

# **Javaslatok a BKK által „Az M4-es metróhoz kapcsolódó felszíni autóbusz- hálózat átszervezése” címen meghirdetett változáscsomaghoz**

## **1. Bevezetés**

A 2016 márciusában megjelent javaslatcsomag három hálózati változtatásra reagál. A négyes metróval kapcsolatban egy soklépcsős hálózatigazítási folyamat többedik eleme; emellett a budai fonódó villamosfejlesztés során kiépített új 17-es villamosvonal indításával és ezzel kapcsolatban a 86-os busz megszüntetésével kapcsolatos kérdéseket is kezelni igyekszik; s végül az M1 és M7 autópályák közös bevezető szakaszán a Sasadi útnál épülő új közúti csomópont megnyitása utáni új lehetőségeket is kiaknázza.

Mindezek közül kiemelendő a négyes metróval kapcsolatos hálózatátalakítás, amire első körben a metró 2014. márciusi indításakor került sor. Azóta a dél-budai térségben több újabb korrekció is napvilágot látott (Budafok-Felsőváros: 2015. március, Budaörs-Törökbálint: 2015. szeptember), azonban korántsem mondhatjuk, hogy ezen a területen minden részprobléma megoldást nyert. E bonyolult helyzetnek megfelelően az itt tárgyalt változtatási csomagnak egy korábbi verziója már megjelent 2016 januárjában, a Sasadi úti csomópont kivitelezésének elhúzódása azt indokolta, hogy az akkor ne lépjen életbe – ezt akkor mi is javasoltuk.

Noha a januári dél-budai javaslatcsomag bevezetés nélkül került az asztalfiókba, a mostani csomag dél-budai része annak láthatóan nem a beérkezett visszajelzésekkel korigált változata, hanem lényegében egy teljesen új koncepció. Itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy ezt a jelenséget károsnak tartjuk. A 2015-ben bevezetett hálózati korrekciók során is megfigyelhető volt, hogy egy-egy hálózatrészen nem organikus, a felmerült igényeknek megfelelő, de kicsi lépésekből építkező fejlesztésekben gondolkodik a BKK, hanem az adott (rész)kérdésben minden beavatkozás során a kezdetektől újra kívánja építeni az egész koncepciót. Ez lehetetlenné teszi az egyes elemi szintű változtatások hasznának-kárának követését, minden alkalommal újragenerál hálózati gyermekbetegségeket, s a társadalmi egyeztetések során érkező, általában nyilvánvalóan egy-egy vonalra vagy részkérdésre vonatkozó észrevételek átlátható beépítését is lehetetlenné teszi.

Ennek az észrevételünknek megfelelően a mostani reakciónkban – az aktuális javaslatcsomagot alapnak feltételezve – csak olyan módosításokat javasolunk, amelyek kicsi, könnyen átlátható és hatásaikban könnyen nyomon követhető változtatások, illetve olyanokat, amelyek az adott részhálózat újra feltalálása helyett részben vagy egészben egyes régebbi állapotokhoz való visszatérést jelentenek.

## 2. Részletes javaslatok az egyes részproblémákra

Öt kisebb-nagyobb problémacsoportra koncentrálna egy részletes javaslatcsomagot állítottunk össze, amely az egyes ágakon minimális változtatással, illetve ezek kombinációival, véleményünk szerint összességében jobb szolgáltatáshoz vezet.

### 1. A Dél-Buda – Rákóczi úti tengely kapcsolat romlása (7, 107)

**Probléma:** A 107-es vonal megszűnése a belső Bartók Béla út és a Rákóczi úti tengely kapcsolatában álláspontunk szerint megengedhetetlen színvonalromlást okoz. A tágabban vett belváros e két fontos tengelye között indokolt a sűrű, közvetlen kapcsolat megtartása; a 7-es vonal önmagában, jelentős sűrítés nélkül itt nem elégséges szolgáltatás.

**Megoldás:** A fenti közvetlen kapcsolat kiszolgálását számottevően sűríteni kell. Első közelítésben felmerülhet a megmaradó 7-es sűrítése (például a 114-es család összsűrűségének megfelelő sűrűsége). Második közelítésben felmerülhet a 114-es buszcsoport integrálása a régi 7-es családba, ami alapján ezeket a vonalakat Újpalotáig hosszabbítjuk meg. Ha szintén ezt tesszük a 112-es családdal, és ezek a vonalak a pesti oldalon gyorsjáratoznak, akkor arra is lehetőség van, hogy ezzel a 7E teljes kapacitását lefedjük (egy részét a 8-as tervezett hosszabbítás amúgy is lefedi), azt megszüntessük, és a belvárosi végállomásozás, illetve átlapolás kiiktatásával tovább csökkentjük a Rákóczi úti tengelyen mutatkozó túlkapacitást.

### 2. A 153-as buszcsoport átszervezése (153, 154, 251)

**Probléma:** A jelenleg igen kevésbé kihasználtnak, de a XI. kerületen belüli kapcsolatok kedvéért járatott 153-as család átszervezése alapvetően támogatandó. A jelenlegi tervezet azonban nagyon vegyes képet mutat. Jó felvetések alkalmas és alkalmatlan kezelésén túl felbukkannak itt teljesen koncepciótlan elemek is. Az újonnan javasolt 154-es révén lényegében nem más jönne létre, mint a régi (négyes metró előtti) 153-as gyors lassított változata. Ez a gazdagréti utasoknak a város felé lassú, bár közvetlen eljutást ad, amely azonban színvonalas átszállással is könnyen pótolható lenne.

Itt említendő még, hogy a 252-es megszüntetése és belső szakaszának az új 154-essel való pótlása révén az örmezei lakótelep központi területének (Menyecske utca, illetve Kérő utca megállóhelyek) tömegközlekedési kiszolgálása a megszűnés szélére kerül, miközben a metróval való átszállási kapcsolat még erősítést is kívánna.

A 153-as kelenvölgyi betérése látszólag orvosolja sok helyi lakos sérelmét, miszerint a kelenvölgyi térség és a Péterhegyi úti térség közvetlen kapcsolata megszűnt, azonban erre alkalmatlan módon. A lakossági felvetések elsősorban a Péterhegyi út külsőbb szakasza, illetve egészen a XXII. kerület felé igényelték a kapcsolatok megtartását. Itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy a buszközlekedés újraindítása várhatólag jelentős (de álláspontunk szerint nem megalapozott) lakossági ellenkezést fog kiváltani az Alabástrom utcában.

**Megoldás:** A fentiek miatt javasoljuk, hogy az új 154-es ne jöjjön létre, s a 252-es belső szakaszának teljesítményét más, hasznosabb intézkedések során használjuk fel. A 154-es felső, gazdagréti szakasza maradjon meg, ez 153A jelzéssel egész napos betétjáratként a metróvégállomásig közlekedjék.

Javasoljuk továbbá, hogy a 153-as maradjon az Egérúton. Kelenvölgy Etele téri kapcsolatát, illetve az elveszett Péterhegyi úti kapcsolatokat – melyeket a 153-as tervezett betérése nem



ad vissza –, továbbá a tervezett új kapcsolatokat a 251-es busz Kelenvölgybe vezetése tudja megoldani. A 251-es tehát javaslatunk szerint a Péterhegyi útról a 150/250-esek tradicionális (négyes metró előtti) útvonalán menne be Kelenvölgybe, illetve jönne ki onnan, s Kelenvölgytől befelé vagy az Etele térre járna, vagy a BKK javaslata alapján meghosszabbítandó 58-as vonalán (lényegébe a régi 154-esnek megfelelően) jönne be Újbuda központig. Mivel ezen a vonalon midibuszok közlekednek, ez a hálózati variáns az Alabástrom utcai konfliktusokat is enyhíti. További mérlegelés tárgyát képezheti, hogy ez a módosított 251-es csak csúcsidőben vagy teljes üzemidőben közlekedjék-e.

### 3. Az őrmezei lakótelep utasainak metróra hordása

**Probléma:** A lakótelep metrótól távolabbi részeinek metróra hordását a tervek szerint részben az emiatt – továbbra is – hosszabb úton járó 153-as család, részben a 150-es busz betérése végzi el. Ez a megoldás felesleges futást eredményez mindegyik buszcsaládnál, és többletmenetidőt jelent a metróra túlról utazó utasoknak. Megjegyzendő továbbá, hogy a nagyobb futásteljesítmény nagyobb lég- és zajszennyezést is jelent a lakótelep lakói számára.

**Megoldás:** A ráhordó szerepkört egy helyi körjáratokkal lehet megoldani, a többi buszjárat útvonalát pedig rövidíteni szükséges az alábbiak szerint:

- Körjárat: M4–Péterhegyi út–Neszmélyi út–Menyecske utca–Neszmélyi út–Péterhegyi út–M4 hurokjárat
- Menyecske utcai járatok: Péterhegyi út–M4–Beregszász út–Budaörsi út rövidítés
- Neszmélyi úti járatok: Gazdagréti út–autópálya–Beregszász út–M4–Péterhegyi út–Egér út rövidítés

A hurokjárat járhat igen sűrűn, akár midibuszokkal is.

A lakótelep kerületen belüli kapcsolatainak megtartása végett a hurokjárat mellett megmaradhat egy Bocskai úti vonal (célszerűen a Kelenvölgy felől jövő, mely az egyetlen nem Péterhegyi úti vonal itt) betérése a lakótelepre, illetve a 153-as Neszmélyi úti vonalvezetése – azonban eme kérdések pontos és végleges rendezéséről a lakótelepen lakók körében végzett részletes felmérés alapján kell intézkedni.

### 4. A Bocskai úti és Péterhegyi úti járatok (58, 150, 250, 251)

Általánosan elmondható, hogy a Péterhegyi úton és a Budaörsi út–Bocskai út irányon közlekedő buszok hangolatlansága az ott meglévő megfelelően nagy kapacitás ellenére kényelmetlen és kiszámíthatatlan követést eredményez az utazóközönség számára, üzemi szempontból viszont pazarló.

**1. probléma:** Az 58-as vonal belvárosi meghosszabbítása és ennek révén a mai, túlbonyolított és kihasználatlan 154-es kiváltása önmagában nagyon jó ötlet, azonban Kelenvölgy számára az őrmezei, Budaörsi úti és Bocskai úti tradicionális kapcsolatok tervezett elvételét nem kompenzálja; sőt, Újbuda központban, illetve a Kosztolányi Dezső téren pont azokat a kapcsolatokat adja vissza, amelyeknek elérésére a metróra, illetve a külső Bartók Béla úti villamosokra való átszállás is alkalmas.

**Megoldás:** Az 58-as belvárosi hosszabbításaként ezt a vonalat a 252-essel célszerű összekötni, és Kelenvölgytől befelé annak vonalán, a metró őrmezei oldalához való betéréssel közlekedtetni. Ez az intézkedés arra is alkalmas, hogy a 252-es kelenvölgyi, végszakaszi jellegű, igen gyér kihasználtságú szakaszát színvonalromlás nélkül kiküszöbölje.



**2. probléma:** Jelenleg a Péterhegyi úton csúcsidőben a tízpercenként járó 250-esek (250, 258) közé ütemtelenül esik be a 15 percenként járó 150-es és a félóránként közlekedő – így az önálló szakaszán a meglévő igények ellenére meglehetősen kihasználatlan – 251-es. Ennek következtében az itt tapasztalt szolgáltatás az összes járatsűrűséghez képest (csúcsidőben 12 járat/óra) meglehetősen színvonalatlan (egyenetlen követés, benne tízperces mértékadó járatköz).

**Megoldás:** Az említett vonalcsoponton, illetve az 58-ason és a vele összekötésre javasolt 252-esen sincs szükség a csúcsidei sűrített (15 perces ütemű) időszakokra. Ha mindegyik érintett vonalon egész nap húszperces alapütem lenne (ez a 250-eseken tízperces csúcsidei összkövetést jelent, a 251-es családon 20 perces sűrítést, a többi vonalon óránként egy menettel való ritkítást), az az egyes önálló szakaszokon mérsékelt romlás mellett a hálózat összességének színvonalán teljesítménykivonás mellett is emelne.

**3. probléma:** A BKK-s koncepció nyíltan nem mondja ki, de sejteti, hogy a 250-es vonalon (a 2015 márciusa óta létező, és csak ütemtelenségeket, valamint túlbonyolítást okozó 258-as örvendetes megszüntetése mellett) betétjárat végpontot létesít az Arany János utcai lakótelepen. Ezzel a BKK egy olyan, a 2015. márciusi intézkedések indokál szolgáló petíció kérése ellen is fordul, amelyet manipulatív módon még a vonalcsoporttal kapcsolatos más követelések ellenében is felhasznált.

**Megoldás:** A 250-esek teljes, Kelenföldi pályaudvartól Budafok belvárosáig tartó alapszakaszán legalább a mai csúcsidei követés megtartása indokolt. Kétségtől elválasztható aszimmetria az Arany János utcai lakóteleptől inneni és azon túli részzszakaszok terhelése között, azonban ez az aszimmetria nem elég erős ahhoz, hogy itt betétjárat végpont létesüljön. Az utasforgalom volumene által indokolt betétjárat végpont létesítésére a Törley téren van lehetőség.

**4. probléma:** A négyes metróhoz kapcsolódó hálózat kialakításánál követett alapelv, miszerint a sűrű metróra hordás mellett minden célterület lehetőleg megtart egy ritka, a metróval nem jelentősen konkuráló belvárosszéli kapcsolatot is, Dél-Budán belül egyedül Budafok-Felsőváros esetében sérül 2015 márciusa óta, miközben a többi területhez hasonló intenzitásban itt is igény mutatkozik a tradicionális közvetlen kapcsolatok megtartására is.

**Megoldás:** A budafok-felsővárosi problémákat orvosolja a 250-es egy részének egész napos, húszpercenkénti meghosszabbítása a metróvégállomástól befelé, a 150-es busz útvonalán. Az egész napos húszperces követést természetesen a Péterhegyi úti térség buszvonalainak általunk javasolt húszperces alapütemével összhangban javasoljuk. Csúcsidőben 250A jelzéssel sűrítő betétjárat indulhat a mai útvonalon a metróállomásig. A 250-es meghosszabbítása révén jelentkező többletkapacitás az 53-as betétezésével kompenzálható: 53A néven egy betétjárat indulna, amely csak a metróállomásig közlekedne, egész nap 20 perces követéssel.

**Összegzés:** A Péterhegyi úton csúcsidőben a metró felé hangolt 5 perces követés (250, 251, 250A, 150), a Bocskai úton a belváros felé szintén hangolt 5 perces követés (53, 150, 58, 250) lenne megvalósítható a fenti javaslatok elfogadása esetén.

## 5. A BME és az Infopark elérésének javítása

**Probléma:** A BKK januári tervében, illetve az erről folyó tárgyalásainkon erős szándék mutatkozott arra, hogy a Műegyetemre irányuló nagy forgalomnak, illetve az egyetem belső forgalmának kiszolgálását javítsák. Ekkor a 233-as már szorgalmazott megszüntetése mellett felmerült a buszcsalád részletes áttétele a Budafoki útról a Műegyetem rakpartra. Ezek a tervek azonban az új csomagból teljesen eltűntek.

**Megoldás:** A januári tervekben a 133-as és a 33-as is Pestre járt volna, s ezek egyike közlekedett volna a Műegyetem rakparton. Mi – a valóban használható követés biztosítása végett – javasoltuk, hogy a teljes 33-as család kerüljön át a rakpartra, s a Budafoki utat a Bocskai úton közlekedő vonalak egy egész napos 10 perces ütemes követést biztosító részhalmaza szolgálja ki nem átmenő jelleggel, szóló járművekkel és egy új megálló létesítésével a Bertalan Lajos utcánál.

A mostani csomagba ez módosításokkal illeszkedik.

- A 133-as Műegyetem rakpartra helyezését továbbra is javasoljuk.
- Javasoljuk egy összességében 10 perces követést adó Bocskai úti buszpáros meghosszabbítását a Budafoki út – Gellért tér útvonalon (pl. 53/58, vagy 150/250).
- Az Infopark kiszolgálását is célszerű olyan vonalpárral megoldani, amelynek hosszabb közös szakasza van, így 153-as busz mellett a vele hangoltan közlekedtethető 251-es is bejárhatja a 153-as mai útvonalát; ennek alternatívája a másik Bocskai úti, egész nap tízperces vonalpár meghosszabbítása.

## 6. Egyéb észrevételek

Itt két, részben egymással összefüggő problématerületet érintünk, melyekre részletes megoldást nem tudunk adni, hiszen az agglomerációs járatokon, illetve a belső Budaörsi úton láthatóan hatalmas teljesítménykivonást eszközöl a BKK, s a nem létező teljesítményt nem lehet „rakosgatni”, optimalizálni. Ennek ellenére jelezzük, hogy több problémát is látunk a jelenlegi tervezettel kapcsolatban.

**1. probléma:** A belső Budaörsi úton, a Fehérló utcai megállónál, ahol mostanáig a közvetlen Széll Kálmán téri kapcsolat mellett az utasok rendelkezésére állt Móricz Zsigmond körteri, illetve pesti belvárosi kapcsolat is, a tervezett változtatások csak a legelső kapcsolódási irányt tartják meg.

**Lehetséges megoldás:** A Móricz Zsigmond körteri kapcsolat biztosításába bevonható a gyorsjáratú státusától megfosztott és ritkított 240-es (ld. alább). A belvárosi kapcsolat biztosítható a 213/214-es vonalak elterelésével a mai útvonalokról Budafok belvárostól befelé az 58-as vonala – Kelenvölgy – a 252-es vonala – belső Péterhegyi út – Kelenföld vá. (örmezei oldal) – Beregszász u. – Budaörsi út – a 239-es mai útvonala – Rákóczi út – a 7-es útvonala – Újpalota útvonalra. Természetesen ehhez a megoldáshoz igazítani kell a 114-es és 7-es buszcsoport tervezett integrációját (függetlenül attól, hogy javaslatunknak megfelelően a 114-esek Újpalotáig járnak-e vagy sem), illetve a budatétényi végszakaszok egyszerűsítésére is sor kerülhet (pl. a 214-es kapacitásának beolvasztása a 213-asba), továbbá a mai 252-es – a BKK javaslatának megfelelően – megszűnik (a 213/214-es részben, illetve lényegileg pótolja, de sokkal jobb kapcsolatokkal). Ez a megoldás összességében igen kis teljesítménytöbblettel, vagy akár kivonással megoldást ad a belső Budaörsi út és a pesti belváros kapcsolatainak problémájára. Problémája lehet a kelenvölgyi torlódás, azonban erre ettől függetlenül is megoldást kell találni.

**2. probléma:** A viszonylag sűrű követésű 240-es buszvonal egy csapásra megszűnik, és ezzel Budaörs is elveszti tradicionális XI. kerületi közvetlen kapcsolódását Bel-Budához (bár a 140-es család révén megtartják a tágabb belvárossal való közvetlen kapcsolatot). Az előző, januárra tervezett BKK-s javaslatcsomagban még nem szerepelt e drasztikus lépés, így akkor lényegében a meglévőnek feltételezett 240-es futásteljesítményének újraosztásából kihoztuk Budaörs hatékonyabb bel-budai kapcsolatának biztosítása mellett Törökbálint minimális sűrűségű ugyanilyen kapcsolatának visszaállítását, illetve a mai 253-as vonal értelmes eszközzel való kiváltását is. A 240-es teljesítményének nyom nélküli kivonása után erre kétségkívül sokkal kevesebb esély van, ugyanakkor a többletteljesítmény ellenére is ajánljuk az akkori megoldásunkat.



**Lehetséges megoldás:** A 240-es megtartását azzal kiegészítjük, hogy a 240-es álljon meg minden megállóban (a villamossal párhuzamos szakaszon ez felülvizsgálható), részint a köztes megállóban fel-/leszállni szándékozó utasok jobb kiszolgálása és a Móricz Zsigmond körtérrel való kapcsolatuk javítása érdekében, részint azért, hogy csökkenjen a járat metróval szembeni pszichológiai előnye a Budaörsről jövők szemében.

E struktúrában Budaörsről a 40-es járna a metróhoz, a 140-es vonalcsoporthoz járna a Széll Kálmán térre, a 240-es a Móricz Zsigmond körtérre a 253-as mai útvonalán, a 88-as pedig Törökbálintról Budaörsön át a budaörsi lakótelepre betéréssel, a 240-est betétjárattá olvasztva szintén a 253-as mai útvonalán. A tervezett ütemek (példa):

- 40: csúcsban (cs.) 5, csúcson kívül (csk.) 10 perc,
- 140: cs. 10, csk. 20 perc,
- 240: csak csúcsban 20 perc,
- 88: egész nap 20 perc.

Ez csúcsban ugyanúgy 24 járatot tartalmazna Budaörsről befelé, azonban a megfelelő hangolás biztosítható, így a közös szakaszon egyenletes 2,5 perces követés jön létre. Budaörsön a csuklós járatok alkalmazására kapacitásoldalról lenne igény. A 140-es belvárosi szakasza ekkor könnyebben megvalósítható és a járművek kapacitásával is jobban illeszkedik a vele hosszan fonódó 139-eshez. Törökbálinton a 172/173-as által járt óriáshurokban is kapacitásigazításra, illetve hangolásra van szükség.

### 3. Összefoglaló változáslista (a BKK-s csomaghoz képest)

- A 7-es vonal sűrítése (csúcsidőben 5 perces követésre a 114-es család sűrűségének megfelelően).
  - Vagy a 114-es és a 112-es család meghosszabbítása Újpalotáig Pesten gyorsjáratként, akár a 7-es minimális további ritkításával, és a 7E megszüntetése.
- A javasolt 154-es elvetése, helyette Gazdagréten a egész napos 153A betétjárat a metróvégállomásig.
- A 153-as javasolt kelenvölgyi betérésének elvetése.
- A mai 58-as és 252-es összekötése, betéréssel a metróvégállomás örmezei oldalához.
- A 251-es Kelenvölgybe vitele és meghosszabbítása az 58-asra tervezett (mai 154-es) útvonalon.
- A 250-es Arany János utcai betétezésének elvetése.
- A 250-es meghosszabbítása teljes üzemidőben (csúcsidőben és napközben húszpercenként) Újbuda központig, csúcsidőben betétezéssel Kelenföld vasútállomásig (250A); illetve az 53-as egész napos betétezése ugyaneddig (az örmezei lakótelepen szükséges kapcsolódó korrekciók lehetségesek).
- A Péterhegyi úti és egyéb kapcsolódó buszvonalak (58, 150, 158, 250, 251, 252) csúcsidei követési sűrűségének átállítása húszperces alapütemre, valamint a járatok hangolása mind a Péterhegyi úton, mind a Bocskai úton.
- A 133-as járatok Műegyetem rakpart felé járatása a Goldmann György téren keresztül.
- Az 53/58-as, vagy a 150/250-es vonalak meghosszabbítása a Szent Gellért térig.
- Az Infopark kiszolgálásának módosítása (a BKK által javasolt 150/153 helyett 153/251 vagy a másik Bocskai úti pár).
- Budaörs, Törökbálint és a belső Budaörsi út kapcsolatrendszerének megtartása/visszaállítása a maihoz képest lényegesen alacsonyabb futásteljesítmény árán.

Budapest, 2016. március 16.

