

## Nyitóelőadás

Dr. Horváth Béla

Városüzemeltetési Főosztály  
Főpolgármesteri Hivatal

TISZTELT ELNÖKSÉG! REKTOR-HELYETTESEK!

HÖLGYEIM ÉS URAIM! KEDVES VENDÉGEK!

Nagy megbecsüléssel köszöntöm Önöket Tarlós István úr, Budapest főpolgármestere nevében a mai „Innováció és fenntartható felszíni közlekedés” konferencián.

Hogy miért nem tud jelen lenni a főpolgármester úr? Mert ma, a Fővárosi Közgyűlés rendkívüli ülést tartott, témája a „Javaslat az M3 metróvonal infrastruktúrájának és járműparkjának megújításával kapcsolatos feladatok végrehajtására” című előterjesztés. Ennek megvitatását és a meghozandó döntéseket a Kormány augusztus 19.-i határozata (1468/2014. (VIII. 19.) indokolja, ami „A fővárosi közösségi közlekedés biztonságos működtetése érdekében szükséges további feladatokról” szól. Rendkívül nagy jelentőségű kormánydöntésről van, azért erre fontosnak éreztem kitérni az elején!

**A Kormány 1468/2014. (VIII. 19.) Korm. határozata a fővárosi közösségi közlekedés biztonságos működtetése érdekében szükséges további feladatokról**

A Kormány felelősséget érez a főváros tömegközlekedésének biztonságos működtetéséért, ezért

1. megvizsgálta a fővárosi M3 metróvonal felújításával kapcsolatos fővárosi javaslatokat, és úgy döntött, hogy a szerelvények felújítására vonatkozó terveket támogatja;
2. mérlegelte az infrastruktúra felújításához szükséges pénzügyi források biztosításának lehetőségeit, és támogatja a felújítás hitelből történő finanszírozását;
3. engedélyezi az infrastruktúra felújítását szolgáló hitelfelvételt;
4. a 3. pont szerinti hitelfelvétel részleteiről történő egyeztetésekre a nemzeti fejlesztési minisztert jelöli ki.

*Felelős:* nemzeti fejlesztési miniszter

*Határidő:* azonnal  
Orbán Viktor s. k.,  
miniszterelnök

De térjünk vissza mai konferenciánkra. A rendezvény címének tartalma szinte szimbiózisban van Magyarország fővárosával. Budapest európai nagyvárosként számos kihívással szembesül a XXI. században. Ezek közé tartoznak a közlekedési és környezeti problémák, így például a zaj elleni védelem és a légszennyezés, az éghajlatváltozás elleni küzdelem, a társadalmi kohézió megerősítése, a szuburbanizáció, továbbá az építészeti és kulturális örökség megőrzése. E kihívásokra a városfejlesztés és a városüzemeltetés keretein belül kell választ találni, ami olyan integrált és kreatív szemléletet jelent, amelyben az oktatás, a kultúra, a gazdaság, a közösség és a környezet egyaránt fontos szerepet játszik. A műszaki infrastruktúra, különösen a közlekedési, a közüzemi szolgáltatások és a közterületek, közparkok minősége egyaránt feltétele a magas színvonalú városi életformának.

Budapest évtizedeken át elmulasztotta kihasználni a fővárosban képződő szellemi tőkét, nem támaszkodott eléggé – ahogyan a „*legnagyobb magyar*” fogalmazott – a kiművelt emberfők sokaságára. A 2010-ben hivatalba lépett városvezetés Tarlós István főpolgármester irányításával ezt a mulasztást pótolta az elmúlt 4 évben, amikor együttműködési megállapodást kötött olyan nagy budapesti egyetemekkel, mint például

- a Pázmány Péter Katolikus Egyetem,
- a Semmelweis Egyetem,
- a Budapesti Corvinus Egyetem,
- továbbá az Eötvös Loránd Tudományegyetem és
- a Műegyetem.

E szemléletváltás megerősödését jelzi a Fővárosnak a Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamarával idén nyáron elmélyített együttműködése is, amely egyebek mellett kiterjed a közlekedés, kiemelten a közösségi közlekedés területére, a vízgazdálkodás kérdéseire, a sajnos változatlanul aktuális árvízvédelmi kérdésekre, a Duna-partok fejlesztésére, valamint a környezetvédelem témakörére, beleértve a megújuló energiaforrások alkalmazását. Ezeknek, és az ilyen típusú együttműködéseknek a további erősítéséhez fontos célkitűzés az európai uniós Horizont 2020 pályázati források elnyerése, amely többek között olyan innovációs projektek megvalósításához nyújtana támogatást, mint a közlekedés fejlesztése.

TISZTELT VENDÉGEK!

Az új városvezetés meggyőződése, hogy erős és sikeres főváros nélkül nincs erős és sikeres Magyarország. Feltehetjük a kérdést, hogy 1000 éves történelmünk során miért éppen Budapest lett az ország fővárosa? Nos, a korábbi királyi helyszínnel – Székesfehérvárral, Esztergommal, Pozsonnyal – ellentétben Budapestnek óriási a geográfiai energiája, így hegység és síkság találkozása, folyóvízi átkelőhely, hajózási útvonal, dombtető védelem a város felett, s a városfejlődés során mindezeket az energiákat a megépülő budapesti hidak csak fokozták. Budapest csak akkor lehet erős és sikeres, ha a meglévő természeti energiái mellett támaszkodik arra az emberi energiára, szellemi tőkére, amelyet a magyar műszaki értelmiség kreatív megoldásai jelentenek.

Ha már említettem a hidakat, elhelyezkedésük alapvetően meghatározták Budapest és agglomerációjának fejlődését, terjeszkedését, a közút- és vasúthálózat bővülését. A főváros főútvonalai a Duna-hidaktól ágaznak szét, s ezáltal újabb

tereket vonnak be az urbanizációba – ahogy Teleki Pál mondta: „*változatosság a térben, változékonyság az időben*”.

Ennek jegyében a Főváros felülvizsgálta a „*Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve*” – rövidítve BKRFT – elnevezésű dokumentum stratégiai céljait és előkészítette a Balázs Mór-tervet, a névadóhoz többek között a földalatti villamosvasút építésének eszméje és kivitelezésének munkája fűződik, azaz Budapest új közlekedésfejlesztési stratégiájának társadalmi egyeztetésére szánt anyagát, amelyre a következő hónapokban kerül sor.

A BKRFT aktualizálásának fő célja, hogy a főváros közlekedésstratégiája megfeleljen a 2009 óta eltelt időszakban jóváhagyott, vagy jóváhagyás alatt lévő tervezett terület- és városfejlesztési stratégiáknak, illeszkedjen a 2014-2020 közötti hazai operatív programokhoz és az Európai Unió 2011-ben elfogadott közlekedéspolitikai irányelveihez.

A Főváros elemi érdeke az EU közlekedéspolitikája által ajánlott mobilitás tervezés gyakorlatának mielőbbi meghonosítása Budapesten. A fenntartható városi közlekedéstervezés olyan stratégiai tervezési folyamatot jelent, amely a városi életminőség és környezet javítását helyezi előtérbe oly módon, hogy a városi emberek és vállalkozások igényeit is hosszú távon törekszik kielégíteni. A 2010-ben hivatalba lépett új városvezetés átfogó célja, hogy – felismerve a tér-idő tényező jelentőségét – a fővárosi közlekedés folyamatos javítása által növelje Budapest és térsége versenyképességét, azaz regionalitás – lokalitás – városfejlesztés. Mindez reményeink szerint a Kelet-közép-európai fejlődés centrumövezetei között, Gdansk – Prága – Bécs – Pozsony előtt Budapestnek vezető helyet biztosít majd az új térlegyőzési technológiák alkalmazásával.

### HÖLGYEIM ÉS URAIM!

Az átfogó célt szolgáló fő stratégiai célok a következők:

- I. élhető városi környezet,
- II. biztonságos, kiszámítható és dinamikus közlekedés,
- III. kooperatív térségi kapcsolatok.

A közlekedés-specifikus stratégiai célok eléréséhez operatív célokat határoztunk meg, amelyek 4 beavatkozási területen jelennek meg:

1. infrastruktúra – azaz több, jobb, megújuló kapcsolat,
2. vonzó, kulturált járművek,
3. jobb szolgáltatások és
4. hatékony intézményrendszer.

A közlekedés-specifikus stratégiai célokat a 4 beavatkozási területen az alábbi operatív célok testesítik meg:

- az élhető közterületek, közparkok kialakítása,
- integrált hálózatfejlesztés,
- az átjárható rendszerek és intermodális kapcsolatok,
- a környezetbarát technológiák alkalmazása,
- kényelmes, utas-barát járművek,

- aktív, tudatos szemléletformálás,
- a szolgáltatási színvonal javítása,
- a következetes szabályozás, valamint
- a térségi együttműködés.

A fenti operatív célokat szolgáló, mintegy 60 intézkedés rendszerszerűen öleli fel az összes városi közlekedési módot, valamint alágazatot a gyalogosoktól és kerékpárosoktól kezdve a közösségi közlekedésen át az egyéni közlekedésig, beleértve a parkolást, az áruszállítást, a taxi-közlekedést, illetve a technológiai, informatikai alapú fejlesztéseket is. Ezekon kívül olyan komplex témákat is kezel, mint a Dunával kapcsolatos teendők (hidak, vízi közlekedés, kikötők fejlesztése, árvízvédelmi művek fejlesztése stb.), a turizmus igényei, valamint a városi közterületek humanizálása.

### TISZTELT KONFERENCIA RÉSZTVEVŐK!

A Balázs Mór-terv jövőre irányuló intézkedései között számtalan olyan innovatív elem szerepel, melynek alapjait az elmúlt négy évben már kézzelfogható módon leraktuk. Engedjék meg, hogy ezek közül néhányat, mint példát megemlítsük:

Mintegy tíz év után ismét új villamosvonalat építünk Budapesten. Jelenleg is zajlik az 1-es vonalának meghosszabbítása: 2015-re már a Rákóczi hídon haladhatnak a villamosok Pestről Dél-Budára, egészen a Fehérvári út–Etele út kereszteződéséig. Sikeresen zárult a Főváros villamos járműbeszerzése, a nyertes ajánlattevő, egy spanyolországi (baszkföldi) cég szállíthatja az új villamosokat Budapestre. A járműbeszerzés eredményeként a 47 villamosból álló flotta első járművei 2015-ben érkezhetnek meg a fővárosba. A Fővárosi Önkormányzat kétféle hosszúságú villamost szerez be: 35 darab 34 méteres és 12 darab 56 méteres szerelvényt, mely mintegy 46,5 milliárd forintos beruházást jelent a város közösségi közlekedési rendszerében.

A Budapesten még újdonságnak számító, sűrített földgázzal működő alacsonypadlós, CNG típusú szóló autóbuszokból újabb 12 darab érkezett a fővárosba júliusban. A 12 busszal együtt nyár végére összesen 49 gázüzemű busz áll forgalomba a dél-pesti térségben. Mérföldkő a főváros közösségi közlekedésének megújításában az a 2014 júniusában a FŐGÁZ Zrt. telephelyén átadott új, minden eddigénél nagyobb teljesítményű CNG-töltőállomás, amely a korszerű, sűrített földgáz-üzemű autóbuszok számára biztosít tankolási lehetőséget.

Újabb 150 darab korszerű autóbusz állt forgalomba 2014 júliusáig Budapest útjain a VOLÁNBUSZ üzemeltetésében. Az új buszok megjelenésével 51%-ra emelkedik az akadálymentes autóbuszok részaránya!

Hamarosan Budapest is belép azon nagyvárosok közé, amelyek útjain környezetkímélő, hibrid meghajtású autóbuszokkal utazhatnak a közösségi közlekedés szolgáltatásait igénybe vevők. Az idei év végétől állhat ugyanis forgalomba 28 vadonatúj csuklós, dízel-elektromos hibridmeghajtású autóbusz, azaz alacsonypadlós, légkondicionált, a legmodernebb, EURO VI-os motorral

felszerelt Volvo 7900-as típusú dízel-elektromos hibridbusz-flotta.

Ezzel párhuzamosan a Főváros és a Budavári, I. kerületi Önkormányzat együttműködésével zajlik elektromos és dízelmotoros midibuszok tervezetten uniós finanszírozású közbeszerzési eljárása.

A MOL Bubi nyilvános próbaüzemére 1000 tesztelőt keresett a főváros, hogy a belső után nyílt üzemben is megmértesse az új kerékpáros közösségi közlekedési rendszerét. Bízom abban, hogy hamarosan arról számolhatunk be Önöknek, hogy a főváros első közbringa rendszerét hivatalosan is átadta a főpolgármester úr a budapestieknek.

**Összegezve:** a Balázs Mór-terv feladata, hogy biztosítsa a budapesti közép és hosszú távú közlekedésfejlesztések stratégiai megalapozottságát a 2014 - 2030 közötti időszakban.

A mérnök végzettségű Tarlós István vezette városvezetés meggyőződése, hogy a Balázs Mór-terv méltó folytatása lesz

a főváros közlekedési intézményrendszere átalakításával 2010-ben megkezdett fejlődési folyamatnak.

Bízom benne, hogy ezt a főváros polgárai is érzékelik. Köszönhetően a nemzetközileg elismert magyar mérnök társadalomnak, a közlekedéstervezők bölcs előrelátásának, a magyar építőmunkások világszínvonalú tudásának és természetesen a tudományos-szakmai háttérnek, a műszaki értelmiség képzési központjainak, amelynek egyik jelentős helyszínén vagyunk ma itt, az Óbudai Egyetemen. Az itt tanulóknak üzenem gróf Széchenyi Istvánnak „*A magyar közlekedési ügyről*” című munkájából vett idézettel:

*„Közlekedések nem képezik az ország velejét ugyan, de csak oly hatásuk van, mint valami élő test véreirenek.”*

TISZTELT KONFERENCIA RÉSZTVEVŐK!

KÖSZÖNÖM, HOGY ELMONDHATTAM  
GONDOLATAIMAT.

SIKERES TANÁCSKOZÁST KÍVÁNOK!