről kompátkeléssel elérhető. A javasolt műszaki megoldás rendkívül nagy költségigényű, környezeti szempontból igen problémás, ezzel szemben a forgalmi hatása nem jelentős.
25.	Rövidesen felújításra kerül a Budapest-Kelebia vasútvonal. A mai tervek szerint ez a Ferencvárosi rendező pályaudvarra fog új nyomvonalon befutni és itt egy olyan nyomvonal fog kialakulni, ahonnan a körvasút mindkét irányára rá lehet fordulni. Ennek óriási költségkihatása lesz. Ezért javasolnám a megszűnt, de meglévő "nagy burma" vasút nyomvonalának megvizsgálását, ez Soroksár állomásról indul és Pestszentimre határában keresztezi a lajosmizsei vasútvonalat, majd Szemeretelepen csatlakozik a ceglédi vonalhoz. Ennek korszerűsítése és meghosszabbítása Rákosig és egy delta vágány építése Soroksáron	A Budapest - Kelebia vasútvonal felújítása során a nyomvonal áthelyezése Soroksár - Ferencváros szakaszon elvetésre került. Ferencváros rendezőpályaudvar átépítése hosszú távú intézkedés, a következő 10 évben a megvalósítása nem reális. Az említett vasútvonalon Szemereteleptől nem lehet tovább nyomvonalat biztosítani Rákos irányába a repülőtér és Rákoshegy beépített területei miatt. A Burma vasút újjáépítése sem realitás már a helyben ismert beépítettségi viszonyok közepette.

	csökkentené Ferencváros terhelését, mert a Szlovákián át Nyugat-Európába menő teherforgalom (Kelebia - Pozsony - Berlin-Hamburg) lekerülne róla.	
26.	Az elovárosi vasutak menetrendje kialakításakor nagyon szeretném kerni Onoket, hogy az éjszakai idoszakra is gondoljanak. Itt arra gondolok, hogy hajnaltól (utolso vonat) reggel 5-6 oraig (az elso reggeli vonatig) jelenleg nem lehet bejutni/hazajutni a varosbol. Pelda: Biatorbagy vagy Bicske vagy Tarnok, Diosd, Dunakeszi, Solymar, stb varoskak. Mivel nem jarnak ejszaka az elovárosi vonatok, marad a taxi vagy auto. Arra kernem onoket, hogy tervezzek meg, hogy jarhatnanak ezen vonatok legalabb orankent ejszaka is!! 10 evet eltem Frankfurtban es minden S-Bahn ejszaka is kozlekedik orankent, az emberek nagyon megelegedettsegevel.	Az éjszakai kiszolgálás menetrendszervezési kérdés. Több vonalon bevezetésre került már részlegesen, a további vonalakra való kiterjesztése a járvány miatt megakadt, de amennyiben ismét igény lesz erre, akkor várhatóan fokozatosan meg fog valósulni a legtöbb elővárosi vonalon.
27.	Úgy látom hogy a Szentendrei HÉV Kaszásdűlőtől új nyomvonalon haladna és így felszabadul a régi nyomvonal Kaszásdűlő és a Batthyány tér között. Ez esetben a fonodó villamos vonalat lehetne rákötni pl. a 19-est Kelenföld vasutállomástól Kaszásdűlőig bevezetve a villamost föld alá a régi HÉV sinek felhasználásával. Végül, esetleg a csepeli HÉV-et tovább lehetne vezetni a Duna alatt Budafok felé az Erdősor úttól a Camponáig vagy Érdig.	A Kaszásdűlő - Batthyány tér szakasz és a HÉV alagút hosszú távú hasznosítására többféle elképzelés létezik, amelyeket a H5 HÉV felújításának tervezése keretében vizsgálunk. A szakasz utóhasznosítására az M5-ös metró kiépítése során kerülhet sor. Jelen stratégia a HÉV utóhasznosításával nem foglalkozik, célja az országos vasúthálózati fejlesztés stratégiájának kidolgozása a fővárosi agglomerációban. A csepeli HÉV vonal az Erdősor utcáig meghosszabbításra kerül, a Duna alatti átvezetése nincs napirenden.
28.	A Csepeli HÉV-et, örömmel halottam, meghosszabbítják. Vizsgálendő lehet, hogy megéri-e Hárosra és az M0-ig vagy tovább is kivinni, így a gyorsforgalmiról lehajtók könnyen elérhetik, főleg ha plusz P+R parkoló épül.	A H6-H7 vonalak szigeten belüli összekötése korábban vizsgálat tárgyát képezte, azonban a közgazdasági elemzések nem támasztották alá, hogy kedvezőbb a mai nyomvonal helyett ez a változat.
29.	A fejlesztések mellé engedje meg, hogy felhívjam a figyelmét egy évek óta húzódo ügyre, ami a Dunakeszin áthaladó vonatok növekedésével még aktuálisabbá vált. Tudtommal, az érintett lakók számos alkalommal jelezték már igényüket a vasút mentén kiépítendő zajvédelemmel kapcsolatban. Most én is csatlakozom az ügy mielőbbi	A BAVS Z04 – A vasúti fejlesztések hatására megjelenő forgalom-átrendeződés által kiváltott zajterhelés változásához igazodó beavatkozások meghatározása érdekében zajvédelmi felülvizsgálat elkészítése és a szükséges zajcsökkentési intézkedések végrehajtása című intézkedése foglalkozik a felvetett kérdéssel. Az intézkedés leírása kiegészítésre került a leginkább érintett vasútvonalak példakénti felsorolásával.

	<p>megoldását kérők közé. Ez egy évek óta húzódó ügy.</p>	
30.	<p>A Duna alatti alagút Kelenföld Vá és Bp Nyugati között tervezett a megvalósításra. Ezzel összefüggésben szeretném felhívni figyelmüket arra, hogy az átvezetés szerencsés esetben azt jelentheti, hogy a Dunántúl felől érkező vonatok Nyugatiig eljutnak, míg a Duna-Tisza közéről érkezők pedig a másik oldalig, így Kelenföldig. Ekkor szemben végállomásoztatás valósul meg, és csökken a szükséges átszállások száma. Jó, lehet, ekként csak a távolsági vonatok egy része lesz kiemelve, de a lehetőség adott. Hasonlóan van ez például Varsóban.</p> <p>Fontos még, hogy az alagút adta lehetőségéből eredően nagy szükség van tároló pályaudvarra az alagutat követő utasterminál után /tovább menve/ így nagy értékű Rákosrendező potenciálisan /még/ meglevő vágánykapacitása. Nem volna szabad ezt beépíteni a vasúttól idegen létesítményekkel. Kelenföldön sokkal szűkösebb /már/ ez a lehetőség, ott 30a, 40a, 1-es vonalon kintebb, és sokkal előnytelenebbül, megosztva lehet már csak tárolókapacitást találni.</p>	<p>Az alagút megépítésével cél, hogy az eddig a fejpályaudvarokon forduló elővárosi és távolsági személyszállító vonatok összekötésre kerüljenek, azonban az előzetes tervek a mai viszonylatok összekötésével és nem a Fővároson belüli átlapolással számolnak. A Budapest-Nyugati pályaudvart jelenleg is érintő viszonylatok egy része azonban számosságukból adóan a Nyugati pályaudvaron fog fordulni, a felszíni állomáson.</p> <p>A MÁV-START Zrt. 2020. IV. negyedévben hirdetett meg közbeszerzési eljárást műszaki-előkészítő pályaudvar tervezésére. A BAVS hivatkozik műszaki-előkészítő pályaudvar(ok) létesítésére budapesti, továbbá vidéki helyszínek konkrét megnevezése nélkül.</p>
31.	<p>Új, utaspotenciállal rendelkező területek feltárása. Egy pár példa: Új elemként kínálkozik a veresegyházi vonal és a fejlesztést igénylő Nógrád megye Galgamácsa állomáson keresztüli "közelebbhozása" Budapesthez. Igen, lehet, hogy csak 10-20 perc nyereséget jelent Nógrádkövesdről vagy Balassagyarmatról, de 1 átszállással és sok autóval kevesebbet is, ami célként került megfogalmazásra...</p> <p>Hasonlóan logikus elem lehet a szentendrei HÉV pl. Visegrádig való meghosszabbítása, pl. vasútvillamos, stb. funkcióval (indokolhatja ezt az is, hogy már a MÁV is üzemeltetője lesz ilyen rendszernek).</p>	<p>A 77. számú vasútvonalról a Budapestre jutás megoldható, a felvetés azonban már nem az agglomerációt érintő kérdés. A 71. vonal átépítése kapcsán ugyanakkor biztosítani fogjuk, hogy a 77-es vonallal közös szakaszon legyen elegendő pályakapacitás arra, hogy ebből az irányból is tudjanak vonatok közlekedni Vác-alsóváros és Vác felé. A szentendrei HÉV északi meghosszabbítására nyomvonal nem áll rendelkezésre a terület beépítettsége miatt.</p>



<p>32. Buszközlekedés helye a stratégiában Kimondható, hogy a kötöttpályás közlekedés részarány-növekedési potenciálja leginkább az autós közlekedési mód visszaszorításán keresztül érzékelhető a stratégiában. A buszos közlekedés és az azt érintő stratégiai elgondolás "kevésbé" hangsúlyos. A dokumentum mintegy 100 oldalából csupán kettőn (28. és 98.) lelhető fel maga a "busz" fogalom. Véleményem szerint akkor, amikor a MÁV és a Volánbusz "összeolvadása" tényszerű, valamint a stratégia készítését a MÁV is fémjelzi, logikailag szintén erősítendő a buszközlekedés távlati helyének, hálózati szerepének érzékeltetése. Ez leginkább a szűken értelmezett ráhordó szerepben kell, hogy megtestesüljön. A Budapest belvárosába irányuló, az agglomerációból induló buszviszonylatok (22-es, ..., 7xx, ...) megtartása (nem is említve a BKK/BKV belső, "átlós" járatait, pl. 5-ös, 7-es, ...) minimum "kontraproduktív". A stratégia itt bizonyos erősítést igényelhet.</p>	<p>A BAVS kiegészítése, módosítása megtörtént, ez alapján a közúti közösségi közlekedés szerepe a stratégiában hangsúlyosabban kifejtésre került.</p>
<p>33. Véleményem szerint a V0-nak a fent említett, Budapestet elkerülni kívánó, az agglomeráció "szelő" irányú utasforgalmi igényeit is ki kell szolgálnia! Ezt úgy valósíthatná meg, hogyha a vonal nem csak dedikáltan teherforgalomra lehetne megnyitva, hanem pl. a transzeverzális járatokat -a Budapestre befutó távlati nagysebességű vonatok mellett- pl. Nyíregyháza-Cegléd-Pusztaszabolcs-Pécs, stb. felsőoktatási centrumok közötti forgalmat is átrendezhetné, csökkentve a tárgyi, elővároskörnyéki vonalak terhelését (ami cél, ha nem tévedek és ezek nem csak a nyári, "balatoni fürdővonatokat" jelenthetik). Ekkor persze az igénybevett, vegyesforgalmú szakaszokon mára már nem elégséges a 120-160 km/h sebesség, azt lehetőleg 200-230 km/h-s sebességre alkalmasan kell tervezni, kivitelezni!</p>	<p>A felvetés nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe, a V0 ilyen típusú hasznosíthatóságát az országos hatókörű tervezés során lehet és kell vizsgálni.</p>

34.	<p>A 11. kerületi Tóvárosnál hamarosan épül újabb 1300-1400 lakás a meglévő többszáz mellé, plusz a környéken amúgy is egyre többen laknak, megfelelő tömegközlekedési ellátás nélkül. Kellene egy megállót tenni valahova Tóváros vonzaskörzetébe az 1-es vonalon, Budaörs és Kelenföld közé, ahol megállnának az elővárosi személyvonatok.</p>	<p>A Kelenföld - Törökbálint vasúti vonalszakasz átépítésének engedélyezési tervezése folyamatban van, a projektben a kérdés vizsgálata megtörtént, egyelőre nincs napirenden egy új megállóhely létesítése a Tóvárosnál.</p>
35.	<p>Javasolom a Nyugati Pu. – Déli Pu. (-Kelenföld?) közti vasúti alagút létesítését szükségessé tevő átmenő pályaudvari elképzelés mellett más alternatívák vizsgálatát is, az ilyen léptékű felszín alatti létesítményfejlesztések elkerülésére. Akár még a Kelenföldi Pu. legnagyobb (központi) fővárosi átmenő pályaudvarra fejlesztése is elképzelhető; de ha itt az elépítések mára ezt ellehetetlenítették volna, úgy a teljes körvasút mente (amely szintén nincs vállalhatóan messze a városközponttól) javaslatom szerint megvizsgálandó abban a tekintetben, hogy az alagutas megoldásnál költséghatékonyabban hol lenne elhelyezhető a főváros legnagyobb (központi) átmenő pályaudvara.</p>	<p>A javaslatot nem támogatjuk, mert Budapest belvárosát a Déli Körvasúton teljesen elkerülő hálózat kialakítása az utazóközönség többsége számára (főleg a keleti országrészből és az Alföldről érkezők számára) kedvezőtlenebb kapcsolatot teremtené a mai állapothoz képest.</p>
36.	<p>A gazdaságilag (még) fejletlen régiók, úgymint Nógrád megye (Balassagyarmat, Pásztó, Bátorfyerénye, Salgótarján), JNSZ - Jászberény, illetve Dél-Fejér (Sárbogárd), illetve Enying bekapcsolása értelmes ingázási idővel nem lehetne cél a koncepcióban? Ezzel összefüggésben teljesen új vonalszakaszok építése is lehetne cél a városhatár körül és attól távolabb, nemcsak a már meglévő infrastruktúra bebetonozása.</p>	<p>A felvetés nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe. A Stratégia tervezési területe Budapestet és annak agglomerációs térségét foglalja magába. Azzal egyetértünk, hogy az agglomeráción kívüli, de ahhoz közeli kis- és középvárosokból biztosítani kell az eljutást a BAVS szolgáltatási területén közlekedő vonatokhoz. Ma ez a leromlott állapotú mellékvonalakon és autóbusszokkal korlátozottan biztosított.</p>
37.	<p>Intermodális csomópont az Ürömi vasútállomásnál. Az aranyvölgyi vasútállomás nem jó megoldás hosszútávon.</p>	<p>Üröm vasútállomáson egyetértünk a többlet P+R parkolók létesítésével. Aranyvölgy megállóhely utasforgalma valóban elmarad a várt forgalomtól, a 2. számú vasútvonal III. kerületi megállóhelyeinek felülvizsgálata szükséges.</p>

<p>38. Szeretném megkérdezni, hogy gondolkodtak-e már meglévő metróvonalainknak a vasúthálózatba való bekötésébe? Például, ha az M3-as metró meghosszabbítanák Rákospalota-Újpestig, és gyakran használható vágánykapcsolat létesülne ott és Kőbánya-Kispesten is, így a metrószerelvények közül néhány kijárhatna Dunakesziig, Fótig, Monorig, de akár Vácig is.</p>	<p>Jelen projektjeink egyike sem célozza meg a nehézmétró és nagyvasúti üzemek összekötését. A két rendszer közötti jelentős műszaki tartalombeli különbség ugyan áthidalható, jóllehet, a költségvonzata irreálisan magas.</p>
<p>39. Van pár útvonal, amely csak átszállással lesz elérhető a tervezett vonalhálózati térképük alapján. Például Vác-Sülysáp vagy Lajosmizse-Érd útvonalak. Bár meglehet, hogy a forgalom nem indokolná gyakori járatok indítását, de ritka (óránkénti vagy még ritkább) viszonylatok indítása előnyös lehet sok ember számára.</p>	<p>A viszonylatkijelölések, menetrendi egyeztetések folyamatban vannak, azonban elkerülhetetlen, hogy egyes eljutási lehetőségek esetében előforduljon átszállási kényszer. A sűrű követés által azonban ezek időigénye nem okoz jelentős többletet az eljutási idők alakulásában.</p>
<p>40. Javaslom a Vác-Veresegyház-Nyugati pályaudvar vonalon a Rákospalota-kertváros megállóhelyen valamennyi személyvonat álljon meg, vagyis zónázó vonatként közlekedjen már Rákospalota-kertváros megállótól, minden személyvonat legyen beépítve a zónázó menetrendi struktúrába, így megvalósulna az óránkénti 4 vonat, igaz két irányba, mivel több vonat már nem illeszthető a menetrendbe amíg a hosszú távú intézkedési tervben meghatározott K71-es fejlesztés nem valósul meg.</p>	<p>A hivatkozott K71 fejlesztési elem megvalósulásig, valamint azt követően a menetrendi feltételeket figyelembe véve a megrendelő ITM és szolgáltató MÁV-START Zrt. közötti szakmai egyeztetések során alakíthatók ki a végleges menetrendi struktúra, a megállási rendek. A rövidtávú menetrend kérdésében, tudniillik, hogy a G71 vonat álljon meg a kért helyen, menetrendi kötöttségek is komoly szerepet játszanak az egyvágányú, kitérős rendszerű vonalon.</p>
<p>41. A Vác-Diósjenő(-Balassagyarmat) vonalon van egy állomás Kisvác néven. Ez az állomás egy olyan területen van ahol nincs láthatóan nagy lakossági igény vasúti közlekedésre. Ellenben az állomástól nem messze van a város Szérúskert nevű területe, ami viszont rengeteg diákot érint, mivel ezen a területen három, nagyméretű, és rengeteg környékbeli (Szobtól Budapestig) gyermeket fogadó gimnázium található. Ezek közül a Boronkay György Műszaki Technikum és Gimnázium országosan is rangosan jegyzett intézmény. Mivel azonban itt a Szob felől és felé közlekedő vonatok nem állnak meg, kizárólag a Diósjenő felé közlekedő BZmot</p>	<p>Támogatjuk az észrevételt.</p>



	<p>vonatok, így a diákoknak egyetlen lehetősége marad reggelente. Vácon átszállni a fél nyolc után induló Diósjenő felé közlekedő szerelvényre. Ezen a szerelvényen elképesztő tömeg tud kialakulni, sokszor nem is fér fel mindenki. Mindez azonban csak egy kb. 2 km-en, az első megállóig tart, onnan lényegében üresen halad a szerelvény tovább. A MÁV már próbálta megoldani a helyzetet azzal, hogy akár 5 BZmot kocsit közlekedtet az adott vonalon, de egyrészt ez is kevés, másrészt a már részletezett módon feleslegesen mennek a pluszkocsik tovább. A problémát nagyon hatékonyan orvosolná, ha létesülne itt vasúti megállóhely a Szob felé és felől közlekedő vonatok számára, így megszűnne a Diósjenői vonal felesleges terhelése. és a megállón nem kell minden vonatnak megállnia, elég, ha reggelente és délutánonként kiszámíthatóan pár vonat megállna itt.</p>
42.	<p>Legfontosabb kérdés a vasúthálózati főpályaudvar jövőbeni elhelyezése. A Népliget azért volna ideális hely ennek a funkciónak a betöltésére, mert sokféle közlekedési hálózat jelöli ki helyét, központi jellegét. Két legfőbb keresztezés: az M3 metró (Budapest főútőere) és a Déli körvasút (az ország legfontosabb vasúti vonala). Továbbá itt halad az 1-es és 3-as villamos vonal, az Üllői út (M4), Nagykőrösi út (M5) és Könyves Kálmán körút közúti forgalma.</p>
43.	<p>A reptér és a város kapcsolata. Régi nagy terv a 3-as metró meghosszabbítása a reptérig, ami többek közt felélesztené a 18. kerületet. Az 1. pontban felvázolt Népliget főpályaudvarról leszállva a 3-as metróval egyenesen a reptérre vezetne a repülni vágyók útja. A metróval sokkal ügyesebben lehetne megközelíteni a repteret, mint a tervezett vasúti különszárnnyal.</p>



<p>44. A tervezett járatrajon szerepel egy viszonylat, ami egy Szent István Parki megállót és egy Duna alatti alagutat tartalmaz. Szeretném tisztelettel azt is megkérdezni, hogy kikérték már az ilyen irányú tömegközlekedéssel bőven megáldott városrész polgárainak a véleményét arról, hogy kívánják-e a környék – és amúgy Budapest egyik – legnagyobb zöld területét tömegközlekedési csomóponttá fejleszteni? Miből gondolják, hogy a környéken lakók szívesen látnának és éreznének egy nehézmétrót a lábuk alatt? Ezeket a kérdéseket azért is szeretném a figyelmükbe ajánlani, mivel ez a megálló egyszerűen nem lehet a célpontja annak a viszonylatnak, amelyet a vonalszakasz kiszolgálna, hiszen az ebben a viszonylatban egyszerűen értelmezhetetlen, kivéve ha azt a kicsi zöld „övezetet” is egy Széll Kálmán térré kívánják fejleszteni.</p>	<p>Újlipótváros tömegközlekedéssel való kiszolgálásának fejlesztése szükséges, a megállóhelyek elhelyezési lehetőségei jelenleg vizsgálat tárgyát képezik, mely során nincsen szó a Szent István park környezetében sem zöldfelület csökkentésről, sem intermodális csomópont kialakításáról. A kérdéses fejlesztésről nem született még döntés.</p>
<p>45. Évek óta utazom Budapestre Vácról munkába, viszont gyakran az a kellemetlenség ér, hogy nem sikerül a rohanó idő miatt reggeliznem. Ezért az az ötletem/javaslatom, hogy alakítsanak ki reggeliző/étkező lehetőséget a szerelvényeken. Az ilyen szerelvényeken nem csak helyben lehetne rendelni és elfogyasztani az ételt, hanem egy okostelefonos applikáció segítségével akár már előző nap este is ki lehetne választani és megrendelni az elfogyasztani kívánt ételt, italt. A felszolgálat kisebb méretű guruló étkezőkocsi segítségével történne. Úgy gondolom, ennek az újításnak a bevezetésével nagyon sok embert lehetne átcsábítani a vasúti közlekedésre.</p>	<p>A Stratégia részét képezi a vasúti szolgáltatás színvonalának emelése. Az, hogy milyen szolgáltatásokat szükséges biztosítani az egyes állomásokon, illetve magán a járaton, az üzemeltetés és megtérülés költségeit is figyelembe véve a vasúti szolgáltatásról európai elővárosi vasúton nem tudunk, de ez nem zárja ki a lehetőségét a megvalósításnak.</p>
<p>46. Konkrét észrevételek a K1 – Kelenföld – Törökbálint kapacitásbővítést (3. és 4. vágány létesítését) érintően: a meglévő és épülő vasúti sínek mentén zajvédő falakat kell emelni a régi tisztai lakótelep (Puskapor u.) ill. a Tóváros és az ezek közti területeken (építési terület).</p>	<p><i>A BAVS Z04 – A vasúti fejlesztések hatására megjelenő forgalom-átrendeződés által kiváltott zajterhelés változásához igazodó beavatkozások meghatározása érdekében zajvédelmi felülvizsgálat elkészítése és a szükséges zajcsökkentési intézkedések végrehajtása</i> című intézkedése foglalkozik a felvetett kérdéssel. Az intézkedés leírása kiegészítésre került a leginkább érintett vasútvonalak példakénti felsorolásával.</p>

<p>47. Konkrét észrevételek a K1 – Kelenföld – Törökbálint kapacitásbővítést (3. és 4. vágány létesítését) érintően: az épülő két új vágány esetén a Vasvári ipari parknál levő vasúti átkelő (és a szomszédos buszmegállók ill. kereszteződések) átalakítása szükséges. Ennek során egyeztetni kell az itt lakókkal és úgy kell kialakítani az új átjárót, hogy az könnyen átjárható legyen autóval és gyalogosan (babakocsival is) vagy kerékpárral is.</p>	<p>A felvetés nem a stratégia vizsgálati körébe tartozik, hanem a Kelenföld - Törökbálint közötti kapacitásbővítés projekt keretein belül kerül vizsgálatra. Négy vágányú vasúti pályát szintbeni közúti keresztezéssel csak indokolt esetben, rendkívül alacsony keresztező közúti forgalom esetén lehet kialakítani a sűrű vasúti forgalom miatt.</p>
<p>48. A közreadott távlati tervek közt szereplő vasúti alagút említése miatt írok. Tegyük fel, a vasúti alagútból három fő irány Pest felé: a) Káposztásmegyer, Vác. b) Pécel, Hatvan vagy Gyömrő, Újszász. c) Kőbánya-Kispest, Cegléd. Az "egyenes" (valójában enyhe ívet tartalmazó, talajviszonyoktól függően még pontosan ki nem jelölhető, kisebb eltolást toleráló) útvonalon három mélyállomásra lenne szükség: 1) Nyugati pu. mélyállomás, 2) Kossuth tér mélyállomás, 3) Várhegy (vagy Budai Vár) mélyállomás. A nyomvonalon a következő megálló már a Villányi útnál felszínen létesíthető. Ez a nyomvonal rövidebb. A Széll Kálmán téren végállomásozó felszíni vonalakat könnyebb ehhez a helyzethez igazítani, akár összevonásokkal, mint a vasúti alagút hosszát növelni.</p>	<p>Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, ebben vizsgálatra kerül a Kelenföld - Nyugati pályaudvar közötti vasúti nyomvonal és a közbeni megállási pontok elhelyezése is. Az RMT eddigi eredményei szerint utasforgalmi szempontok alapján a Széll Kálmán teret érintő nyomvonal a legkedvezőbb, a Széll Kálmán tér alatt létesítendő új állomással. A vonalon további egy megállóhely létesítése lehetséges a Villányi útnál vagy a Mészáros utca térségében. Az Ön által javasolt nyomvonal elkerüli a budai célpontokat, és ily módon a Déli pályaudvart ma használó utasok nem elhanyagolható része számára igen kedvezőtlen volna.</p>
<p>49. Tetszik a tervzet, mégis ismerve már olyan újabb közlekedési lehetőséget ami a vasút és a hozzá tartozó infrastruktúra építésének hátrányait, ill. azok igen magas költségeit kiváltja az alábbi javaslat megfontolását teszem a projektvezetőség elé. Ez a HŰRVASUT azaz SkyWay https://skyway.capital/technology Mi az a SkyWay? Magas utasszállítási kapacitás.</p>	<p>A felvetés nem tartozik a Stratégia által vizsgált hálózati összefüggési körbe, de kisebb távolságokon, valamint intenzív célforgalom esetén lehet szerepe ezeknek a people mover megoldásoknak.</p>



50.	<p>M5 metró: ha jól értem, ide egy LRT jellegű üzem van tervezve, ami valamelyest a bécsi U6-ra fog hasonlítani. A vonal szerepéből fakadóan ez üdvözlendő, viszont nagyon félok, hogy a 2-es és 150-es vonal elővárosi vonatai ebbe az üzembe nehezen illeszthetők - még ha a műszaki különbségek (áramnem, peronmagasság, úrszelvény, biztosítóberendezés) leküzdhetők is a meglehetősen drága, vegyes üzemű szerelvényekkel.</p>	<p>Az érintett projektekben az integráció megvalósítását tervezzük, melyhez a műszaki feltételeket a HÉV projekt keretében biztosítjuk.</p>
51.	<p>Hálózatvezetési vélemény: a viszonylatrendszert nem szabad túlságosan elaprózni, töredezetté, áttekinthetlenné tenni. Ha valóban cél Vitézy úr mondása, miszerint menetrend böngészése nélkül is számítani lehet majd rá, hogy kb. 10 percenként lesz vonat az elővárosi településekről, akkor szerintem ennek csak úgy van értelme, ha legfeljebb kétféle viszonylat közlekedik (pl. Érd esetében egyik az alagút felé, másik a déli körvasút felé), de nem több. Ellenkező esetben elveszik a kínálatiság, megbízhatóság (pl. ha az utas lekési, akkor vagy sokat kell várnia, vagy át kell terveznie az útvonaltervét).</p>	<p>Észrevételével egyetértünk, köszönjük.</p>
52.	<p>A térkép szerint Kőbánya alsó közelében továbbra is átszállási lehetőség nélkül keresztezi a Keleti pu. forgalma a 100a vonalat. Ez évtizedes probléma, ezt ebben a formában semmiképpen nem tanácsos meghagyni – épüljön itt egy plusz megálló, vagy legyen teljesen más a hálózat, pl. Keleti nélkül.</p>	<p>A Kőbánya felső - Rákosliget átépítés tervezése során vizsgálatra kerül egy új megállóhely létesítésének lehetősége a 80a/120a és 100a sz. vasútvonalak metszésében. A műszaki kiépíthetőség problémái, illetve forgalomszervezési okok miatt (túl sűrű megállás miatti menetidő veszteség) azonban előre kell bocsátani, hogy kétséges a megvalósíthatósága. A BAVS ugyanakkor távlatban is számol Budapest-Keleti pályaudvar elővárosi személyszállító vonatokkal történő kiszolgálásával.</p>

<p>53. Léteznek olyan (nem új) metró fejlesztési tervek, melyeket ebben a javaslatban nem talállok. Érdeemes volna egyértelműsíteni, hogy ezeknek megvalósulásával számol-e a javaslat, hiszen mindkét esetben (igen/nem) ennek figyelembevételével kell a vasúti hálózatot megtervezni, pl. Gondoltak-e Pestszentlőrinc jobb kiszolgálására (az 50-es villamosnál gyorsabb eszközzel és közvetlen belvárosi kapcsolattal), pl. az M3 metró meghosszabbítására, Tervben van-e a Fehérvári úti villamostengely metróval való kiváltása (pl. M4 ág)? Egy ilyen metróvonal ugyanis sokkal magasabb színvonalon ki tudná szolgálni Albertfalva megállóhelyet, s a Savoya Park érintése után Budafokon végállomásozna, csatlakozva a 30a/40a vonalon közlekedő elővárosi vonatokhoz. A terven nem találom a rákoskeresztúri M2 szárnyvonalat, pedig korábban talán még épp a BKK honlapján tették közzé. A térképen nincs ábrázolva az M3 metró Rákospalota-Újpestig (vagy akár Káposztásmegyérig) való meghosszabbítása. Azt gondolom, hogy az M4-es metró jelen, csonka formájának értelmetlenségét senki sem vitatja. A meghosszabbítást (bármely irányba) viszont mintha politikai okokból tabusítanák, holott a nyugati továbbépítés kihagyása egyértelmű szakmai hiba.</p>	<p>A Stratégia a vasúthálózat és a vasúti szolgáltatások fejlesztésével foglalkozik, a metró és villamos fejlesztések nem tartoznak a vizsgálati körébe.</p>
<p>54. Észrevételek a Déli-Nyugati alagúthoz: a 2,5 perces követés nagyvasúton legfeljebb tisztán motorvonati üzemben lehetséges, a terv pedig mozdonyos, sőt, még távolsági (!) vonatokkal is számol – utóbbi nem is értem, miért (lásd később). Az alagúti szakasról hiányoznak megállók, rontva a vasút városi felhasználhatóságát. Mivel sok évtizedre készül a beruházás, ezen nem volna szabad spórolni.</p>	<p>Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, mely során vizsgálatra kerül az alagútban alkalmazható menetrendi koncepció is. A 2,5 perces követési idő távolsági vonatok közlekedése esetén is megoldható, amennyiben az állomásokon szükséges félreállítások biztosítottak, és a biztosítóberendezés az elérhető legkorszerűbb. A felszíni szakaszon tervezzük új megállóhelyek létesítését (ezek vizsgálata szintén az RMT feladata), azonban a mélyvezetésű szakaszon a magas költségek miatt nem támogatható újabb megállóhelyek létesítése.</p>

55.	<p>Az elképzelést elhibázottnak, pazarlónak és környezetellenesnek tartom, mert Budapesten és az agglomerációjában a személyközlekedést alagút nélkül, sokféle eszköz komplex alkalmazásával is jelentősen javítani lehet. Ezek bemutatására nem térek ki, csak címszavakban említem a lakáspolitikát, telekocsi szolgáltatást, az otthoni munkavégzést, a városi útdíj és a közautózás felfuttatását, valamint a Mobility as a Service szemléletre való áttérést.</p>	<p>Nem tartoznak az agglomerációs vasúti stratégia fókuszába ezek a kérdések, bár azok a városi területek túlterhelésének enyhítésében valóban eredményesek lehetnek.</p> <p>A Stratégia készítése során több különböző változat is vizsgálatra került, a Kelenföld - Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút kialakítása és átmérős viszonylatok szervezése a szükséges vizsgálatok és elemzések elvégzését követően szakmai konszenzus alapján került kiválasztásra a meglévő, felszíni hálózat és a fejpályaudvarok fejlesztésével szemben.</p> <p>Az emberek agglomerációba történő kiköltözése egy olyan jelenség, ami a vasúti fejlesztések nélkül is megtörténik, és amivel együtt jár a munkahely és a lakóhely közötti ingázás. A BAVS-ben megfogalmazott intézkedések azt a célt szolgálják, hogy az agglomerációba kiköltöző emberek lehetőség szerint a vasutat használják a napi ingázásukhoz a személygépjárművel szemben, ennek érdekében szükséges a vasúti infrastruktúra és a vasúti szolgáltatások fejlesztése. A Stratégiában prognosztizált utasszámok forgalmi modellezés eredményeként adódtak.</p> <p>A Déli pályaudvar megszüntetése most sincs napirenden, az alagút megépítését követően is üzemelne egy földalatti megállóhely/állomás a Déli pályaudvar térségében. A felszíni Déli pályaudvar valóban megszüntetésre kerülne, a vasútüzemi funkciók a város külső térségében kerülnének elhelyezésre, illetve az átmenős kialakítás miatt nincs szükség a vonatok fordításához szükséges többlet kapacitásra.</p> <p>A biztosítóberendezés és a vonatbefolyásoló rendszerek fejlesztésével egyetértünk.</p>
56.	<p>Jelen dokumentum a BFK által javasolt viszonylathálózatra kínál egy járatszervezési javaslatot, kisebb útvonal módosításokkal, néhány új megállóval. A dokumentumhoz mellékelve van a BFK által kiadott és általam módosított viszonylathálózati térkép a javasolt járatszámokkal, járatösszesítő kiírással.</p>	<p>A BAVS-ben megfogalmazott viszonylathálózat csak indikatív jellegű, a tényleges viszonylathálózat a Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányban (RMT) kerül meghatározásra, melynek kidolgozása jelenleg folyamatban van.</p>
57.	<p>Reggeli csúcsidőben a forgalmasabb (váci, monori, hatvani, süllyápi, esztergomi) útvonalakon 15 helyett a 10 perces követés is indokolt lenne a Keleti és Nyugati pályaudvar felé. Menetrendi kialakításnál a 15 perces követések helyett a 10-20 perces követéseket érdemesebb lenne alkalmazni a járatok könnyebb összehangolásához, jobb követéséhez.</p>	<p>A távolsági vonatok mellett ez nem megvalósítható. A reggeli órákban, amikor még nincs távolsági vonat, elképzelhetők ilyen ütemen felüli további sűrítések, de ez már nem a stratégia, hanem egyedi intézkedések szintje. Az esztergomi és a váci vonal belső részén, ahol nincs jelentős távolsági közlekedés, a 10 perces követés azonban megvalósíthatónak tűnik.</p>

58.	A H jelű HÉV vonalakat az S jelű személyvonat viszonylatszámozásba kéne beintegrálni, felesleges és zavaró kétféle elnevezés az ugyanolyan típusú elővárosi vasútra.	A Stratégia célként tűzi ki a városi-elővárosi kötőtpályás közlekedés kapcsán a teljes utastájékoztatási rendszer és a kapcsolódó jelzések, megnevezések újragondolását. A felvetés ennek keretében kezelhető.
59.	Ma találtam postámban egy nem hivatalos levelet, amely szerint Kispesten átmenő kis lajosmizsei vonalat szélesíteni szándékoznak és többszörös forgalomnövekedést is terveznek. A stratégiájukban semmi említést nem találtam mi módon fognak kárpótolni a helyi lakosokat ezzel járó zaj,- rezgésterhelés, illetve sorompók miatti légszennyeződés növekedése, illetve ingatlanok elértéktelenedése miatt. Erről a fejlesztésről semmi féle hivatalos tájékoztatást ez idáig sem én, sem szomszédaim nem kaptak meg.	Hasonló esetben a kompenzációs intézkedések (zaj és rezgésvédelmi intézkedések, területigénybevétel esetén kisajátítás) jogszabályban rögzített keretei vannak, amelyek alkalmazásra kerülnek a részletes tervezés során. Az egyedi intézkedések kezelése projekt szinten történik, nem a stratégia vizsgálati körébe tartozik. A lajosmizsei vonal tervezése elindult, a fejlesztésről több fórumon részletes tájékoztatást ad folyamatosan a Budapest Fejlesztési Központ.
60.	A vasúti forgalmi potenciál meghatározásánál (3.3 fejezet, 2. ábra) a stratégia nagy hiányosságának tartom, hogy a Vitézy Dávid által a portfolio.hu konferencián kivetített település szintű adatok (TRENECON) nem lettek integrálva, ezáltal nem látszik a stratégiából, hogy vonalszinten mekkora potenciál van a fejlesztésekben. Ennek pedig az intézkedések közötti sorrend meghatározásánál fontos szerepet kellene kapnia.	Egyetértünk a felvetéssel, pótoljuk a jelzett hiányosságot.
61.	Az anyag nem ad választ arra, hogy a potenciális utasforgalmat vonalanként hogyan szolgáljuk ki, pedig közben a szükséges infrastrukturális beavatkozáshoz relatív pontos költségigényt rendelt az anyag, a feltételezések eltitkolása nem indokolt. Ilyen hiányok például: mely vonalon és meddig épül harmadik-negyedik vágány, valójában meddig fognak negyedóránként járni a vonatok. Nem mindegy, hogy Pécelig, Gödöllőig esetleg Hatvanig.	Egyetértünk a felvetéssel, pótoljuk a jelzett hiányosságot. A negyedórás követés a belső sűrítő fordítópontig tud megvalósulni, tovább csak ott, ahol nincs távolsági vonat.
62.	A HÉV vonalak a stratégia elkészítésekor láthatóan mostohagyereknek számítanak.	A HÉV fejlesztések stratégiai megalapozása a Budapesti Mobilitási Terv feladata volt, azonban a visszajelzések alapján a HÉV vonalakkal kapcsolatos fejlesztésekről keretes szövegek kerültek beszúrásra a Stratégiába.



<p>63. Az újlipótvárosi metrómegállókkal kapcsolatban lenne javaslatom. Az eddigi tervekben főleg a Szent István parki megálló merült fel mint opció. Egy kissé északabbra, a Márquez park, Duna terasz, Kárpát park környékére inkább hiányozna egy tömegközlekedési pont. Az elmúlt években Újlipótváros ezen északi területe jelentős mértékben beépült, több ezer lakossal nőtt az itt élők száma, miközben a tömegközlekedési infrastruktúrával való ellátottság nem változott. Hasonlóképp, az északabbra fekvő Vizafogó városnegyed is rosszul ellátott. Az M5-ös metró itt valóban jótékony hatású lenne.</p>	<p>Újlipótváros tömegközlekedéssel való kiszolgálásának fejlesztése szükséges, a megállóhelyek elhelyezési lehetőségei jelenleg vizsgálat tárgyát képezik. A megálló elhelyezését a földtani jellemzők, a Duna keresztezésének lehetőségei, valamint a vonali megállókiosztás is meghatározza, ezekre vonatkozóan projektszintű vizsgálatok szükségesek.</p>
<p>64. A 100a és 80a vonalak találkozásánál mindkét vonalon nagy számú elővárosi vonat halad keresztül, itt javasolnék megállóhelyet, és ezáltal átszállási lehetőséget kiépíteni. A Királyvágányon tervezett fejlesztés véleményem szerint ezt nem váltja ki. Rákos állomáson a tervek szerint megszűnne a személyforgalom. Környezetének jelenlegi beépítettsége ugyan valóban nem indokolja a vonatok megállítását, azonban hálózati szempontból fontos szerepe lenne, hiszen itt lehetne átszállni (az Élessarok felé történő kerülő nélkül) a külső körvasút irányába Rákoshegy felől. Megszüntetés helyett javasolom oly módon felújítani, hogy a peronokat kelet felé eltolni annyira, hogy a vonatok a Kozma utcánál álljanak meg, oda pedig megfelelő kijáratot építeni a buszmegállókhoz.</p>	<p>A Kőbánya felső - Rákosliget átépítés tervezése során vizsgálatra kerül egy új megállóhely létesítésének lehetősége a 80a/120a és 100a sz. vasútvonalak metszésében, továbbá Rákos állomás megszüntetése is vizsgálat tárgyát képezi még, de a funkcióját Akadémiaújtelep és a 120a-n tervezett új megálló átveszi. A Külső körvasúti vonat nem Rákoson fog a stratégia időtávján fordulni, hanem részint Pécelen, részint pedig a Déli Körvasúton át továbbközlekedve a budai oldalon. A Kozma utcánál az oda tervezett külön szintű vasúti műtárgy miatt nem lehet ésszerű költségen megállást biztosítani.</p>
<p>65. A 2-es vonalról érkező zónázó vonat az algút helyett a Rákosrendező-belső körvasút-Királyvágány-Rákos-Gyömrő útvonalon, a világoskék (nyugatiból közlekedő) viszonylat helyett közlekedjen (valamint ha legalább két vonat közlekedik óránként, akkor felváltva Pécel felé). Az M5 révén a 2-esről biztosítva lenne a közvetlen kapcsolat Nyugatiba, nem szükséges ez a kerülő irány, ellenben a belső körvasúton haladva az 1-es és 2-es metróval is kapcsolat jönne létre.</p>	<p>A végleges viszonylat-kijelölés és menetrendi struktúra a Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) projektben kerül meghatározásra, melynek kidolgozása folyamatban van.</p>

<p>66. Az M5 déli szakaszán Pesterzsébet helyett az M0 térségében összekötni a 150-es vonalat a HÉV-vel. Ugyan itt 1 km-rel messzebb vannak egymástól, de így elérhető lenne, hogy az elővárosból érkező utasok menetideje jelentősen csökkenjen, a HÉV/metrók pedig nem terhelnék Soroksár belterületét, Soroksár állomás révén mégis megmaradna a gyors eljutási lehetőség.</p>	<p>A HÉV-nek a célja Soroksár belső területének a feltárása, nem pedig a XXIII. kerület elkerülése. A 150-es vasútvonal túlterheltté válna az összes HÉV járat, elővárosi MÁV járat és tehervonatok leközeledtetése miatt, ezért további két vágány építése lenne szükséges a 150-es vasútvonalon.</p>
<p>67. Támogatom a vasúttal kapcsolatos fejlesztéseket, de viszont hiányolom, hogy akik a vasút pályái mellett laknak ott nem minden esetben gondoskodnak a zajvédő falak magasabb kivitelezéséről. Mi és a szomszédaink Monoron lakunk pont egy ilyen helyen (az állomás környékén), ahol elég sok a naponta áthaladó vonatok száma, ezáltal a hanghatás és a rezgés is igen magas.</p>	<p><i>A BAVS Z04 – A vasúti fejlesztések hatására megjelenő forgalom-átrendeződés által kiváltott zajterhelés változásához igazodó beavatkozások meghatározása érdekében zajvédelmi felülvizsgálat elkészítése és a szükséges zajcsökkentési intézkedések végrehajtása</i> című intézkedése foglalkozik a felvetett kérdéssel. Az intézkedés leírása kiegészítésre került a leginkább érintett vasútvonalak példakénti felsorolásával.</p>
<p>68. Mi Ráckeveiek nagyon varjuk a fejlesztéseket, mert elég mostoha körülmények között utazunk főleg nyáron. Valodi segítséget hozna a menetrendben, ha kikapulna Szigetcepe és Ráckeve között a két vagon, amire lenne is hely. A Beöthy utcanál korábban volt megálló, de igen rövid a távolság és nem is volt sok le és felszálló. Kicsit érthetetlen, hogy miért kellene a Tass-Kunszentmiklós vonalat ráengedni a ráckevei vonalra, amikor a Keleti pu.-nál is két metro és számos egyéb járat van. Tul sok ember lenne a Calvin tér fele irányítva, ez nem túl praktikus. A járatsűrűség is irreálisnak tűnik, honnan lesz ennyi vezető, ez megiscsak vasút, komoly követelmények vannak. Az új szerelvények beszerzése nagyon is üdvözlendő.</p>	<p>A 150. számú vasútvonalon a járatsűrítés nem megoldható a Ferencváros állomáson lévő szintbeli keresztezés miatt. A szolgáltatás fejlesztésére a legmegfelelőbb opció a HÉV alagút kiépítése, erre vonatkozóan a Stratégia megfogalmaz fejlesztéseket. Tökéltől délre a HÉV projekt keretein belül megvalósul a pályacapacitás növelése, ami által lehetséges lesz a mainál sűrűbb járatkövetés biztosítása Ráckeveire.</p>

<p>69. 100a-120a vonalak összekötése Ecser-Maglód környékén, Nyugati-reptér-Keleti, Keleti-Reptér-Nyugati járatok. "Javaslatom annyi lenne ebben a témában, hogy talán lenne értelme a Liszt Ferenc Reptérre menő vonalat (100a leágazása) meghosszabbítani és a reptéret elhagyva Ecser illetve Maglód környékén visszacsatlakoztatni a 120a vasúti vonalba. Ezáltal létrejönne egy a Nyugati pu.-ról induló elővárosi vonat a reptérre (ahogy ez eddig is tervezve volt), majd onnan Ecser, Rákoskert, Rákoshegy, Rákos,... Kőbánya érintésével megérkezne a Keleti Pu.-ra, majd ott menetirányt váltva a reptéren keresztül jutna el ismét a Nyugatiba (vagy az alagúton esetleg még tovább (Déli pu.?) - innen a masni elnevezés. A reptéren felszálló külföldi utas mindegy melyik irányba szál fel, valamelyik budapesti pu.-ra érkezik."</p>	<p>A Keleti pályaudvar és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közötti kötöttpályás kapcsolat biztosítása hosszú távú intézkedésként szerepel a Stratégiában. Az említett térségből a repülőtér közvetlen vasúti kiszolgálásának megvalósítása egy újabb összekötő vonal építésével kétséges, hogy megtérülő lenne, az autóbuzsos kiszolgálás fenntarthatóbb alternatívát nyújt.</p>
<p>70. 120a vonal lesüllyesztése, vasúti átjárók terepszinten történő kialakítása. "Érdemes lenne átgondolni, hogy a Rákos állomás után a 120a vonalat egy árokba lesüllyeszteni úgy hogy fölötte az eddigi vasúti átjárók amelyek a XVII kerületben vannak (Madárdomb , Helikopter lakópark illetve Rákoshegyen) megszűnnének és felette szintben haladhatna tovább a keresztirányú gépjármű forgalom a Ferihegyi illetve Táncsics Mihály-Lőrinci úton elősegítve a kerületi Észak-Déli irányú forgalmat. Emiatt a Rákoshegyi illetve a leendő Madártelep-Helikopterpark megálló is "árokba kerülne". (Meg: Rákoshegyen a vasút mellett a között sóderbánya volt, itt jelentős több futballpálya nagyságú gödör található)"</p>	<p>A vasútvonal lesüllyesztése rendkívül magas költség árán lenne megvalósítható, valamint a bevágási részsű miatt a területhasználati igénye is igen jelentős lenne, amivel a vasút területelvágó hatását sem csökkentené. Nem támogatjuk a feltevést amiatt sem, hogy a területen a keresztirányú intenzív közlekedésre nincs és távlatban sem lesz igény az Új köztemető miatt. Rákoshegyen legalább az egyik közúti átjáró külön szintű átalakítása ugyanakkor reális cél.</p>

71.	<p>Az alábbi linket részletes leírással és térképpel az én elképzeléseim: https://jovonkarsadalmi.blogspot.com/2020/06/budapesti-vasut.html?m=1</p>	<p>A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia kidolgozásán számos szakember dolgozott, a Stratégiában megfogalmazott célok, és az ezek elérése érdekében meghatározott intézkedések szakmai konszenzuson alapulnak. A társadalmi egyeztetés során a BAVS kapcsán vártuk az észrevételeket. Az Ön által megadott linken szereplő tartalom nagyrészt megegyezik a BAVS céljaival. Amennyiben konkrét projektjeinkkel kapcsolatos véleménye van, kérjük, hogy az egyes beruházások projekt honlapjain megadott elérhetőségeinken lépjen velünk kapcsolatba.</p>
72.	<p>METRÓ gyerekek, METRÓ, jó sok!!!</p>	<p>A BAVS keretében vasutat fejlesztünk, olyan módon, hogy az a belvároson belül "metrószerű" teljesértékű kötőpályás közösségi közlekedési eszközként funkcionáljon.</p>
73.	<p>Elővárosi vasútvonalakat és HÉV-eket be kellene kötni a metróhálózatba. A nagy forgalmú elővárosi vonatok (vasút, HÉV) közvetlenül be kellene vinni a metróhálózatba. "A váci vonalat Újpestnél vagy Káposztásmegyernél, a tervezett M3 hosszabításánál. A hatvani vonalat a Keletinél. A székesfehérvári vonalat a Délinél vagy Kelenföldnél. A ceglédit a KÖKI-nél. Az elővárosok felől érkező szerelvények így metróként folytathatnák az útjukat és átszállás nélkül lehetne tovább utazni velük. Sőt: a váci és a ceglédi vonal akár összekapcsolható lehetne (az egyik irányból jövő szerelvény metróként menne Bp alatt, majd a felszínre érve vasútként mehetne a másik irányba). Ugyan ez megvalósítható lenne pl. az M2 metró esetén a Déli és Keleti pályaudvarok között. (székesfehérvári és hatvani vonalak összekötése). A reptér vasúti közlekedése így bekapcsolható lenne a váci-ceglédi vonalába és közvetlenül az M3 metróhálózatba. HÉV-ek esetén a szentendrei és csepeli/ráckevei hévek összekötése már tervben van. A gödöllői hév is bevezethető lenne az Őrs vezér terénél. Tudom, hogy ezek a javaslatok sok műszaki problémát felvetnek és</p>	<p>A vasútvonalak és HÉV vonalak metróvonalakba történő bekötése esetén teljesíteni kell az átjárhatósági feltételeket, amelyek miatt számos infrastruktúra (pl.: biztosítóberendezés, energiaellátás, úrszelvény, peronmagasság stb.) és jármű oldali beruházásra van szükség. A nagyvasút és a metró jelentősen eltérő műszaki alapparaméterei miatt (eltérő úrszelvény, peronmagasság, peronhossz stb.) csak rossz műszaki kompromisszumok árán lehet az integrációt megvalósítani. A menetrend zavarérzékenysége miatt a forgalmas belvárosi szakaszok és az országos vasút integrációja forgalmi szempontból sem látszik működőképesnek. Tekintve, hogy a meglévő felszíni nyomvonalak a 70-es és a 100a vonal esetében befutnak a belvárosig, az M3 metró integrálását hálózati szempontból sem tartjuk megalapozottnak. Az M2 metró és a H8 HÉV összekötése fejlesztési célként napirenden van.</p>

	<p>sokba kerülnek, de így az elővárosi kötőpályás közlekedés valós versenytársa lehetne az autós közlekedésnek."</p>
<p>74. Alagúti nyomvonal vezetése direkter legyen. 3 mélyállomás: Nyugati, Kossuth tér, Várhegy. "A 44.oldal céljai egyértelműek. A 47.oldalon említett, átmenő pályaudvarnál adott 12 vonat / óra, az követésre fordítva 5 percet jelent. Ha a nemzetközi példákbnál is látható módon egy törzsvonal három irányt fog össze, akkor a 44.oldal céljai közt említett negyedórás követés irányonként teljesíthető. Tegyük fel, a vasúti alagútból három fő irány Pest felé: a) Káposztásmegyer, Vác. b) Pécel, Hatvan vagy Gyömrő, Újszász. c) Kőbánya-Kispest, Cegléd. A végpontok igény szerinti, az a-b-c ütem magától értetődik. Eddig logikus, öröm volt olvasni. A _nyomvonal_ azonban ragaszkodás egy elavult helyzethez. Az anyag borítóképe, amely a Nyugati pályaudvar vágánytere felől mutatja a városképet, mutat egyúttal egy célszerűbb nyomvonalat is: gyakorlatilag szinte egyenes vezet innen a Várhegy és a Gellért-hegy alatt Kelenföld felé. Ez a nyomvonal különböző variációkban évtizedek óta felbukkan. Az "egyenes" (valójában enyhe ívet tartalmazó, talajviszonyoktól függően még pontosan ki nem jelölhető, kisebb eltolást toleráló) útvonalon három mélyállomásra lenne szükség: 1) Nyugati pu. mélyállomás Ehhez már a Hungária körút vonalától süllyednie kell a vonalnak, ez a Dózsa György út keresztezésénél okoz majd az építkezés során nehézségeket -- az anyagban szereplő változatnál is. A Nyugati pu. mélyállomása az M3-as és a leendő M5-ös metró mellett a nagykörúti és a tervezett (visszaépítésre szánt) pesti belvárosi északi-déli villamos gerincvonalakra is kapcsolatot adna.</p>	<p>Az alagút nyomvonalváltozatokat nem a stratégia vizsgálja, hanem projekt szinten kerül elemzésre. A tervezett nyomvonalaknak illeszkedniük kell a budapesti közlekedési rendszerbe, ugyanakkor hidrogeológiai és geológiai szempontból is alkalmasnak kell lenniük a megvalósításra anélkül, hogy irreális költségek merüljenek fel az építéskor. Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, melynek egyik részeredménye, hogy utasforgalmi szempontból a Széll Kálmán tér felé vezetett nyomvonal a legkedvezőbb.</p>



2) Kossuth tér mélyállomás
Itt az M2-es metróvonal és a pesti rakparti villamosvonal lenne elérhető. Az anyagban szereplő változat erős kitérő a Déli pályaudvar felé és az M2-es metrónak így már csak féloldalas kapcsolatot ad.

3) Várhegy (vagy Budai Vár) mélyállomás

Ezt az állomást két kijáratral célszerű megépíteni (harmadik kijáratként lift a Várnegyedbe opció), az egyik kijárat így a budai rakparthoz, a budai fonódó villamosokhoz, a másik a Krisztinavárosba, az ottani villamos- és buszviszonylatokhoz ad kapcsolatot.

A nyomvonalon a következő megálló már a Villányi útnál felszínen létesíthető.

Ez a nyomvonal rövidebb. A Széll Kálmán téren végállomásozó felszíni vonalakat könnyebb ehhez a helyzethez igazítani, akár összevonásokkal,

mint a vasúti alagút hosszát növelni.

67-68.oldal: Alapvetően két déli iránnyal számol (Pusztaszabolcsig egynek véve), ez az alagútban a fenti pesti három iránnyal úgy kombinálható, ha a tatabányait is ideszámítjuk. Ezzel stabil párok alakíthatóak ki. (Pl. Vác--Pusztaszabolcs, Hatvan--Tatabánya,

Cegléd--Székesfehérvár csak egy vázlatos menetrendi példához.)

69.oldal: Az alagút megépültéig is meggondolandó, hogy az Éles-sarok megfelelő végpont-e? A későbbi térképen jelzett Kőbánya-Kispest megfelelőbbnek tűnik, illetve folytatási lehetőséget ad.

70.oldal: Ez egyértelműen alagútban való továbbvezetésre alkalmas irány.



<p>75. Metró, villamos nagyvasúti pályán való közlekedtetésének vizsgálata. Vasút és metró, HÉV összekötésének vizsgálata. 142. sz. vasútvonal és az M3 metró összekötése. Az anyagban említésre kerül a "metrószerű" követés -- tény, hogy több EU-s városban is valóban komoly szerepet kap a vasút is a városi és városkörnyéki közlekedésben. De nem csak a vasút lehet "metrószerű", a metró is átléphet a városhatáron. Az anyagnak figyelembe kellett volna vennie a többi kötőpályás lehetőséget is. Tudjuk, hogy a HÉV vonalak alkalmassá tehetők vasúti közlekedésre is, a metró vasútra kijárására is van külföldi példa. Itthon egyelőre az M2 és a gödöllői HÉV integrációjáról van szó (78. oldalon is említik), de ennél többre lenne szükség és lehetőség. A hódmezővásárhelyi (eredetileg karlsruhei) példa azt mutatja, a villamoshálózatot sem szabad kihagyni a számításból, pl. a 142-es vonal esetén. 71.oldal: A lajosmizsei vonal nem csak önmagában fejlesztendő, de jelen formájában más (pl. villamosvonal) fejlesztések útjában áll. Hiányzik annak vizsgálata, ez a vonal más, pl. tram-train, vagy "kijáró metró" formában nem lenne-e hasznosabb.</p>	<p>A vasútvonalak, valamint a HÉV vonalak metróvonalakba történő bekötése esetén teljesíteni kell az átjárhatósági feltételeket, amelyek miatt számos infrastruktúra (pl.: biztosítóberendezés, energiaellátás, úrszelvény, peronmagasság stb.) és jármű oldali beruházásra van szükség (új, a különböző feltételeknek megfelelő járművek beszerzése). A 142. sz. vasútvonal és az M3 metró összekötése nincs napirenden, a rendkívül magas beruházási költség mellett nem érhető, milyen hasznot hozna a mai vasúti kiszolgáláshoz képest, ha a Nyugati és Kőbánya-Kispest között a kapacitásfejlesztés a reptéri vasút és a 100-as vonal távolsági igényei miatt amúgy is szükséges.</p>
<p>76. Monor felől mutatkozna még egy lehetőség, ha az alagút építéskor az egykor létezett kapcsolat visszaépülne és a Duna felől is elérhető lenne az alagút Kelenföldi irányváltás nélkül. Ekkor Monor felől (is) elérhető lenne Dél-Buda (pl. Nádorkert) majd az alagúton át a belváros és észak felé valamelyik irány, akár Esztergom is.</p>	<p>A Kelenföld állomást elkerülő deltavágány létesítése nincs napirenden. A Stratégia nem a "mindenhonnan-mindhova" viszonylatszervezési elvet követi, a megfogalmazott célok eléréséhez a felvetett beruházás nem ad hozzá többlet értéket.</p>
<p>77. A fejlesztés nem támogatom!</p>	<p>Sajnáljuk, de tudomásul vesszük a véleményét.</p>



78.	<p>Nagyszerű volna ha négy jellegzetes helyszínt: a Keleti pályaudvart, a Közlekedési Múzeumot, a Népliget főpályaudvart és a Kelenföldi Indóházat egy nosztalgia járáttal tudnánk összekötni a jövőben. Mekkora vasúti élményt nyújtó program születhetne meg így.</p>	<p>A felvetés nem a Stratégia vizsgálati körébe tartozik, de mint felvetés jó ötlet, megfelelő alkalmak esetén valószínűleg lesz erre lehetőség, ha a soron lévő fejlesztéseink egymás után megvalósulnak.</p>
79.	<p>A Hungexpo megközelítése vonatokkal. A Nyugati pályaudvar és KÖKI állomás között volna szükség a Hungexpo mellett egy újabb megállóra. Szépen haladnak a fejlesztések, már csak az kell, hogy vonattal megközelíthető legyen a hely.</p>	<p>Törökőr megállóhely kapcsolatot fog adni a Vásárváros irányába is, igaz, némi gyaloglás sajnos meg fog maradni a peronok végéről, mert a megállót a Kerepesi úttól, attól délre tervezzük.</p>
80.	<p>Nyári járatok egyenesen a Balatonra. Párszor eljátszadoztam azzal a gondolattal, hogy Rákoscsabáról milyen jó lenne vonattal egyenesen elutazni Zamárdiba. Mondjuk egy nyári balatoni 80b járáttal. Az autópályákról így lehetne átcsalogatni az embereket a vasúti forgalomba. Nem a fejpályaudvarokra indulnának a vonatok nagy része, hanem mondjuk Keszthelyre, és a fontosabb balatoni üdülővárosokban meg is állna.</p>	<p>A Kelenföld - Nyugati pályaudvar közötti vasúti alagút létesítésével, valamint a Déli Körvasút fejlesztésével lehetőség nyílik új, átmérős viszonylatok kialakítására, azonban az új ehhez hasonló, eseti távolsági viszonylatok meghatározása nem a Stratégia vizsgálati körébe tartoznak. Vác felől egyébként nyári hétvégéken már eljuthat átszállás nélkül Zamárdiba.</p>
81.	<p>Közúti gyorsforgalmi alagút létesítése.</p> <p>"Én úgy vélem, hogy méltatlanul nincs tárgyalva az az alapvető probléma, hogy Budapest a vasúti hálózat hiányosságain kívül még egy súlyos problémával küzd, nevezetesen azzal, hogy nem csak a vasúti forgalom, hanem a közúti átmenő forgalom is kezelhetetlen annak okán, hogy a Budapest körüli körgyűrű egyszerűen túl messze van. Hiába fog tehát bezáródni majd egyszer valamikor az M0 körgyűrű a tervek szerint a várostól jóval nyugatabbra és északi irányban, ha az M1/M7 - M2/M3 autópályák forgalma szükségszerűen fog továbbra is átdübörögni a városon.</p> <p>Felmerül bennem azonban az, hogy ha már elhatározzuk magunkat és fúrunk több vasúti alagutat a városon keresztül, akkor miért nem fúrunk rögtön mellé két darab két</p>	<p>A közúthálózat fejlesztése nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe.</p>



sávós személygépkocsi alagutat is? Ugyanis az általam említett tranzit utak is pontosan ezt az útvonalat követik. Azonban, ha a vasút mellett az „autópálya” is lekerülne a föld alá a Déli pályaudvarnál, és a feleslegessé váló sínek helyén vezetne ki a városból északon az M3 autópálya kivezetőjéig, akkor az olyan brutális forgalomcsökkenést hozhatna a belvárosban, amit soha, semmilyen más módszerrel nem lehetne megvalósítani. Ebből következik, hogy ennek az elképzelésnek az előnye felbecsülhetetlen lenne, és bár a költségei nyilvánvalóan horrorisztikusan hangoznának elsőre, ugyanakkor úgy vélem, hogy minden más megoldás drágább lenne ahhoz képest, hogy így egy teljesértékű átmenő forgalom elvezetése valósulna meg. Ráadásul, ha egyszerre készülnének el az alagutak, akkor a tervezési, felvonulási és építési költségek a külön-külön megoldásokhoz képest mégis drámaian olcsóbbak lehetnének.

Úgy vélem tehát, hogy az impozáns vasútfejlesztés mellett érdemes lenne arra is figyelmet fordítani, hogy Budapest legnagyobb problémája az autós közlekedés szempontjából éppen az, hogy más nyugati városokkal szemben (például Amszterdam, Bécs) nincs a belső részén gyorsforgalmi úthálózata és nincs sehol sem az átmenő forgalom a föld alá vezetve. Ezzel az alagúttal viszont – ellentétben az 1. pontban jelzettel – egy olyan korábbi várostervezési hibát lehetne orvosolni, amire a történelem során talán csak egyszer, és talán éppen ennek a projektnek a keretében kerülhetne sor."



82.	<p>A déli körvasút és az M3 metró találkozásánál lévő vasútállomás neve helyesen: Ecseri út, hiszen így hívják a metrómegállót is (a Népliget egy másik metrómegálló, ez így nagyon megtévesztő!).</p>	<p>Az új vasúti megállóhely a Népliget déli sarkában fog elhelyezkedni, így az elnevezését nem tartjuk eleve hibásnak. A városi közösségi közlekedési megállók és a vasúti megállóhelyek elnevezésének harmonizációja nem a Stratégia feladata, ezek vizsgálata az egyes projekteknél fog megtörténni. Felvetésével azonban természetesen egyetértünk, a megállóneveket harmonizálni kell majd a vasúti megálló megnyitása előtt.</p>
83.	<p>Szó esett az átlós, Budapesten átmenő távolsági vonatokról is. Ezeket biztosan nem vinném át az alagúton ; így csak elvinnénk a drágán megépülő alagút kapacitását a sokkal inkább oda való elővárosi vonatok elől (főleg, hogy a távolsági vonatok jellemzően mozdonyos, lomhább szerelvények). Továbbá a távolsági utazásoknál az a fontos, hogy gyorsan, kerülő nélkül lehessen átutazni Budapesten, s legyen átszállási kapcsolat az összes többi irányú távolsági vonatra (s nem feltétlenül az, hogy le lehessen szállni a vonatról a Széll Kálmán téren). Erre a déli körvasút tökéletesen alkalmas, s Kelenföld (M4), Közvágóhíd (M5) és Ecseri út (M3) metrókapcsolatai bőven elegendőek a városi közlekedéshez való szerves kapcsolódáshoz.</p>	<p>A felvetéssel csak részben értünk egyet, Budapest belvárosa és a nyugati, mint főpályaudvar igen jelentős forgalmi potenciállal rendelkezik a távolsági forgalom tekintetében is. A Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, mely során vizsgálatra kerül az alagútban alkalmazható menetrendi koncepció is, valamint a projekt keretein belül kerül meghatározásra az új átmérős rendszerű elővárosi és távolsági viszonylathálózat is.</p>
84.	<p>A Déli-Nyugati alagút nyomvonalának meghatározása meg nem indokolt, önkényes. A legnagyobb költségű elem kijelölése mindenképpen megér egy részletes elemzést, a magam részéről nem hiszem, hogy egy rendes CBA épp ezt a nyomvonalat fogja kijelölni a jóval olcsóbb „egyenes” vonal helyett. Ugyanez az ennél alacsonyabb, de nemzetgazdasági szinten még így is jelentős beruházásoknál is indokolt, például a ferihegyi vasút. Az indikatív viszonylathálózatban egy azonos vonalvastagság akár 3-4 szeres vonatsűrűséget is jelenthet, a távlati járatsűrűségek tulajdonképpen nem állapíthatók meg.</p>	<p>Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, ebben több különböző nyomvonalváltozat is vizsgálatra került a Kelenföld - Nyugati pályaudvar közötti vasúti nyomvonal és a közbenső megállási pontok elhelyezésére. Bizonyos nyomvonalsávok a budai oldalon hidrogeológiai és geológiai szempontból megvalósíthatatlanok, utasforgalmi szempontból pedig a Széll Kálmán tér felé vezetett nyomvonal bizonyult a legkedvezőbbnek. A BAVS meghatározta a szükséges szolgáltatási szintet az elővárosi vasútvonalakon, de a lehetséges viszonylatszervezést az RMT részletesebben vizsgálja.</p>



85.	<p>B13-as célnál a 3. és 4. vágány megépítése nem lesz elegendő a Nyugati pályaudvar és a királyvágány között, erre nemhogy Kőbánya-Kispestig, hanem a ferihegyi vasút kiágazásáig szükség lesz a jelenlegi forgalom bő duplájának leközlekedtetéséhez. A királyvágány fejlesztésére elköltendő 40-60 milliárd forint (B27) irreális ahhoz képest, hogy mindössze egyetlenegy elővárosi viszonylat használná.</p>	<p>A 3.-4. vágány kiépítését vizsgáljuk majd a Nyugati pályaudvar - Kőbánya-Kispest között, azonban a pontos kapacitásbővítő intézkedés meghatározása nem a Stratégia vizsgálati körébe tartozik, hanem az adott projekt vizsgálja. Az eddigi elemzések alapján véleménye jogos, tehát a bővítést Kőbánya-Kispestig, azaz a ferihegyi kiágazásig ki kell építeni.</p>
86.	<p>A ráhordó buszjáratok mindössze 10 alkalommal kerülnek szóba a 146 oldalas stratégiában, pedig a vasút vonzereje, utasszáma, és a városok zsúfoltsága, szennyezettsége, valamint klímacélok miatti autómentes élet hatótávja talán még jobban is függ ettől az alrendszeről, mint magától a vasúttól. A budapesti agglomerációban forradalomra van szükség ezen a téren, és ebből a vasút is rengeteg utast tud majd profitálni.</p>	<p>A vasútra ráhordó buszjáratok erősítésével egyetértünk, általánosan be is került a Stratégiába, azonban ezek részletes vizsgálata nem a Stratégia vizsgálati körébe tartozik.</p>
87.	<p>A H01 Regionális közlekedésszervező intézmény létrehozásának, és a jegyrendszer harmonizációjának ma rengeteg adminisztratív, sőt törvényi (hatásköri) akadálya van. Ezen kívül hűsbavágó anyagi kérdés is, hiszen a településeken az állami normatívák nem elégségesek a társadalmi szinten optimális hálózat kialakítására, fenntartására. Annyira nem, hogy az önkormányzatok a helyi közösségi közlekedés megszüntetésében érdekeltek. A társadalmi optimumhoz való közeledést törvényileg kell kikényszeríteni, annak hosszú távú költségvetési fedezetének biztosításával.</p>	<p>Az említett intézkedés említi a az érintett szereplők együttműködésének szervezeti kereteinek kialakítását, valamint a megfelelő jogi szabályozási és finanszírozási háttér megteremtését. Az intézkedés alapján továbbá létre kell hozni az egységes működést biztosító, központilag koordinált ajánlások, szabványok és eljárások rendszerét, továbbá a tervezés, irányítás és ellenőrzés feltételeit.</p>

88.	<p>A jelenlegi vasúti megállók zöme települések belsejében található, így környékük (szerencsére) P+R parkolónak nem alkalmas. Az M0 autópályán közelében vizsgálandó nagy kapacitású P+R létesítmények létrehozása új, „mezei” vasúti megállók mellett.</p>	<p>Egy M0 melletti, nagy kapacitású P+R parkolók kiépítésével nem értünk egyet, a cél, hogy a vasúti ráhordás elsősorban az adott településen belül legyen megoldva, ahol az utazás keletkezik. Az agglomerációban szinte minden településnek van vasúti kapcsolata vagy van olyan közeli szomszéd települése, ahol a vonatra föl lehet szállni. Új megállóhelyek létesítésének vizsgálata szerepel a Stratégiában, de ezeket nem az M0 mentén képzeljük el, hanem a lakott, kiszolgáltatlan területen vagy azokhoz közel.</p>
89.	<p>A déli körvasúton a Fehérvári út kereszteződésében a villamosokra és metróra való átszállással kapcsolatos elv nem teljesül, pedig forgalmas megállóhely lehetne itt (pl. Újbuda, vagy Újbuda-központ néven). A 4-es villamos meghosszabbítása 1 megállóval idáig pedig közvetlen kapcsolatot teremthetne a Nagykörúttal. Így a metró Újbuda-központ megállóját ide lehetne áthelyezni, ezzel a sokat vitatott rövid távolság a a Móricz Zs. körtér felé is megnövekedne.</p>	<p>Az M4 metróra Kelenföldön át lehet szállni, a 4-es villamos meghosszabbítása nincs napirenden. Új vasúti megállóhely létesül Nádorkert térségében, ahol az 1-es és a Budai fonódó villamos új ágára lehet majd átszállni. Emellett, pár száz méterrel odébb nem tudunk másik megállót létesíteni, ráadásul ott a sűrű lakóövezetben ellenzőkre lelne.</p>
90.	<p>A 142-es vonalon ha a zónázó viszonylatok megvalósulnak, akkor a belső személyvonatok részére Kispest állomást érdemes lenne kiváltani két megállóval. Az egyik az Üllői útnál az 50-es villamossal biztosítana kapcsolatot, a másik a Bozsik-stadionnál a 42-essel. Ugyan a terveket bemutató térkép Kispestről mindkettőhöz kapcsolatot jelöl, azonban a valóságban gyakorlatilag egyikkel sincsen megfelelő kapcsolata. Érdemes lenne úgy tervezni véleményem szerint, hogy később igény esetén akár Kispest-kertvároshoz és a Méta utcához is lehessen megállóhelyet létesíteni anélkül, hogy boruljon a menetrend.</p>	<p>A 142. számú vasútvonal Kőbánya-Kispest - Gyál szakaszán lévő megállóhelyek elhelyezkedésének és új megállóhelyek létesítésének vizsgálata az adott projektben valósul meg, nem a Stratégia vizsgálati körébe tartozik a felvetés. A megálló helyét az Üllői útnál tervezzük kijelölni, a Méta utcai megállóval számolunk, a kispest-kertvárosival nem.</p>



<p>91. Az M5-ön a Szent István Park megállóhelynek akkor lenne igazán létjogosultsága szerintem, ha a 2-es villamost idáig meghosszabítanák. Illetve megfontolandó lenne valamilyen kapcsolat a Margitszigetre is (esetleg a Duna alatti megállóhely 1-1 kijáráttal, mozgójárdával a sziget felüli végén?)</p> <p>Elhagyható megállóhelyek: -Az M5-ön Kaszásdűlő és Bogdáni út helyett egy összvont Filatorigát megállót praktikusabbnak érzek. Úgy is 6-700 méteren belül maradna szinte a teljes lakótelep, az Óbudai-sziget jobban elérhető lenne és a külső szakaszokról érkezőknek javulna a menetideje. A kevesebb megállásból adódó költségmegtakarításról már nem is beszélve. Innen úgy gondolom a buszközlekedés nem lenne elhagyható amúgy sem, azok kellően feltárnák a területet a terveken berajzolt villamossal együtt, a HÉV/metró pedig a gyors közlekedést biztosítaná.</p> <p>-Hasonlóan ugyanezen a vonalon a Pacsirtamező utca megállóhelyet is elhagyhatónak érzem. Nem csak a buszok miatt, hanem amiatt is, hogy a kötöttpályás közlekedés mind a Duna partján, mind a Bécsi úton rendelkezésre áll a villamosok révén.</p>	<p>Az M5 metró Megvalósíthatósági Tanulmányának kidolgozása folyamatban van, e tanulmányban kerül vizsgálatra a meglévő és az új, belvárosi megállók elhelyezkedése is.</p>
---	---



<p>92. Elnevezések:</p> <p>-Karolina út: meglátásom szerint a vasúti megállóhelyeknél jobban megszokott, hogy környező terület vagy városrész nevét viselik, így javasolnám, a Szentimreváros, Gellérthegy vagy Sashegy elnevezések valamelyikét.</p> <p>-Népliget: a metrómegálló már régóta ezt a nevet viseli, a vasútmegálló pedig nem ezzel lesz kapcsolatban. Megtévesztőnek érzem emiatt mindkettőt ugyanúgy nevezni. Mivel a jelenlegi Ferencváros állomáson megszűnik a terv szerint a személyforgalom, akár tekinthető úgy is, hogy annak a peronjai kerülnek ide, így lehetne ennek Ferencváros a neve, a jelenlegi állomásnak pedig szükség esetén pl. Ferencváros-Teher.</p> <p>Egyéb javaslataim még a Külsőnépliget, Gyárdűlő, Népliget felső (bár úgy tudom ez utóbbi terminológia nem kívánatos már, mégis praktikus elnevezés lenne), vagy egyéb a helyet egyértelműen jelölő név. Érdeemes lenne a csatlakozó Ecseri út metróállomást közelebb hozni, és azonos módon elnevezni.</p> <p>-Rákosfalva: a HÉV-vel való kapcsolatot érdemes lenne úgy kialakítani, hogy vagy Rákosfalva, vagy Nagyicce állomást áthelyezni ide és ennek megfelelően azzal azonos módon nevezni. A tervek Nagyicccével jelölnek kapcsolatot, így logikusabbnak tartanám a vasútállomást is így hívni.</p> <p>-Marcheggi híd: talán könnyebben kijelölhető a már jelenleg is használt Vasútmúzeum elnevezés, inkább ezt javasolnám megtartani és a hídnál kialakított megállóhelyekre is kiterjeszteni.</p>	<p>A megállóhelyek elnevezése nem a Stratégia vizsgálati körébe tartozik, az adott projekt keretein belül kerül meghatározásra a pontos elnevezésük, mely a Földrajzinév Bizottság egyetértésével kerül véglegesítésre.</p>
--	---



<p>93. A külső körvasútról érkező vonat a Nyugati pályaudvari végpont helyett az így felszabaduló menetvonalon az alagúton át közlekedhetne - amennyiben óránként legalább két vonat közlekedik, akkor ez is felváltva Pécelről és Gyömrőről. Az Üllőig közlekedő (narancssárga) külső körvasúti viszonylat és a Nyugatiból a reptérre közlekedő világoskéssel jelölt viszonylat Kökin túli szakaszainak felcserélését javaslom, így Észak-Pest és Óbuda bevonásával gyakorlatilag Budapest minden vasúttal ellátott részéről megközelíthető lenne a repülőtér átszállás nélkül, Nyugatiba pedig a távolsági és az alagúton át közlekedő vonatok révén így is kellő számú közvetlen, a körvasutas viszonylatok révén pedig ezt megfelelően kiegészítő átszállásos kapcsolat állna rendelkezésre.</p>	<p>A BAVS-ban csak indikatív viszonylathálózat került meghatározásra, azonban a Budapest Vasúti Átjárhatósága c. projekt (Duna-alagút projekt) Részletes Megvalósíthatósági Tanulmányának (RMT) kidolgozása folyamatban van, ebben a tanulmányban vizsgálatra kerül a ténylegesen kialakítandó viszonylathálózat.</p>
<p>94. A stratégia rávilágít az átmenő állomások előnyére a fejpályaudvarokkal szemben, azonban az is világos, hogy minden járat nem vezethető az alagútba, ezáltal sok a jövőben is a fejpályaudvarokig közlekedne a terv szerint. Ezt a problémát nagy mértékben enyhíthetné, ha Szeged (és sok más európai város) után Budapesten is alkalmaznánk tram traineket. Ez egyben arra is megoldást jelentene, hogy az alagút gyakorlatilag elkerüli a belvárost, de így legalább a belső szakaszokról közvetlen belvárosi kapcsolat jöhetne létre.</p>	<p>A tram-train rendszer megvalósítása esetén teljesíteni kell az átjárhatósági feltételeket, amelyek miatt számos infrastruktúra (pl.: biztosítóberendezés, energiaellátás, úrszelvény, peronmagasság stb.) és jármű oldali beruházásra van szükség (új, a különböző feltételeknek megfelelő járművek beszerzése). A menetrend zavarérzékenysége miatt további infrastruktúra beavatkozásokra is szükség lenne. A nagy kapacitású elővárosi motorvonatok jóval kisebb kapacitású tram-train járművekkel történő kiváltását Budapest várostérségében nem támogatjuk, hiszen a Stratégia egyik célja a vasúti személyszállítási kapacitás növelése.</p>
<p>95. A stratégia ugyan nem a metróhálózat fejlesztéséről szól, de fontosnak érzem megemlíteni a 4-es metró meghosszabbításának szükségességét (legalább) Zuglóiig, mert ez a belső körvasúton közlekedő, a Nyugatit nem érintő viszonylatok esetében akár a siker kulcsa is lehet, de mindenképp sokat emelne a népszerűségükön. Hasonlóan a 3-as meghosszabbítása Rákospalota-Újpestig (majd onnan elágazva Újpalota és Káposztásmegyér irányába) is jelentős pozitív hatást</p>	<p>A felvetés nem tartozik a Stratégia vizsgálati körébe.</p>



	hozna az elővárosi vasúti közlekedésnek.	
96.	<p>Külső hálózati elemek hiánya Hálózatfejlesztési (gráfelméleti) szemüvegen keresztül nézve az látszik, hogy a Budapest belső területein és annak peremén örvedetesen sok kapcsolat (él) keletkezik a nagyberuházások folytán.</p> <p>Ezt a folyamatot talán azzal lehetne erősíteni (és a kapacitását növelni), ha a különben a belterületekre és az azokon átvezető, átlós irányokba különben "nem kívánczó" utasáramlatokat nem vezetnénk be ezekre a hálózati elemekre. Ennek feloldása lehet a már említett külső gyűrűs elemek és/vagy "szelő" irányú kapcsolatok kiépítése, különösen ott, ahol ezekre igen rövid vágányszakaszok létesítése (akár meglévő vasúti területeken) ad lehetőséget. Ilyen lehet a "Kis Burma" és a Nagy Burma" néven ismert vágányhálózat újjáélesztése is.</p> <p>A Ráckeve-Adony Dunapart vasúti végpontok összekötése (él képzése) a 30A és a 40A vonalakról hozhat el forgalmat úgy, hogy feltárja Fejér megye ezen részét, de nem vezet keresztül Budapesten a Csepel-sziget ipari területeinek esetleges kiszolgálásakor... És még számos példa található. Véleményem szerint egy egységes Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiának ezekben a potenciális elemekben rejlik lehetőségeket, az agglomeráció külső lakóinak egyéb érdekeit is felelősségteljesen kell feltárnia.</p>	<p>A javasolt határtírányú kapcsolatokon nem igazolható az az utasszám, amely nagyvasúti kiszolgálást indokolna. A budapesti átlós gyűrű önmagában felvethető elképzelés lenne, azonban a Burma vasút számára a beépített területek, ill. a Repülőtér miatt további hálózati kapcsolat megépítésére még távlatban sincs esély. A Ráckeve környéki átlós kapcsolat személyforgalmi szempontból már nem tartozik a stratégia céljai közé, a teherforgalmi kérdéskört a stratégia tárgyalja.</p>
97.	<p>A "Hegyvidék" és környékének kezelése</p> <p>A BAVS-ot taglaló, tervezői, stb. honlapokon elérhető térképeken is feltűnik egy "fehér foltként", hogy -a közúti fejlesztésekhez hasonlóan- a Budai-hegység környékének tömegközlekedési fejlesztése is mintha háttérbe szorulna. Ez azért furcsa, mert igen hektikus és kapacitáshiányos Buda és a háttértelepülések kiszolgálása (ha nem tévedek). Most itt is a buszos szakág kap hangsúlyt. Ennek a BAVS-ban való feloldása is</p>	<p>A Zsámbéki-medence kötőtpályás feltárás vizsgálatának lehetősége távlati intézkedésként bekerül a Stratégiába, azonban az új kapcsolat kiépítése csak a Stratégia időtávján túl valósulhat meg. Budakeszi és a Zsámbéki-medence települései számára a közlekedési problémák megoldásának jelenleg egyetlen belátható időn belüli reális útja az autóbuszok előnyben részesítése, aminek érdekében megkezdődött a Budakeszi belüli és a Budakeszi úti buszsávok tervezése. A térségben továbbá Biatorbágy vasútállomásra történő ráhordást kell erősíteni, ahonnan a Stratégia szerint 2030-ig biztosítani kell a 15 perces vonatkövetés feltételeit Budapest felé. Budakeszi felől a szárnyvonal megvalósítása a Stratégiában nem szerepel. Véleményünk szerint egy periférikus elhelyezkedésű Budakeszi állomás és a</p>



feladatként kínálkozik. Az áltéma kibontásához is valamennyi előző pont hivatkozásán túl, a Budapesten folyó egyéb projektek előkészítése is ide citálható.

Budakeszi és Nagykovácsi, esetleg további "háttértelepülések" kötőpályás kiszolgálása, ahonnan igen jelentős hivatásforgalom is generálódik Budapest irányába, égetően és szükségszerűen megoldandó kérdés. Itt persze új megfontolásként merül fel a BAVS egyéb kötőpályás közlekedési rendszerekkel való kiegészítése, még komplexebb, többszintű szervezése.

A korábbi pontokban említett vasútvillamos vagy light rail meglévő vasúti területeken való létrehozása Budakeszi-Budakeszi ipartelepek-Törökbálint, onnan a Déli Körvasút vagy a Kis Burma/Nagy Burma vasút elérésére teljesen logikus hálózati elem lehet, amely gondolat sem sajátom, az elmúlt évtizedekben többször előkerült szakmai berkekben. Ez is jó megoldást kínálhat a térség kiszolgálására, az autós, autóbuszos közlekedés drasztikus visszaszorítására.

Ami talán új meglátás, az a Fogaskerekű Vasút tervezett meghosszabítása a Normafa felé. (Ennek folyamatában már szerény személyem is némi részt vállalt.) A csupán jogi akadályok elhárítása során értelmezhető lépésnek látszik a még csak tervezett Normafa végállomás áthelyezése, a vonal továbbvezetése pl. a Tüdőgondozó Intézet (OKPI) érintésével Budakesziig. Milyen más közlekedési rendszer lehetne alkalmas erre, ha nem a többfunkcióssá és villamossá váló, új Fogaskerekű....?

jelentős vasúti kerülő nem elég vonzó alternatíva ahhoz, hogy ennek érdekében Kelenföld állomáson és a kapcsolódó vonalszakaszokon a fogadási feltételeket megérje megteremteni a plusz vonatok számára. Nagykovácsi esetében a domborzati és a lélekszám adatok alapján nem reális a vasúti megközelítés műszaki és gazdasági szempontból sem. A tram-train, light rail és fogaskerekű fejlesztési elképzelések nem a Stratégia vizsgálati körébe tartoznak.