

A XVI. kerület tömegközlekedési kapcsolatainak fejlesztése

**Javaslat a 44-es, 75-ös, 131-es, 144-es,
180-as és 192-es járatok átszervezésére**



**Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
Közlekedésfejlesztés munkacsoport**

2006

1. Bevezetés

A XVI. kerület tömegközlekedését hosszú ideje a változatlanság jellemzi, nem követi a közlekedési szokások, illetve a településszerkezet változásait. A kerület utca- és buszhálózata rácsos szerkezetű. A sugárirányú rácsvonalak a belváros irányában összetartanak, és a kerületen kívüli Örs vezér terén találkoznak. A kerület három fő sugárirányú útvonallal rendelkezik, amelyeket a körvasúton történő átjárási lehetőségek jelölnek ki.

- Fogarasi út – Csömöri út
- Füredi út – Rákosi út
- Kerepesi út – Veres Péter út

A kerület határának közelében található másik két átjáró (északon a Mogyoródi úti sorompó, délen a Heves utcai vasúti aluljáró) a kerületi közlekedési kapcsolatok fejlesztése szempontjából kevésbé jelentős. Tömegközlekedés csak a Heves utcai átjárón van (77-es autóbusz), a Mogyoródi úton jelenleg csak trolibusz közlekedés van, és az is csak egy rövid szakaszon.

A három fő útvonal között a tömegközlekedési kínálat meglehetősen egyenetlen. A Fogarasi úti felüljárón 4 autóbusz viszonylat (31, 130gyors, 131, 144 – összesen 31 jármű/csúcsóra), a Füredi úti sorompón át 1 autóbusz viszonylat (144gyors – 6 jármű/csúcsóra), a Kerepesi úti vasúti híd alatt 4 autóbusz viszonylat (44gyors, 44A gyors, 45, 76gyors – összesen 39 jármű/csúcsóra) és a gödöllői-csömöri HÉV (8 vonat/csúcsóra) hagyja el a kerületet.

A Fogarasi úti felüljáró közlekedése az utóbbi években lelassult, de egyelőre nem lehetetlenült el. Az itt közlekedő buszjáratok közül elsősorban a 144-es rendelkezik csúcsidei kapacitástartalékokkal, tekintettel arra, hogy utasainak egy elég jelentős része a rövidebb menetidejű 144-es gyorsal közlekedik.

A Rákosi úti vasúti átjárón át jelenleg csak a néhány éve a Centenárium lakótelepre indított új gyorsjárat (144-es gyors) közlekedik. A Veres Péter úti járatokhoz képest sokkal kedvezőbb menetideje miatt igen népszerűvé vált az utasok körében.

A három útvonal közül a legsúfoltabb egyértelműen a Kerepesi út – Veres Péter út útvonal, itt csúcsidőben hosszú torlódások alakulnak ki, a tömegközlekedők a rendelkezésre álló kapacitás mértékéig a HÉV vonatokat választják. A Veres Péter úti szakaszon az itt közlekedő autóbuszok kihasználtsága csúcsórában csökkenő, az utasok egyre nagyobb hányada a HÉV-állomásoknál átszáll a gyorsabb kötöttpályás közlekedési eszközre.

A kerület négy keresztirányú útvonallal rendelkezik, amelyet a HÉV átjárók jelölnek ki:

- Thököly út – Batthyány u. (77-es)
- Batsányi János u. – József u. (92-es)
- Baross Gábor u. – Arany János u. – Mátyás király u. (44-es gyors, 192-es)
- Ostoros út – Szlovák út (75-ös)

Ezeken kívül a HÉV-en keresztül az Egyenes utca – Szolnoki utca – Körvasút sor útvonal járható, de ezen az útvonalon tömegközlekedési szolgáltatás nincsen, kialakítása nem is időszerű.

A keresztirányú útvonalakon közlekedő buszjáratok kapacitása alacsony, csúcsórában 4-6 szülő jármű halad végig a vonalakon. Kihasználtságuk többnyire közepes. A járatok a harántirányú közlekedési igényeket csak a XV. kerület felé fedik le. A kerület Veres Péter úttól délre eső részére, illetve a szomszédos XVII. kerület központjába csak a naponta 10 alkalommal induló, gyakorlatilag használhatatlan 192-es közlekedik közülük. Északi irányban a 77-es (Thököly út – Batthyány utca), ennek rákospalotai folytatásaként a 177-es, valamint a 75-ös (Ostoros út – Szlovák út) teremt kapcsolatot a XV. kerülettel. E járatok közül egyik sem érinti a XVI. kerület központját és a Centenárium lakótelepet. A hálózat folyamatossága itt tehát megszakad, a Centenárium lakótelepről Újpalotára nemcsak, hogy nem közlekedik autóbusz, de a 20 percenként induló 44-es gyorsról a 40 percenként járó 75-ös buszra történő átszállás sem tekinthető elfogadható közlekedési útvonalnak. A hiányos hálózat eredménye: a XVI. kerületből mindkét szomszédos kerületbe jobbra az Örs vezér terén át vezet a legrövidebb út.

A kerület külső részének (Szlovák út – Ostoros út környéke) tömegközlekedési ellátása az itt végbement jelentős ingatlanpiaci fejlesztések ellenére nem fejlődött, az elemi igényeknek sem felel meg. Az itt közlekedő 75-ös autóbusz csúcsidőn kívül 40 percenként vagy még ritkábban közlekedik, és semmilyen sugárirányú járatra nem biztosít menetrendileg hangolt átszállási lehetőséget.

A kerület tömegközlekedési problémáit a leírtak alapján 3 pontban összegezzük:

- az igényeknek nem megfelelő járateloszlás a sugárirányú útvonalak között
- haránt irányú kapcsolatok elégtelensége a szomszédos kerületek felé
- a kerület külső részének alapellátási hiányosságai

Az Egyesületünk által elkészített hálózatfejlesztési javaslat ezekre a problémákra kínál megoldást. A hiányzó kapcsolati elemeken létrehozandó új szolgáltatások járatsűrűségét a BKV súlyos forráshiányos állapota miatt az alapellátás szintjéhez kellett igazítanunk. A bemutatott fejlesztési javaslat többletteljesítmény, így tehát többletköltség nélkül valósítható meg, sőt a csúcsórai járműszám még csökkenthető is. Ugyanakkor ahhoz, hogy a térség közlekedése ne csak elégséges, hanem annál komolyabb fejlődésen is átmenjen, némi többletteljesítmény forgalomba állítása szükséges.

2. A jelenlegi buszjáratok funkcióelemzése

A XVI. kerület közösségi közlekedésében a HÉV-en kívül autóbuszjáratok vesznek részt. Az alábbiakban csoportosítva mutatjuk be ezeket.

2.1. A Fogarasi úti felüljárón át közlekedő buszjáratok

31-es: Örs vezér tere – Csömöri út – Árpádföld, Bekecs utca

A viszonylat a Fogarasi úti felüljárón keresztül a Csömöri utat és Árpádföldet szolgálja ki. 2005-től a vonalon munkanapokon kapacitásbővítés eredményeképpen csuklós autóbuszok közlekednek., a viszonylat kihasználtsága magas. A Csömöri úti szakaszon a 130-as gyorsjáratral részben versengő szolgáltatást nyújt, a külső részen azonban semmilyen konkurenciája nincsen. Vonalvezetése intenzív, de Árpádföldre mégsem a lehető legrövidebb útvonalon jut el: ez a Rákosi úti vonalvezetés lenne. A Csömöri úti vonalvezetés azonban a szintbeli vasúti kereszteződés elkerülése és a kerületen belüli utazási igények miatt nem módosítandó. Útvonalának és kapacitásának módosítását jelenleg nem tartjuk szükségesnek, ahogy zuglói szakaszán gyorsjárat jellegének változtatása sem időszerű. Csúcsidőn kívül a 130-as gyorsal való jobb hangolása érdekében kisebb menetrendi korrekciók megfontolását javasoljuk.

130-as gyors: Stadionok – Csömöri út – Újpalota, Sárfű utca

A 130-as gyors több mint 10 éve közlekedik az Örs vezér terét elkerülő útvonalon. Ez kezdetben nehézségeket okozott, azonban az új megállók beiktatásával, illetve a Nagy Lajos király útjai villamosok fejlesztésével a problémát sikerült csökkenteni. A 130-as több fontos összekötő kapcsolatot ad Rákosszentmihálynak: mind az 1-es villamoshoz, mind a Fogarasi úti TESCO áruházhoz, mind Újpalota központjába az egyetlen közlekedési lehetőséget biztosítja a kerületből. Ezen kívül a György utca térségének egyetlen kiszolgáló járata is egyben. Kihasználtsága közepes, útvonalának változtatását nem tartjuk szükségesnek. Sűrűsége még éppen megengedi a csuklós jármű közlekedését. A hétfégi részleges Volvo üzem továbbfejlesztéseként teljes típuscseréjét javasoljuk.

Délutáni csúcsidőben és hétvégén délelőtt a 12 perces követés fenntartása a kihasználtság adatok fényében nem feltétlenül indokolt.

131-es: Örs vezér tere – Rákospalotai határút – Rákosszentmihály, János utca

A járat funkciója a Bercsényi utcai lakótelep tömegközlekedési kapcsolatának biztosítása, ezen kívül a Rákospalotai határút belső részének kiszolgálása. Kihasználtsága ritka követése (12-20 perc) ellenére többnyire közepes. Utasszámának bővítését a kiszolgált kicsiny terület mellett a szerencsétlen körforgalmi vonalvezetése is akadályozza. Korai üzemzárása (21.00 óra) miatt az esti órákban az általa kiszolgált terület tömegközlekedési ellátása nem megfelelő.

144-es: Örs vezér tere – Rákosi út – Rákosszentmihály, Csömöri út

Funkciója elsősorban a Rákosi út tömegközlekedési kiszolgálása, ezt a feladatát csúcsidőben jelentősen tehermentesíti a rövidebb útvonalon közlekedő 144-es gyors, ekkor kihasználtsága emiatt érezhetően csökkent. Vonalvezetése az összes kerületi buszjárat közül a legszerencsétlenebb, tekintettel arra, hogy mindkét irányban háromszor járja végig a Csömöri út (Fogarasi út) és a Rákosi út (Füredi utca) közötti távolságot, ráadásul külső végpontján hurokban végződik. A Rákosi út külső részén felszállók így kétszer annyit kénytelenek buszozni, mint ami egy közvetlen Örs vezér terei járat esetén szükséges lenne. A hosszú kerülők kiiktatására sajnos nincsen mód, mert a járat a két rákosszentmihályi főútvonal közötti kapcsolatot is kiszolgálja, emellett eljutást teremt a kerületből a Füredi utcai lakótelepre is. A Rózsa utcai, János utcai és Mátyás király utcai haránt irányú szakaszokon önálló megállói is vannak, amelyeket vagy semmilyen más járat nem lát el, vagy teljesen más funkciójú járat érint. Emiatt a járat útvonalának reformja nem lehetséges, szerepének csökkentése viszont szükséges és időszerű.

2.2. A Rákosi úti sorompón át közlekedő buszjárat

144-es gyors: Örs vezér tere – Rákosi út – Centenárium lakótelep

A viszonylat beindítását az elviselhetetlenné váló Veres Péter úti torlódások tették szükségessé. A sorompón át történő közlekedés a körvasút alacsony vasúti forgalma miatt különösebb problémát nem okoz, menetideje sokkal rövidebb,

mint az azonos végállomások között járó 44A gyorsjáraté. Kihasználtsága ennek megfelelően magas. Vonalvezetése Örs vezér tere felé nem megfelelő, az egyirányú Csömöri úti kerülő beiktatása teljességgel indokolatlan és értelmetlen, az utasok idejét rabló megoldás. A szóban forgó útvonal más járatokkal is kiszolgált mind Örs vezér tere, mind a Centenárium lakótelep felől. Egész napos közlekedtetése a Veres Péter úti torlódások időszakossága miatt egyelőre nem szükséges.

2.3. A Veres Péter úton közlekedő buszjáratok

44-es gyors: Örs vezér tere – Veres Péter út – R.szentmihály, Szlovák út

A 44-es gyors célját tekintve kettős funkciójú járat: egyrészt besegít a Veres Péter úton közlekedő többi buszjáratnak és a HÉV-nek, másrészt harántirányú kapcsolatot teremt Mátyásföld és Rákosszentmihály külső része között. A külső végponton azonban nincs elfogadható kapcsolata, gyakorlatilag a semmiben végződik. Forgalma emiatt rendkívül csekély, a Veres Péter úti torlódások miatt csökkenő. Követése is ritka: 15-20 perces. Valódi gyorsjáratnak aligha tekinthető, 3 megálló kivételével minden érintett megállóhelyen megáll, két végpontja között hatalmas kerülőt tesz. Közlekedése a Centenárium lakótelepen lakók közlekedését nehezíti, tekintve, hogy a lakótelep súlypontját elkerüli, ugyanakkor a lakótelepet kiszolgáló 44A gyorsal hosszabb útvonala miatt nem tud egyenletes követést biztosítani. A járatcsoport átszervezése általi kiváltása régóta indokolt.

44A gyors: Örs vezér tere – Veres Péter út – Centenárium lakótelep

A járat eredendően a Centenárium lakótelep kiszolgáló viszonylata volt, mára csúcsidőben a 144-es gyors jelentős részben átvette ezt a funkcióját. Mátyásföld és a lakótelep között azonban mára is az egyetlen jó kapcsolatot jelenti, csúcsidőn kívül pedig továbbra is az egyedüli eljutási lehetőséget jelenti innen az Örs vezér terére. Valódi gyorsjáratnak nem tekinthető, hiszen 3 megálló kivételével mindenütt megáll. A 44-es gyors megszüntetése esetén a továbbiakban 44-es jelzéssel, csúcsidőn kívül nagyobb kapacitással közlekedhet. Reggeli csúcsidőben a 144-es gyors utaselszívása miatt 6-9 perces követése már nem indokolt.

45-ös: Örs vezér tere – Veres Péter út – Újszász u. – Cinkota, Lassú u.

Csuklósítása az állandó zsúfoltsága miatt rövidtávon szükséges és várhatóan 2006 tavaszán megvalósuló változtatás. A járat folyamatosan bővülő forgalmának oka a kerületi felsőoktatási intézmények (Budapesti Gazdasági Főiskola Külkereskedelmi Kar, Central European University) bővülő célforgalma. Útvonalának módosítása nem indokolt.

76-os gyors: Örs vezér tere – Veres Péter út – Bökényföldi út – Rákosliget, Naplás út

A 76-os gyors a kerület legnagyobb forgalmú járata. Ennek oka, hogy szinte kizárólagos ellátója a XVI. és a XVII. kerület határán található iparterületnek, valamint a XVII. kerületi Rákosligetnek is. Középtávon csuklósítása elkerülhetetlen lépés a hosszú vonalon a szóló buszok igen sűrű közlekedtetése rendkívül gazdaságtalan. XVI. kerületi vonalvezetése nehezen javítható, így jelenlegi javaslat csomagunkban nem foglalkozunk vele.

2.4. Haránt irányú kapcsolatok**75-ös: Újpalota, Szentmihályi út – Szlovák út – Ostoros út – Cinkota, HÉV-állomás**

Rendkívül ritka követése ellenére folyamatosan növekvő, a lehetőségekhez képest komoly utasforgalom jellemzi. Ennek oka egyrészt az, hogy ez a járat jelenti a legkülső kapcsolatot Budapest e részén, másrészt az általa kizárólagosan kiszolgált területek folyamatos beépülése is az igények bővülése irányába hat. A 75-ös fejlesztése helyett az általa kiszolgált funkciók más járatokkal történő lefedését tartjuk szükségesnek. Ezt azzal magyarázzuk, hogy a Szlovák út és az Ostoros út környékéről közlekedők Örs vezér terei kapcsolatot igényelnek, nem pedig a belváros felé mindkét végponton használhatatlan átszállókapcsolatokkal bíró harántoló járatot. Az eredeti átlós funkció fejlesztését pedig azért nem tartjuk kívánatosnak, mert a 75-ös a XVI. kerület fő közlekedési célpontjait messze elkerüli.

77-es: Örs vezér tere – Nagyiccetelep – Rákosszentmihály – Csömöri út - Bosnyák tér

A 77-es busz egy óriási félkört jár be. Funkciója többes, kiszolgálja az újpalotai ipartelepeket, kapcsolatot teremt Rákosszentmihály és Nagyiccetelep, illetve Nagyiccetelep és Örs vezér tere között. Utasforgalma gyenge közepes, de az általa kizárólagosan kiszolgált megállók miatt jelentős átszervezése nem lehetséges. A 73-as járatcsalád 2005. decemberében megvalósult átalakítását követően megfontolandónak tartjuk végállomásának Bosnyák térről Újpalota, Nyírpalota utcához történő áthelyezését. A Bosnyák tér felől ugyanis kevésbé tartjuk fontosnak az újpalotai ipartelep kiszolgálását, mint magáról a lakótelepről. Másrészt ily módon Újpalota – bár némi kerülővel – de újra közvetlen Örs vezér terei kapcsolathoz juthatna. A Bosnyák téri ág szerepe esetleg úgy növelhető, hogy a 77-es teljes, kétirnyú körjáratként a Róna utca tömegközlekedési kiszolgálását ellátva közlekedjen az Örs vezér terére, azonban e kérdések tárgyalása a XVI. kerület közlekedése szempontjából kevésbé releváns.

177-es: Rákosszentmihály, MÁV-állomás – Rákospalota, Fő út

A 77-es járat folytatását képező 177-es viszonylat kis forgalmú járat, önálló funkciója az ipartelep rákospalota felőli ellátásán kívül néhány csekély jelentőségű XV. kerületi kapcsolat fenntartása. 77-essel történő összekötése legfeljebb takarékosági okokból lehet megfontolandó, érdemi kapcsolatokat nem lehetne teremteni vele. Csekély teljesítménye és szűk körű funkciója miatt a járat érdemi módosítása csak felesleges teljesítmény-befektetés volna, ezért ezt elvetettük.

92-es: Rákosszentmihály, MÁV-állomás – Sashalom – Mátyásföld – Cinkota – Kistarcsa, kórház

A XVI. kerület jelenleg legfontosabb belső buszjárata. Összekapcsolja Rákosszentmihályt, az önkormányzatot, Sashalmot, Mátyásföldet, Cinkotát, a temetőt, a kistarcsai kórházat és az Auchan bevásárlóközpontot. Útvonalán és kapacitásán módosítani nem szükséges, szerencsétlen rákosszentmihályi végállomásának módosítása, esetleg Csertő utcáig történő meghosszabbítása vizsgálendő.

192-es: Rákosszentmihály, MÁV-állomás – Mátyásföld – Cinkota – Rákoskeresztúr, városközpont

A 192-es Budapest utolsó megmaradt klasszikus munkásjárata. Hézagoss menetrendje (munkanapi 9-10 indulás) lehetetlenné teszi normál forgalomban történő hasznosítását, miközben útvonala révén az egyetlen összekötő láncszemet jelentené a XVI. kerület és a XVII. kerület központja között, fejlesztése ezért feltétlenül indokolt. Ehhez útvonal-korrekciónak is szükséges a diszfunkcionális cinkotai kerülő kiiktatása, a 92-essel párhuzamos rákosszentmihályi végszakasz megszüntetése és a járat Újpalotára terelése révén. Ezt követően ez a járat lehet Kelet-Pest új, hiánypótló harántoló tömegközlekedési kapcsolata, egyúttal átveheti a 44-es gyors, a 75-ös és a rákosligeti 180-as autóbusz funkciójának jelentős részét.

A jelenlegi, átszervezésben érintett autóbuszjáratok teljesítmény adatait az 1. sz. melléklet tartalmazza.

3. A változtatási javaslatok részletes bemutatása

Az általános áttekintés alapján a kerület közlekedésében három ponton szükséges változtatás:

- külső kerületrészek jobb bekapcsolása a sugárirányú hálózatba
- Rákosi úti belépési útvonal tömegközlekedési funkciójának bővítése
- haránt irányú kapcsolatok fejlesztése a szomszédos kerületek felé

A viszonylatok elemzésének figyelembe vételével az alábbi viszonylatokat vontuk be a változtatási javaslatba:

44-es gyors → megszüntetés

44A gyors → kapacitásbővítés, többletmegálló létesítése, alapjáratá alakítás

45-ös → csuklósítás, ehhez igazodva kis mértékű ritkítás

75-ös → kapacitáscsökkentés, új párhuzamos viszonylatok erősítése

131-es → útvonalának meghosszabbítása Kísszentmihályig

144-es	→	új, részben párhuzamos viszonylat indítása, kisebb csökkentés
144-es gyors	→	útvonalrövidítés
175	→	új viszonylat Örs vezér teréről Rákosi úton át az Ostoros útra
180	→	üzemidő-korlátozás, útvonalhosszabbítás
192	→	útvonalmódosítás, kapacitásbővítés, üzemidő kiterjesztése

Fentiekén túlmenően a járatok elemzésénél kitértünk a 76-os gyorsjárat csuklósítására és a 77-es útvonalának esetleges módosítási lehetőségeire. Ezeket jelenlegi javaslatunkban azért nem tárgyaljuk, mert mindkettő XVI. kerületen kívüli beavatkozásokat tesz szükségessé. A 92-es autóbusz szerencsétlen rákosszentmihályi végállomása helyett Csertő utcáig vagy Örs vezér teréig történő bevezetését csak opcionális, rendelkezésre álló teljesítmény esetén végrehajtandó változtatásnak tartjuk.

Az alábbiakban részletesen tárgyaljuk az érintett viszonylatokat érintő változásokat. A módosításokat forgalmi teljesítmény szempontjából az 1. sz. mellékletben, útvonalak és megállóhelyek szempontjából a 2. sz. mellékletben tárgyaljuk, a részletes menetrend tervezeteket a 3. sz. mellékletben, a szükséges járműszámok változását a 4. sz. mellékletben mutatjuk be.

44-es: Örs vezér tere – Veres Péter út – Centenárium lakótelep

Gyér kihasználtsága és funkciótlansága miatt a jelenlegi 44-es gyorsjárat új járáttal történő kiváltását javasoljuk. Belső szakaszán a 44A gyors helyébe lépő új, 44-es számú, külső szakaszán a 192-es autóbusz pótolja közlekedését.

Az új 44-es autóbusz a 44A gyorsjárat útvonalán Örs vezér tere és Centenárium lakótelep között közlekedne, követése a reggeli csúcsidőben 6-9 percről 10 percre, napközben 20-ról 15 percre, hétvégén 20-ról 15 percre, késő este 30 percről 15 percre változna. Délutáni csúcsidőben változatlanul 12 percenként közlekedhet. Sűrítését a 44-es gyorsjárat megszüntetése és a Centenárium lakótelep jobb ellátása teszi indokolttá, a járatösszevonásnak köszönhetően a térség kiszolgálásának egyenletessége jelentősen javulni fog. Reggeli ritkítását a Veres

Péter úti dugók miatti folyamatos utasvesztés indokolja, cserébe a 144-es gyorsjárat reggeli sűrítését javasoljuk.

A 44-es autóbusz többlet megállóhelyeket kaphat a jelenlegi 44A gyorshoz képest. A Füredi utcai lakóteleppel, az áruházakkal, valamint a 67-es busszal való átszállókapcsolat megteremtése érdekében Rákosfalva, HÉV-állomásnál történő megállítása mindenképpen indokolt. Az Örs vezér teréről Centenárium lakótelep felé történő kihaladást követően új megállóhely létesítését szorgalmazzuk a Kerepesi úton az Árkád áruház előtt. A megálló vagy a jelenlegi két VOLÁN megállóhely közül a másodiknak érintett megállónál, vagy pedig az Árkád és a Sugár áruházat összekötő gyalogos felüljáró lépcsője előtt jelölhető ki, amelyett a 44-es mellett a 45-ös és a 76-os gyors is használhat. Az új közös megállónál az utasok választhatnak a Veres Péter út felé közlekedő valamennyi buszjárat közül, másrészt megtakaríthatják a buszok Örs vezér teréről történő hosszas (sokszor akár 8-10 percet kitevő) kijutásának időigényét, így korábbi autóbust érhetnek el, mint jelenleg. A 44-es gyors megszűnése miatt új megálló létesítése szükséges az Arany János utcában a Budapesti útról történő kikanyarodást követően, a benzinkút után.

45-ös: Örs vezér tere – Veres Péter út – Újszász u. – Cinkota, Lassú u.

A 45-ös autóbusz vonalán a BKV 2006 tavaszán tervezi a csuklós járművek forgalomba állítását, amelyet az állandó túlszűfolttság miatt a VEKE ezúton is támogat. A jelentős kapacitásbővítés kismértékű járatritkítással párosítható: így a járat csúcsidőben a jelenlegi 5 helyett 6, napközben 10 helyett 12, délután 8 helyett 9 percenként közlekedhet. Este és hétvégi napokon forgalmi paraméterei nem változhatnak. Hétfégén továbbra is szóló autóbuszok közlekedhetnek a vonalon.

Örs vezér terén a külső végpont felé többlet megállóhely létesítését a 44-es járatnál leírt módon szorgalmazzuk.

A továbbiakban csúcsidőn kívül a 44-essel összehangolt menetrend szerint közlekedhet.

75-ös: Újpalota, Szentmihályi út – Szlovák út – Ostoros út – Cinkota, HÉV-állomás

Szlovák úti és Ostoros úti szakaszán a meghosszabbítandó 131-es és az új 175-ös járat jelentős részben átveszi feladatait, Újpalota és a XVI. kerület között pedig a 192-es autóbusszal kívánunk kapcsolatot biztosítani. A 75-ös szerepe ezért jelentősen csökkenhet. Csúcsidőben ezért ritkábban: reggel 12 helyett 20 percenként, délután 20 helyett 40 percenként javasoljuk indítani. Egyéb időszakokban 60 perces követését javasoljuk.

131-es: Örs vezér tere – Rákospalotai határút – Kisszentmihály

A Szlovák út kisszentmihályi szakaszának ellátása érdekében a járat meghosszabbítását javasoljuk. A kérdéses szakaszon jelenleg csak a 75-ös busz közlekedik, amely sem járatsűrűségében, sem az általa felkínált átszállási kapcsolatok tekintetében nem tekinthető elfogadható közlekedési szolgáltatásnak. Az érintett városrészben az elmúlt tíz évben egy teljesen új lakóövezet épült fel, mindennemű közlekedési kapcsolat híján.

A 131-es útvonala Örs vezér terétől a János utcáig javaslatunk értelmében változatlan maradna, azonban a János utcából Csömöri úthoz érkezve a busz nem jobbra, hanem balra kanyarodna be. A Csömöri úton egészen a Szlovák útig közlekedne, ahol ismét balra fordulna. A hurok a Rákospalotai határúton záródna be, a busz természetesen nem jönne végig még egyszer a János utcán. Jelenleg járt útvonalán tehát három megállóhelyet (Csömöri úton: József utca, Rákóczi úton: Rákóczi út és Baross utca) nem érintene, ezeket a 31-es és a 77-es járatok továbbra is összekötik az Örs vezér terével. Új útvonalán minden érintett megállóhelyen megállna, új megálló kiépítése a Rákospalotai határúton a filmgyár bejáratánál – Hunyadi utca elnevezéssel – problémamentesen megoldható. A későbbiekben a lehetőségek függvényében javasoljuk a Rákospalotai határúton új megállóhelyek kiépítését János és a József utcánál, de ezek megléte nem feltétel a viszonylat beindításához.

A változtatással egy időben a korai, 21.00 órai üzemzárás kitolását javasoljuk Örs vezér teréről 21.40-kor és 22.20-kor induló többletforduló beiktatásával.

144-es: Örs vezér tere – Rákosi út – Rákosszentmihály, Csömöri út

A járat közlekedését az új 175-ös járat, valamint a reggeli csúcsidőben sűrűbben közlekedő 144-es gyorsjárat részben kiváltja, ezért ritkítását javasoljuk. Reggel a 175-össel hangoltan a jelenlegi 5 helyett 6-8, napközben 20, délután 8-9 helyett 9-11 percenként javasoljuk indítását. Szombaton délelőtt 12, szombat délután és vasárnap 15 percenként közlekedhet.

144-es gyors: Örs vezér tere – Rákosi út – Centenárium lakótelep

Örs vezér tere felé a járat útvonalának rövidítését javasoljuk a Mátyás király utca – Csömöri út – János utca kerülő kiiktatásával: a busz a Mátyás király utcából közvetlenül a Rákosi útra fordulhat be. A kerülő megszűnésével a menetidő 4 perccel csökkenthető. A csúcsidő hosszabb lefutása miatt reggeli üzemzárása Centenárium lakótelepről 8.20 órára módosulhat.

Új Rákosi úti vonalszakaszán a 175-össel közös megállóban állhat meg a Diófa utcánál és a János utcánál.

A járat napközbeni közlekedését is lehetségesnek tartjuk, de ez kapacitásnövelés nélkül csak a 44-es 20 perces követésével lenne megvalósítható, amit nem tartunk kívánatosnak.

175-ös: Örs vezér tere – Rákosi út – Ostoros út – Cinkota, HÉV-állomás (új viszonylat)

Az új járat funkciója a Rákosi út és az Ostoros út Örs vezér teréről történő közvetlen elérésének a biztosítása. Beindítását az Ostoros úti bővülő lakóterületek elégtelen ellátása, valamint a Rákosi út körülményes Örs vezér terei kapcsolata indokolja. Két végállomása az Örs vezér tere és Cinkota, HÉV-állomás. A viszonylat a 75-össel és a 144-essel összehangolt menetrend szerint közlekedhet. A járat az Örs vezér teréről a 144-es megállójából kiindulva a Füredi úton, a Rákosi úton, majd az Ostoros úton végighaladva éri el 75-ös busszal közös cinkotai végállomását. A vonalon új megálló létesítése a Csillag utcánál Cinkota, HÉV-állomás felé, valamint a Diófa utcánál és a János utcánál Örs vezér tere felé szükséges az alábbiak szerint:

- Csillag utca (Cinkota felé): a Rákosi úton a Csillag utca torkolatával szemben problémamentesen kialakítható
- Diófa utca (Örs vezér tere felé): a Rákosi úton a műszaki üzlet előtt problémamentesen kialakítható (144-es gyorsal közös megállóhely)
- János utca (Örs vezér tere felé): az élelmiszerüzlet melletti szakaszon a 144-es gyorsal közösen kialakítható (amennyiben itt bármilyen probléma felmerülne, a járat részére a 144-essel és a 144-es gyorsal közösen az Ilona utcánál, a Budapest Bank Rt. fiókja előtt jelölhető ki megálló)

A járat a vonalán érintett valamennyi egyéb megállóhelyen is megáll.

Követése: csúcsidőben, napközben 20 perc, szombaton és munkaszüneti napokon 60 perc.

180-as: Rákoskeresztúr, városközpont – Cinkota, Lassú utca

A járat funkcióját a 192-es csaknem teljes egészében átveszi. A továbbiakban a reggeli csúcsidőben, 40 perces követéssel közlekedtetendő, a MÁV 80. sz. vasútvonalán Hatvan felől érkező elővárosi vonatok menetrendjéhez hangoltan. Délután a munkaidő és a tanítás befejeződéséhez kapcsolódóan 2 forduló indítása látszik szükségesnek. A 192-es megszűnő cinkotai kerülőjének kiváltására végállomását Cinkota, Lassú utcához (45-ös autóbuszok végállomása) javasoljuk áthelyezni. A továbbiakban mindkét irányban Rákosliget érintésével (XVII. utca – Gyöngytyúk utca) közlekedhet.

192-es: Rákoskeresztúr, városközpont – Mátyásföld – Centenáriumi lakótelep – Szlovák út – Újpalota, Nyírpalota utca

A 192-es járat új funkciói révén Kelet-Pest új, három kerületet összekötő harántoló járatává válhat. Javasolt új útvonala több szakaszon is jelentősen eltér a jelenlegi 192-esétől. Végállomásai: Rákoskeresztúr városközpont és Újpalota, Nyírpalota utca.

Rákoskeresztúr városközpont és Cinkota autóbuszgarázs között mindkét irányban a Pesti út – Cinkotai út útvonalon javasoljuk közlekedtetni, ezzel a Pesti úti lakótelepekről, a 61-es, 62-es és a 80-as buszokról jobb kapcsolat biztosítható. A

kieső rákosligeti vonalszakaszon a busz közlekedését a 76-os gyors és a 198-as gyorsjárat kiváltja. A 180-as leépítése miatt egyedül a kisforgalmú Tarack utcai megállóhely veszíti el reggeli csúcsidőn kívül rákoskeresztúri közvetlen kapcsolatát.

A hosszadalmas cinkotai kerülőútvonal kiiktatásával a járatot Cinkota autóbuszgarázs és az Újszász utca között a 76-os gyorsal megegyezően a Rákosligeti határuton és a Bökényföldi úton javasoljuk járatni.

Mátyásföldön az autóbusz a Zsélyi Aladár és a Pilóta utca helyett mindkét irányban a Jókai Mór utcában közlekedhet, ezáltal közelebb kerülhet a kerület tényleges központjához, az itt található intézményekhez (SZTK, posta, rendőrség, gyógyszertár). A Jókai Mór utcában a Veres Péter út torkolata előtt kialakítandó megálló – a járat zavarérzékenységet csökkentendő – mindkét irányban időkiegyenlítő pontként szolgálhat.

Centenárium lakótelepre történő betérését a Futórózsa utcai déli irányú megállók hiánya miatt nem javasoljuk, így itt továbbra is megszokott útvonalán, az Arany János utcában közlekedhet mindkét irányban.

A Mátyás király utcából a járat a Rákosi útra jobbra kanyarodva bejárhatja a 44-es gyors felhagyott külső hurkát, majd a Szlovák úton, a Csömöri úton, a György utcán, a Rákospalotai határuton és a Szentmihályi úton érheti el Újpalotát, majd a az Erdőkerülő-Zsókvár-Nyírpalota utcákon keresztül éri juthat el a 73-as és 173-as gyors járatokkal közös végállomásra. Visszafelé a György helyett a lefedni kívánt terület szempontjából még kedvezőbb János utcán át közlekedhet, egyébként útvonala megegyezik a másik iránynál leírtakkal.

Útvonalán új megállóhely (összesen 3 darab) kiépítése kizárólag a Jókai Mór utcai szakaszon szükséges: a Veres Péter út torkolatában mindkét irányban, az Újszász utcánál pedig csak Rákoskeresztúr felé. Csak Újpalota felé szükség van még egy újabb megálló kiépítésére a Bökényföldi út és az Újszász utca kereszteződésénél is, de forráshiány esetén ez későbbre halasztható.

A járat csúcsidőben 20 percenként, minden egyéb időszakban 30 percenként közlekedhet, kezdetben szóló autóbuszokkal. Végleges járműtípusának és követési idejének beállítása a forgalmi tapasztalatok alapján lehetséges.

A többletteljesítmények kompenzációja

A változtatási csomag által okozott többlet futásteljesítmény csökkentésére az alábbi járatok menetrendjének átalakítását javasoljuk:

130-as gyorsautóbusz: A közepes kihasználtság és a 192-es részleges utaselvonó hatása miatt a járat a délutáni csúcsidőben, valamint hétvégén délelőtt 12 helyett 15 percenként indítható. Ezzel munkanapokon 3, hétvégén 2 forduló törlésére van mód.

96-os autóbusz: A járat igen gyenge holtidőszaki kihasználtsága miatt javasolható a menetrend átalakítása. A buszok Újpalotáról 19.20-22.20 között mindennap 30 percenként indíthatók. Hétvégén a 4.30 órai üzemkezdetet követően 5.00-19.20 között folyamatos 20 perces járatkövetés alkalmazható. Ezzel munkanapokon 3, hétvégén 6 forduló kivonása lehetséges. Ehhez kapcsolódóan a 47-es autóbusz 19.00 órai Rákospalota-Újpest indulását követő menetek 8 perccel korábban teljesíthetők a ritkábban közlekedő 96-os busszal való hangolás érdekében. A kocsikilométer teljesítményt ez utóbbi változtatás nem befolyásolja

4. Összefoglalás

A bemutatott fejlesztési javaslat a mellékelt teljesítményszámítások alapján az üzemeltetési költség növekedése és jelentős beruházási ráfordítás nélkül valósítható meg. Az új forgalmi rendhez szükséges időszakos járműszámokat a 4. sz. mellékletben mutatjuk be. A javaslatcsomag eredményeképpen csúcsidőben 3-mal kevesebb, csúcsidőn kívül 1-gyel több jármű közlekedtetése szükséges – ez a szűk keresztmetszet elvéből kiindulva nyilvánvalóan üzemeltetési költség megtakarítást jelent a BKV Rt.-nek, amely kompenzálja a heti 0,95%-os, 496 kocsikilométert kitevő többletteljesítményt. Így a közlekedési társaság is érdekelt lehet a változtatáscsomag mielőbbi bevezetésében.

A javaslatot készítette:

a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE)

Közlekedésfejlesztés munkacsoport

© 2005-2006

Témafelelős, munkacsoportvezető-helyettes: *Horn Gergely*

Munkacsoport-vezető: *Vitézy Dávid*