

JAVASLATAINK A FONÓDÓVAL ÉS 4-ES METRÓVAL KAPCSOLATOS HÁLÓZAT TÁRSADALMI EGYEZTETÉSÉVEL KAPCSOLATBAN

A Budapesti Közlekedési Központ (BKK) a 4-es metró üzembe helyezése óta nem végzett olyan jelentős átalakítást a felszíni hálózaton, mint amit most tervez, részben a fonódó projekt átadása, részben a 4-es metró által okozott forgalomátrendeződések miatt.

Noha általában a négyes metró átadásához kapcsolódó változtatásokban (2014. március), illetve ezek részleges felülvizsgálataikor (pl. 2015. március, 2015. szeptember) sikerült színvonalasan biztosítani egy, a fejlődő kötőtpályás gerincszolgáltatást jól kiegészítő, feltáró-ráhordó buszhálózat kialakítását, maradtak "lyukak" a rendszerben. A mostani alkalmat érdemes megragadni ezek korrekciójára is, mivel a BKK most készített javaslatának minősége, illetve a jelentős villamoshálózati fejlesztéshez való alkalmazkodás is sejteti, hogy a most eszközölt változtatások viszonylag hosszú életűek lesznek.

A Levegő Munkacsoport és a Magyar Közlekedési Klub szakértői a rövid rendelkezésre álló idő ellenére részletesen áttekintették a javaslatokat. Az átalakítások általában jó irányba mutatnak, az első körös javaslat minősége lényegesen jobb, mint a 4-es metróhoz kapcsolódó javaslatok voltak. Ennek ellenére több lehetséges problémát is látunk, amelyek orvoslására jelen javaslatunk kísérletet is tesz. Annak érdekében, hogy a tervezett változtatások egyértelmű javulást jelentsenek az utóbbi két év változásai által érintettek mindegyike számára, szintén javaslatokat teszünk a fentebb jelzett, de a most javasolt változtatások köréből kimaradt, az utóbbi időben keletkezett egyes problémák javítására is.

Az egyes észlelt problémaköröket pontokba szedjük, és igyekszünk külön-külön, kis "részcsomagokban", azokon belül is kis lépésekben, átlátható módon reagálni rájuk.

Egy általános megjegyzésünk lenne: mivel a buszhálózat, főleg annak dél-budai része jelentősen függ az őrmezei autópálya-csomópont átadásától, így azt kérjük, hogy a változások a csomópont átadásával együtt valósuljanak meg, így elkerülhető egy kaotikus, átmeneti állapot. Szintén érdemes megvárni a Lánchíd-alagút átadását a 86-os busz megszüntetésével. Mivel a két építkezés várhatóan 2016 első negyedévében fejeződik be, így egy március végi, április eleji céldátum megfelelőnek tűnik a buszok átszervezésére.

A fonódó villamoshálózat vonalai

A BKK javaslatában megismert színvonalas hálózat alapjaiban támogatható, azonban két apró részlet zavarja a teljes harmóniát. Egyrészt a Hűvösvölgyből, csak csúcsidőben 15 percenként indítani tervezett sűrítőjáratok (18-as jelzéssel) a Savoya Parknál a 17-es mellett ütemtelen, volumenében is felesleges többletkapacitást adnak, különösen reggel. Másrészt a 41-es csúcsidei menetrendjéről csak sejtetéseket olvashattunk, de azok nem sok jóval kecsegtetnek. Az önálló jelzéssel nem meghirdetett, jól definiált paraméterekkel nem felruházott "47-es" sűrítőmenetek, melyek valószínűleg a 41-es csúcsidei sűrítésének eltörlését hivatottak palástolni, nem jelentenek az alapfejlesztéshez méltó részfejlesztést a kamaraerdei vonal számára; sőt, úgy tűnik, hogy bármikor feltűnés nélkül visszavonhatóak.

Javaslat:

- A hűvösvölgyi sűrítő 18-as közlekedjék meghirdetetten a 41-es kamaraerdei végállomásáig – délután is.
- A kamaraerdei vonalra 47-es jelzéssel tervezett (sejtetett) reggeli sűrítőjáratok – amennyiben szükség van rájuk a 47-es önálló szakaszán – induljanak inkább a Városház térről, vagy a végállomás túlterheltsége esetén Budafok kocsiszíntől, illetve szabad fordítókapacitás esetén akár a Fehérvári úti SZTK elől (ez utóbbi két változat 47A jelzéssel).

A 7-es jelzésű buszok belső Bartók Béla úti közlekedése

A 7-es család budai oldalának eljelentéktelenítését igazán jó indok nem támasztja alá. A belső Bartók Béla út, illetve a Kossuth Lajos utca és a Rákóczi út Budapest tágabban vett belvárosának legfontosabb tengelyei közé tartozik, ezért amíg világ a világ, indokolt lesz a köztük megtartott közvetlen kapcsolat. A javaslat indoklásaként a 86-os busz külső szakaszának pótlása van megemlítve, azonban ez több szempontból sem helytálló. Egyrészt a Bocskai úton a 86-os helyi szerepe csekély, itt az utasok nagy részét a 212, 150, 252 és 53-as buszok szállítják. Másrészt a forgalom nagy része a Budaörsi út felől érkezik a Bocskai útra.

Javaslat:

- A 7-es busz továbbra is a belső Bartók Béla úton közlekedjék.
- Lehetőleg kerüljön át a villamospályára, és a villamosokhoz hasonlóan álljon meg a Gárdonyi téren. Ennek elősegítésére itt kettős megállóhely kijelölése lehetséges.
- A Bocskai úton és a Budafoki úton a 86-os pótlására más vonalak sokkal jobb jelöltek (lentebb részletezzük).

Az Infopark és a Műegyetem jobb kiszolgálása

A BKK alapvetően jó ötletként a 133-as buszt a hagyományos útvonala helyett a Bogdánfy út - Petőfi híd - Műegyetem rakpart irányon hozná a Gellért térig. Ez több szempontból is támogatandó lépés.

- A nagykörúti villamosokra így a közös szakaszukon, dupla sűrűséggel lehet átszállni.
- A BME és az ELTE új épületei, valamint az Infopark annak ellenére, hogy jelentős utascélpontok, jelenleg sok fontos irányból, így Budafokról és a Kossuth-Rákóczi tengelyről is csak átszállással elérhetőek.
- A belső Budafoki út egy szűk, rossz minőségű belvárosi út, terhelése csökkentendő – kiváltképp fontos lehet a csak átmenőforgalmat szállító csuklóbuszok száműzése innen.

Ismerve az egyetemisták napirendjét és az Infoparkban működő cégek munkarendjét, az itteni utasok számára nem megfelelő egy csak csúcsidőszakban közlekedő járat. Az egyetem különböző részei közti belső forgalom támogatására pedig, melyet jellemzően 10-15-20 perces szünetekben kell megoldani, még csúcsban sincs értelme tízperces követésű szolgáltatást nyújtani. Emiatt az itteni szolgáltatást sűríteni kell, illetve teljes üzemi időssé tenni.

Javaslat:

- A 133 mellett a 33-as járatok is a Petőfi híd és a Műegyetem rakpart felé közlekedjenek.
- Kiegészítő beavatkozásként a Petőfi híd alatti forgalomtechnikát át kell gondolni, hogy az alsó rakpart felől visszaduzzadó dugók, valamint az Irinyi út felé balra nagy ívben kanyarodó járművek a legkevésbé zavarják az észak felé, a Műegyetem rakpartra tartó buszokat.
- A Budafoki út célforgalmának kiszolgálására jobb lehetőségek is vannak (lentebb részletezzük).

A 86-os busz déli szakaszának pótlása és más problémák megoldása

A 86-os busz déli szakasza erősen kihasználatlan. A "fonódó" villamossal nem lefedett rész lényegében a végállomás és a Vincellér utca, valamint a belső Budafoki út közti szakasz. Mivel az észak felé tartó utasokat a fonódó mind a Kosztolányi Dezső téren, mind Újbuda központnál kiszolgálja, így csupán egy, ma átszállással kiszolgált "mellékirány", a Budaörsi út – belső Budafoki út szakasz kiszolgálására van szükség.

A metróhoz kapcsolódó hálózat kialakításából eredő probléma a Bocskai úti szakaszon, hogy a Budaörsi út felé közlekedő buszok (150, 252, 53) délután kifelé zsúfoltak. Az új örmezei csomópont kiépítése és az 53-as járatok kifelé tartó irányának metróhoz betérése ezen várhatóan javít majd, de a célforgalmat nem szünteti meg, így ez a probléma Újbuda központ és a Budaörsi út közötti teljes szakaszon várhatóan a jövőben is jelentkezik majd

kisebb-nagyobb mértékben. A mértékadó keresztmetszet talán a Kosztolányi Dezső tér – Vincellér utca megállóköz.

A 86-os utasait, bár rendkívül kevesen vannak a Bocskai úton, ez a hálózat változtatás nélkül nem tudja kulturáltan elszállítani. Szintén fontos probléma itt, hogy az ütemtelen közlekedés miatt a Bocskai úti térség városrészi karakteréhez (ez a budai Nagykörút!) mérten méltatlan módon a 212-es sűrűsége jelenti az alapszolgáltatást, amelybe tökéletesen hangolatlanul be-beesik a többi járat, és ezzel a 86-os nélkül kialakul egy teljesen ütemtelen rendszer, csúcsban 0 és 8 perc közt össze-vissza szóródó követésekkel.

Szintén a metróhoz kapcsolódó hálózat kialakítása, illetve további pontosítása során alakult ki az a probléma, hogy az egész dél-budai agglomerációból csak Törökbálint és a XXII. kerületi Arany János utca térsége veszítette el a korábbi közvetlen városközponti kapcsolatait. Az így kialakult szolgáltatás mélyen alatta marad a más városrészekben okosan kialakított "sűrű metróra hordás + ritka közvetlen, feltáró belvárosi kapcsolat" kombinációnak, és siettetni a tömegközlekedésről való leszokást.

Szintén egy, a Péterhegyi úti vonalcsoporthoz meghagyott probléma, hogy a csoport egyes vonalai nem hangoltak, illetve az itt már csak részben alkalmazott csúcsoldók 15 perces alapütemű menetrend felesleges kapacitást mozgat; sem a 150-esen, sem a 252-esen, sem ezek közös szakaszán, Órmezőn nincs már rá szükség. Ezt a jelenséget tovább rontja, hogy a tervezett változtatás a 101-es és 203-as buszok fejlesztése révén további utasokat von el a 150-esről.

Javaslat:

Törökbálint, Budaörs:

- A Törökbálintot és Budaörs ritkábban lakott részeit kiszolgáló 88-as vonal napközben húszpercesre sűrítése és egész napos meghosszabbítása a Budaörsi út – Nagyszőlős út – Bocskai út útvonalon Újbuda központig, betéréssel Kelenföld vasútállomás M-hez.
- Ehhez kapcsolódóan a 172-es család napközbeni összkapacitása óránként két járatral csökkenthető. Vizsgálandó a törökbálinti óriáshurok bejárás rendjének módosítása is erre az időszakra: a 173-as nem jár, a két ellentétes irányt a 172-es és a 88-as szolgálja ki.
- A fentiekől függetlenül vizsgálandó a 240-es kifelé irányának áthelyezése a Villányi útra – lényegében a régi, fekete 40-es járat útvonalának megfelelően,
- valamint a buszok megállítása a Fehérló utcai megállóban és a Dayka Gábor utcánál. E két módosítás után továbbra is megőrizhető a 240-es gyorsbusz-jellege, de hiánytalanul, sőt, immár használható követéssel pótolható a jelenlegi forgalma alapján méltán megszüntetendő 253-as vonal is.
- Amennyiben a 88-as – a lentebb javasolt módosításokkal együtt – túlzott kapacitást jelentene a Bocskai úton, megvizsgálandó a 88-as busz 240-esbe integrálása (ez a vizsgálat az alapjavaslataink bevezetése után, későbbi korrekcióként is megtörténhet): a 88-as betér a budaörsi lakótelepre, onnét a 240 menetvonalán közlekedik, annyi módosítással, hogy mindkét vonal betér a metróhoz (ez az új csomópont elkészülte után nem jelentős menetidő-növekedés).

Budafok, Péterhegyi út:

- Az Arany János utca térségéből közlekedő 250-es vonal (-csoport) meghosszabbítása egész nap húszpercenként Kelenföld Vasútállomás M-től szintén a Budaörsi út – Nagyszőlős út – Bocskai út útvonalon Újbuda Központig, a régi örmezei betérés nélkül (csúcsidőszakban minden második menet, napközben minden menet).
- A Péterhegyi úti térség hálózatán (150-es, 252-es jelzésű autóbuszok) kapcsolódó változtatásként elhagyandó a tizenöt perces alapütemű csúcsidei menetrend.
- A budafoki Lomnici utcai megálló környékének kiszolgálását nemcsak kompenzálja, de a térségben jelentős szolgáltatásfejlesztést jelent a 251-es vonal (-csoport) sűrítése legalább csúcsidőben 20 perces követésre.
- A fenti változtatások közvetlen hatásai mellett, mintegy "mellékhatásként" csúcsban 5 perces ütemes követés hozható létre a Péterhegyi úton (150, 250, 251, 250A), illetve az örmezei betérés miatti menetidő-különbséget kihasználva, továbbá a fent javasolt 88-ast és a 10 percenként közlekedő 53-ast is bevonva 3-4 perces (a 88-as nélkül esetleg 4-5 perces), belvárosias ütemes alapkövetés alakítható ki a Budaörsi út – Nagyszőlős út – Bocskai út útvonalon. Ez minimális többletfutással ad jelentős szolgáltatásfejlesztést az érintett térségeknek.

Belső Budafoki út:

- A 86-os belső Budafoki úti szakaszának pótlására a Bocskai úti rendszer bármelyik tízpercenként közlekedő tagja (53-as, 150/252, 88/250; de átszervezéssel más kombinációk is létrehozhatók) meghosszabbítható a Szent Gellért térig (itt, ha szükséges, végállomási tartózkodás biztosítható a metróállomáson). A belső Budafoki út feltárására első közelítésben a jelen módosításban amúgy is új vonalak (88/250) felhasználása javasolt, de ezen módosíthat az esetleges csúcsidőn kívüli ritkítás konkrét megoldása és a 88-as alternatívaként javasolt Villányi úti vonalvezetése.
- Az alapjavaslatunkban csúcsidőn kívül opcionálisan leállítható óránként összesen hat menet a fent említettek közül. Erre a legalkalmasabb jelölt az 53-as egyik fele (csúcsidőn kívül 53A néven közlekedik, de csak Kelenföld M-ig) és a 250-es. Így napközben a Bocskai úton egy 5 perces követésű alaprendszer adható (150, 88, 252, 53), a Péterhegyi úton pedig 10 perces közös követés (150, 250). A leállított vonalakat pótló átszállások hangolására kiemelten figyelni kell! Ebben az esetben a Budafoki útra a legjobb jelölt a 88-as és az 53-as egész nap megmaradó felének párosa (de további átrendezések is lehetségesek, pl. a 88-as Villányi úti alternatív vezetése esetén a 150/252-es járatpárt érdemes a belső Budafoki útra járatni, az 53-as egyik felét és a 250-est Újbuda központig, míg az 53-as másik fele, mely csúcsban szintén ide jár, csúcson kívül rövidül Kelenföld vasútállomás M-ig).
- A Budafoki úton közlekedő buszok a terület (benne az egyetem) jobb feltárása végett álljanak meg a Bertalan Lajos utcánál is (új megálló).

A fenti csomaghoz kapcsolódó opcionális kisebb intézkedések

A fent részletezett fejlesztések további javításokra adnak lehetőséget a kapcsolódó hálózatrészekben. Ezek opcionálisak, illetve esetleg későbbre ütemezhetőek.

- A 251-es busz a 150/250-es csoport 2014 előtti közlekedésének mintájára betérhet Kelenvölgybe. Ez az ott lakók, illetve az ottani általános iskolát megközelítő gyerekek és szülei számára jelentős érdeksérelmet orvosol. Ezzel az intézkedéssel összhangban szükség van a kelenvölgyi utcák forgalomtechnikájának felülvizsgálatára, a busz útvonalának védelmére, illetve az Egér úti lámpánál a reggeli csúcsórán kialakuló torlódások kezelésére.
- A fenti intézkedéscsomagban a 250-es buszra mint vonalcsoporthoz hivatkoztunk. Ez alatt azt értettük, hogy az egyes járatokat attól függetlenül hosszabbíthatjuk meg húszperces ütemben, hogy éppen 258-asok vagy 250-esek. Azonban, mivel a 258-asnak önálló forgalma nincs, és az érintett társvonalakon (250-es, 158-as) okozott ütemtelenségek miatt azt is kimondhatjuk, hogy nem vált be, vizsgálni lehet ennek megszüntetését és valódi betétjáratokkal való pótlását. A 250-es betétjárata (250A) Kelenföld vasútállomás M és a Savoya Park (esetleg a Savoyai Jenő tér) között közlekedhet. Az 58-as mellett egy Etele tér M – Városház tér betétjárat hozható létre.
- A 258-as megszüntetésének "továbbgyűrűzéseként" sor kerülhet az 58/158-as csoport felülvizsgálatára is, melynek elemeit terjedelmi okokból már nem részletezzük, azokat a BKK-ra, illetve további egyeztetésekre bízjuk.
- Mivel a többi hasonló helyzetű térséghez hasonlóan a kelenvölgyi lakosok számára is a metróra való átszállás a legfontosabb rész cél, vizsgálandó a 252-es busz betérítése a metróvégállomáshoz a 150-es mintájára. Ez az örmezei lakótelep központi része számára is megadja a metróvonal átadása óta hiányzó színvonalas (egész nap tízperces ütemű) ráhordást.

Az újpalotai expresszvonal (7E) sűrítése

A BKK eredeti javaslatában a 33-as család össz-ritkítését, illetve a 107-es busz megszüntetését kompenzálja a 7E vonal sűrítése. Az alapján véve magától értetődő intézkedés azonban hatalmasra erősíti a Blaha Lujza téri végállomásozás szerepét, illetve intenzívebbé teszi a Rákóczi úti tengelyen közlekedő buszvonalak átlapolását, melyet azonban a négyes metró átadása óta az utasvolumen nem indokol.

Javaslatok:

- A 239-es busz járjon Újpalota, Nyírpalota utcáig, és a 7E ennek megfelelő menetei szűnjenek meg.

Az érintett észak-budai (Bogdáni úti végállomáshoz vinni tervezett) buszvonalak

Az északi hálózatrész terveit alapvetően jónak találjuk, azonban a Bogdáni úti végállomás szerepe az új hálózatnál már korántsem tűnik egyértelműnek, inkább mesterséges végpontnak tűnik a kialakuló új vonalakon. Kihaszíratlan lehetőséget jelent, hogy az itt végállomásozó buszoknak se a hév-vonallal, de a hármaskézi metróval nincs átszállási kapcsolatuk, illetve a 9-es buszok számára külön kihagyott lehetőség a Kaszásdűlőnél elhelyezkedő hatalmas lakótelep elérésének hiánya.

Hasonló helyzetű, mesterséges, kapcsolatokat feltűnően nem adó végállomás a Kiscelli utcai.

Javaslatok:

- A 160/260-as járatok a Bogdáni út helyett Szentlélek tér hév-állomásig járjanak, de felmerülhet az Árpád híd M-ig vezetés is. Minimális többletteljesítménnyel adhatóak így számukra fontos kapcsolatok, ezzel a Szentlélek tér esetében némileg kompenzáljuk a Batthyány téri kapcsolat elvesztését, az Árpád híd esetében pedig összességében (a Batthyány tér felé rendelkezésre álló több, színvonalas átszállási lehetőség miatt) még javulást is elérhetünk. Ennek a változtatásnak a pontos tartalma függ attól, hogy a 160/260-as csoporthoz hasonló útvonalon járó helyközi járatok milyen mértékben tárnak fel ugyanazt az útvonalat, illetve számukra mennyire zökkenőmentes a Szentlélek téri, illetve Árpád hídi új utasok átvétele.
- A tervezet szerint a Bogdáni úton végállomásozó járatok ne csak idáig járjanak, hanem menjenek tovább Kaszásdűlő érintésével az Auchanig. Itt végállomási tartózkodásra jelenleg nincs lehetőség, azonban azon vonalak sofőrei számára, ahol ez másol esetleg nem megoldható, az Auchan vélhetőleg szíves-örömmel nyújt ilyen szolgáltatást.
- Optimális esetben az összes Pacsirtamező utcai vonal az Auchanhoz vihető, és ekkor a Bogdáni úti végállomási infrastruktúra megszüntethető.