Budapest Főváros XXIII. kerület
Soroksár Önkormányzatának
P O L G Á R M E S T E R E
1239 Budapest, Grassalkovich út 162.

KÉPVISELŐ-TESTÜLETI ELŐTERJESZTÉS

Javaslat Soroksár közösségi közlekedésének fejlesztésére

Előterjesztő	**Bese Ferenc polgármester**	
Az előterjesztést készítette	Tóth András főépítész	
A döntés fajtája (rendelet, határozat (egyedi vagy normatív határozat)	**egyedi határozat**	
A döntéshez szükséges többség /egyszerű/minősített /minősített többség esetén jogszabályhely megjelölésével/	**egyszerű** többség	
Az előterjesztés napirendre vételének javasolt időpontja /MUNKATERV szerinti ülésen vagy RENDKÍVÜLI ülésen tárgyalandó	**2026. október 15.** **MUNKATERV** szerinti ülésen	
Meghívó szerinti menetrendben vagy sürgősséggel tárgyalandó /sürgősség esetén annak indokai/	**Meghívó szerinti** menetrendben tárgyalandó	
Az előterjesztés tárgyalására jogosult bizottságok	Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság	**X**
	Pénzügyi és Jogi Bizottság	
	Szociális és Oktatási Bizottság	
Az előterjesztést véleményező tanácsnokok	Civil	
	Sporttal kapcsolatos ügyekért felelős	
	Egyházi kapcsolatokért felelős	
	Környezetvédelmi ügyekért felelős	
Ellenjegyzők	**dr. Kelemen Henrietta aljegyző**	
Törvényességi szempontból ellenőrizte	**dr. Szabó Tibor jegyző**	
Nyílt / zárt ülésen tárgyalandó /zárt ülés esetén a jogszabályhely megjelölése/	Az előterjesztés **nyílt** ülésen tárgyalandó	
Az előterjesztést milyen hatáskörben (véleményezési, döntési, javaslattételi stb.), vagy tájékoztatóként **tárgyalja a Kt. vagy adott bizottság**	A Képviselő-testület az előterjesztést **döntési hatáskörben** tárgyalja	

Tisztelt Képviselő-testület!

I. Az előterjesztés előzményei

2013. év októberében Önkormányzatunk, valamint a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: BKK) „*Menetrendszerinti járat díjmentességének finanszírozására vonatkozó szerződés*”-t kötött, melyben Önkormányzatunk vállalta, hogy a tárgyi évet megelőzően előzetes kötelezettséget vállal az utazóközönség számára ingyenes 135, és a 135/A jelzésű buszjárat finanszírozására.

Az ezt követő években a 135/A jelzésű autóbusz járat összevonásra került a 135-ös jelzésűvel.

Soroksár új Közlekedésfejlesztési Koncepciótervet a Képviselő-testület 2021. decemberi ülésén a 542/2021.(XII.07.) számú határozatával fogadta el.

2025. év végén átalakításra került Dél-Pest éjszakai közösségi közlekedési hálózata.

Folyó év első felében a BKK Mobilitásstratégia és – tervezési osztálya elkészítette Soroksár tömegközlekedésének felülvizsgálatát. Nyár elején egyeztetésre került sor Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzata és a Budapesti Közlekedési Központ képviselői között. Az egyeztetés során három fő témakör került napirendre: a 66-os buszcsalád fejlesztése, az Újtelep közösségi közlekedésének fejlesztése (Mesgye utcai végállomás), valamint az utasvárók létesítésének kérdése.

Nyár végére összeállt egy egyeztetési anyag, melyben a BKK a dél-pesti térség, kiemelten Soroksár autóbusz-közlekedésének fejlesztési lehetőségeit vizsgálta, különös tekintettel a belvárosi kapcsolatok javítására. A rendelkezésre álló finanszírozási források függvényében a BKK több lehetséges hálózati változatot dolgozott ki.

A 66-os buszcsalád fejlesztésével és Soroksár belvárosi kapcsolatainak megteremtésével kapcsolatos terveket a BKK bemutatta a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságának szeptember 22-i ülésén, a Bizottság a tájékoztatóban foglalt fejlesztési irányokkal egyetértett.

II. Az előterjesztés jogszabályi háttere

a. magasabb szintű jogszabályok vonatkozó rendelkezései: -

b. helyi rendeleti kapcsolódó szabályok: -

III. Az előterjesztéshez kapcsolódó tények, adatok

A BKK a dél-pesti térség, kiemelten Soroksár autóbusz-közlekedésének fejlesztési lehetőségeit jelenleg is vizsgálja, különös tekintettel a belvárosi kapcsolatok javítására. A rendelkezésre álló finanszírozási források függvényében a BKK több lehetséges hálózati változatot dolgozott ki. Az Önkormányzattal folytatott előzetes egyeztetéseket követően a Főváros illetékes szakbizottságának képviselőivel is áttekintették a fejlesztési lehetőségeket. A vizsgált változatok kidolgozását követően további egyeztetések várhatóak az érintett önkormányzatokkal és civil szereplőkkel. Kiemelten fontos továbbá a BILK Logisztikai Központtal történő egyeztetés annak érdekében, hogy a terület jövőbeni autóbuszos kiszolgálásával kapcsolatos igényeket és lehetőségeket a tervezés során megfelelően figyelembe lehessen venni.

A sűrűbb belvárosi kapcsolatot jelentő és a térségi buszhálózat szélesebb körű módosítását tartalmazó változatban az alábbi hálózati módosítások valósulhatnának meg:

- a **66-os autóbuszcsalád hálózata átalakulna**, és a járatok a Határ út metróállomás helyett közvetlen belvárosi kapcsolatot biztosítanának. Emellett a járatok **egységes útvonalon, egységes megállási rend szerint, gyorsjárati jelleggel közlekednének**, egyszerűbb és könnyebben átlátható szolgáltatást nyújtva az utasok számára;
- a **148-as autóbusz** Kőbánya-Kispest helyett **Határ út metróállomásig közlekedne**, a jelenlegi követési rend megtartásával;
- a **119-es autóbusz** a Gubacsi út / Határ út végállomás helyett **Wekerletelepen keresztül Kőbánya-Kispestig közlekedne**, bővített üzemidővel és sűrűbb követéssel;
- a **166-os autóbusz** a Gubacsi út / Határ út helyett **Wekerletelepen keresztül Kőbánya-Kispestig közlekedne**, a jelenlegi követési rend megtartásával;
- az **54-es autóbusz** nem érintené Péterimajor és a Víztorony tér térségét, útvonala rövidülne, és **Pestszentimre, Ültetvény utca** végállomásig közlekedne. Péterimajor és Pestszentimre között a közösségi közlekedési kapcsolatot a továbbiakban a **166-os autóbusz biztosítaná**.

A közvetlen belvárosi kapcsolat mértéke a rendelkezésre álló finanszírozási forrásoktól függően többféle formában valósulhatna meg:

1. a járatok valamennyi időszakban **Boráros tér H** végállomásig közlekednének;
2. a **Kálvin tér M** elérése kizárólag a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban lenne biztosítható, míg az egyéb időszakokban a járatok **Boráros tér H** végállomásig közlekednének;
3. további többletforrás rendelkezésre állása esetén munkanapokon **6:00 és 21:00 óra között** biztosítható lenne a **Kálvin tér M** közvetlen elérése, az egyéb időszakokban pedig a járatok **Boráros tér H** végállomásig közlekednének.

Az üzemi és költséghatékonysági szempontok figyelembevételével lehetőségként merülhetne fel, hogy egyes járatok Soroksár, Hősök teréről induljanak, csökkentve az Ócsai úti alacsony kihasználtságú szakasz kiszolgálását. Az ilyen, kizárólag a belváros felé közlekedő járatok a legnagyobb utasforgalmú utazási irány kiszolgálását segíthetnék, miközben a rendelkezésre álló erőforrások hatékony felhasználását is támogatnák.

A változattal kapcsolatos kockázatok

- Wekerletelep autóbuszos kiszolgálása az utasforgalmi igényekhez igazodva ritkábbá válna, mivel a területet a jövőben nem a 148-as autóbusz, hanem a 119-es és a 166-os autóbusz szolgálná ki, jellemzően 10-15 perces követési idővel.
- A Soroksár és Pesterzsébet bizonyos részei közötti, illetve a Soroksár és a Határ út metróállomás közötti utazások esetében átszállás válhatna szükségessé.
- A Wekerletelep és Csepel közötti kapcsolat átszállássá válna.

A bővített változat megvalósításának költsége jelentős mértékben függene a biztosítani kívánt belvárosi kapcsolatok szintjétől.

- Amennyiben a járatok valamennyi időszakban kizárólag **Boráros tér H** végállomásig közlekednének, a hálózat működtetése várhatóan **éves szinten 65-75 millió forint többletforrást** igényelne.
- Amennyiben a **Kálvin tér M** közvetlen elérése kizárólag a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban lenne biztosított, a többletforrás-igény várhatóan **éves szinten 105-115 millió forintot** tenne ki.

- Amennyiben a **Kálvin tér M** közvetlen elérése munkanapokon 6:00 és 21:00 óra között is biztosított lenne, a szükséges többletforrás várhatóan **éves szinten 150-160 millió forint** lenne.

A BKK javaslata az, hogy **amennyiben Soroksár Önkormányzata részfinanszírozást tud vállalni**, úgy **a legbővebb, 3-as változat kerüljön bevezetésre**. Amennyiben önkormányzati **részfinanszírozás nélkül** kell számolni, akkor a BKK javaslata az, hogy **a 2-es változat kerüljön bevezetésre tesztjelleggel**. Az új hálózat forgalmi tapasztalatai alapján **néhány hónap után annak megtartásáról** vagy alacsonyabb kereslet esetén **az 1-es változatra való visszalépésről** lehet döntést hozni.

Tekintettel arra, hogy a bővített változat több kerület közösségi közlekedési kapcsolatait is érintené, annak megvalósítása esetén további egyeztetések lennének szükségesek a **Csepeli, Pesterzsébeti és Kispesti Önkormányzatokkal**.

Fontos kiemelni, hogy a bemutatott költségbecslések **valamennyi esetben már tartalmazzák az 54-es** autóbusz útvonal-rövidítéséből származó üzemeltetési **megtakarításokat**. A vizsgált hálózati változatok célja, hogy Soroksár és térsége számára kedvezőbb közösségi közlekedési kapcsolatokat biztosítsanak, javítva a belváros és a kötöttpályás kapcsolatok elérhetőségét, valamint növelve a közösségi közlekedés versenyképességét. Az egyes változatokat összehasonlító, BKK által megküldött anyagot az előterjesztéshez csatoltuk.

A változatokkal kapcsolatban kikértük Dr Mándoki Péter közlekedési szakember véleményét, aki helyi lakosként is érintett a kérdésben. Véleménye a következő:

„Tárgy: 66-os autóbuszcsalád tervezett átalakítása

Mindenképpen előremutató, régen várt javaslat a 66-os autóbuszcsalád átalakítása. Soroksár életében komoly fejlődést jelentene. Véleményem szerint meg kell ragadni ezt a lehetőséget és érdemes élni vele, támogatni az átalakítást.

*Óriási **előnye**, hogy – végre – közvetlen **átszállásmentes kapcsolat alakulna ki a belvárossal**, legalább a Boráros térig, de akár közvetlenül a Kálvin térig. Mint mindenki által ismert, a Határ úti, jelenlegi 66-os autóbusz-metró kapcsolat jelentős kerülőt jelent az utasok számára. Ráadásul a jelenlegi útvonalon, alapvetően a közúti forgalomban halad a 66-os autóbuszcsalád, autóbusz sávok nélkül, így a közúti forgalomhoz képest nem tud időelőnyt biztosítani. A tervezett útvonalon viszont jelentős hosszban található elkülönített autóbuszsáv, különösen a közúti torlódással érintett Soroksári út Kén u. – Salkaházi Sára rkp. közötti szakaszá. Így a tömegközlekedés jelentős időelőnyhöz jut, a gépjárműközlekedésnek komoly vetélytársa lehet.*

*Egyetlen **kockázatot a Pesterzsébet városközponttal való kapcsolat kiesése jelent**. Ezt a 166 autóbusz részben át tudja vállalni. Bár Soroksáron is jelentős előrelépések történtek számos, a lakosság számára lényeges kérdésben (orvosi rendelések, termelői piac), azonban néhány szakrendelés, illetve szaküzlet jelenleg még csak Pesterzsébeten elérhető, így a két kerületközpont közötti tömegközlekedési kapcsolat lényeges. De megítélésem szerint az új útvonalvezetés előnyei kompenzálják a hátrányokat. De az átalakítás hatását a BKV Zrt által leírtak alapján, az első hónap tapasztalatait megvizsgálva lehet érdemben értékelni.*

A BKV Zrt által leírt anyagban szerepel: „A közvetlen belvárosi kapcsolat mértéke a rendelkezésre álló finanszírozási forrásoktól függően többféle formában valósulhatna meg.” Itt nyilvánvalóan szakértőként a finanszírozási lehetőségek tekintetében nincs kompetenciám. A felsorolt lehetőségek közül a ***2. sz. változatot javaslom*** *„a* ***Kálvin tér M elérése kizárólag a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban*** *lenne biztosítható, míg az egyéb időszakokban a járatok* ***Boráros tér H*** *végállomásig közlekednének”. Ez a változat jelenlegi utazási igényeket kielégíti. Csúcsidőn kívül pedig rendelkezésre áll a Boráros tértől a jelenleg is közlekedő 223E jelű járat, amely vélhetően a 66 jelű járatnál nagyobb járatsűrűséggel fog közlekedni.*

Természetesen megfelelő anyagi forrás rendelkezésre állása esetén a 3. sz. változat (6-21 óra között a Kálvin tér elérése, folyamatosan) is támogatható.

Az Ócsai úti szakasz alacsony kihasználtsága okán a BKV Zrt. javasolja, költségtakarékossági szempontból, hogy néhány járat csak a ***Hősök teréig/terétől*** *közlekedjen. Ez utasforgalmi szempontból indokolt lehet, azonban az egységesség ellen hat. A Hősök terétől délre élőket (jellemzően a Zsellér dűlő megálló vonzáskörzetében élőket) hátrányosan érinti. Ezért ezt csak nagyobb óránkénti indulásszámnál, és* ***legfeljebb egy-két járat esetében tartom elfogadhatónak****.”*

IV. A döntés szükségességének indokai

A BKK kérése, hogy az Önkormányzat foglaljon állást a bemutatott változatok támogatásával kapcsolatban, illetve közösen kerüljön kiválasztásra a legkedvezőbb fejlesztési változat. A kiválasztott változatot követően a szükséges önkormányzati, civil és lakossági egyeztetéseket Soroksár Önkormányzatával együttműködésben kívánja a BKK lefolytatni annak érdekében, hogy a további tervezési és döntés-előkészítési folyamat a helyi igényekre és észrevételekre is épülhessen.

V. A döntés várható hatása/-i

A tervezett változtatásoknak köszönhetően Soroksárról a belvárosba közvetlen buszjárat bevezetésével a kerület közösségi közlekedésének javulása várható.

VI. Döntési javaslat(ok)

a. Rendelet-tervezet:
b. <u>Határozati javaslat:</u>

<u>Budapest Főváros XXIII. kerület Soroksár Önkormányzata Képviselő-testületének ……/2026. (X. 15.) határozata Soroksár közösségi közlekedésének fejlesztésével kapcsolatos döntéséről</u>

A Képviselő-testület úgy dönt, hogy

I. a BKK által megküldött, Soroksárt közösségi közlekedésének fejlesztési lehetőségeinek javítására előkészített változatokat **támogatja**.
II. a BKK által megküldött, Soroksárt közösségi közlekedésének fejlesztési lehetőségeinek javítására előkészített változatokat **nem támogatja**.
III. a BKK által megküldött, Soroksárt közösségi közlekedésének fejlesztési lehetőségeinek javítására előkészített változatokat **Önkormányzata részfinanszírozás mellett támogatja**.

IV. a BKK által megküldött, Soroksárt közösségi közlekedésének fejlesztési lehetőségeinek javítására előkészített változatokat **Önkormányzata részfinanszírozás nélkül támogatja**.

III. felkéri a Polgármestert, hogy a Képviselő-testület döntéséről értesítse a BKK Budapesti Közlekedési Központot.

Határidő: 2026. október 30.
Felelős: Bese Ferenc Polgármester

Budapest, 2026. október 6.

Tóth András	**Bese Ferenc**
főépítész	**polgármester**
az előterjesztés készítője	**előterjesztő**

Az előterjesztés mellékleteinek felsorolása:

- 1 pld. BKK által megküldött anyag a fejlesztési lehetőségekről