



Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

A European Passengers' Federation tagja

Székhely: 1074 Budapest, Dohány utca 54. I/2 • Postacím: 1255 Budapest, Pf. 161.
Web: www.veke.hu • E-mail: veke@veke.hu • Adószám: 18104202-1-42

Vélemény a „Trolibusz keretmenetrendi módosítások” c. BKK dokumentumról

Koncepcionális észrevételek:

A Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE) áttekintette a 2013. januártól tervezett menetrendi módosításokat tartalmazó munkaanyagot, mellyel kapcsolatban az alábbiakban ismertetjük a főbb koncepcionális, illetve viszonylatonkénti észrevételeinket. Egyesületünk előtt is ismert, hogy a ZIU járművek forgalomból történő kivonási kötelezettsége, valamint az MAN járművek beérkezése befolyásolja a viszonylatok kiadási struktúráját. Áttekintve a BKK javaslatait, több olyan, az alapelveket is részben érintő észrevételt is szeretnénk tenni, amelyek a munkaanyagban leírtaktól eltérő megoldásokat szorgalmaznak a járműkiadás tekintetében.

Alapelvnek tekintjük, hogy **a járműoldali paramétereket, illetve a típushomogenitásra való törekvést (üzemi szempontból) felül kell írnia a szolgáltatás minőségét előnyben részesítő megközelítésnek (utasérdek)**. Ennek értelmében ki kell használni azt az adottságot, hogy valamennyi szóló trolibusz januártól alacsonypadlós lesz. Meg kell teremteni annak az alapját, hogy **közel egyenletes alacsonypadlós kiszolgálás legyen biztosítható** a hálózati szempontból jelentős viszonylatokon, tehát ne legyenek kitüntetett, teljesen alacsonypadlós viszonylatok, amikor akad még mindössze 1-1 alacsonypadlós kocsival, hasonló környezetben üzemelő viszonylat is. (Lásd a 70-es vs 74-es viszonylatok tervezett paramétereit.) Bár a műszaki szempontok alapján első ránézésre talán célszerűbb a homogén üzemi környezet, ám a trolibuszüzem mérete nem olyan nagy, hogy ne lehetne az egészet homogénnek tekinteni, s a hangsúlyt az üzemi szempontok helyett inkább a kínálati szint emelésére helyezni. Ne feledjük, hogy a 70-es vonal kapta annak idején közel a teljes IK412T flottát, majd a Solarisok nagy részét is. A BKK terveiben azonban munkanapokon mindössze 2 MAN kocsi jelentené az alacsonypadlós szolgáltatást, amely komoly visszalépést eredményezne, ezért elfogadhatatlan. A kínálat ilyen jellegű átrendezésének elkerülésére azt javasoljuk, hogy **a 70-es, a 74-es, a 76-os és a 78-as viszonylatokon különböző mértékű vegyes, szóló/csuklós üzem** jöjjön létre, illetve maradjon meg, mint ma a 70-es és 76-os esetében. Általános érvényű javaslatként a vonalakon a GVM-eket jellemzően kétrészes forgalmi számokban tartjuk célszerűnek közlekedtetni, néhány jármű napközbeni forgalomban tartása mellett. **Ezzel a megoldással a belvárosi vonalakon egyenletesebb alacsonypadlós szolgáltatás adható, miközben a klasszikus csuklós viszonylatokon az MAN járművek nagyobb összpontosítása révén akár kétszeresére emelhető az alacsonypadlós szolgáltatás a BKK által tervezetthez képest.** További lépések csak a budapesti villamos- és trolibusz járműprojekt keretében beszerezendő új járművek esetében tehetők meg.

Egyetértünk azzal az állítással, hogy „a belvárosi vonalak jellemző utazási igényei (rövid megálló utazások) a szóló kocsis, sűrű követést igénylik, így **a kényeszerű járműméret bővítést nem indokolt a követési időkkal egy az egyben lekövetni**”. Ennek értelmében koncepcionálisan sem támogatjuk a

belvárosi viszonylatok csuklósítása miatti ritkítást, különösen nem a napközbeni időszakokban. A 70-es és 78-as viszonylatok utasvonzó hatása, hogy napközben is sűrű közös követéssel rendelkeznek, így akár a földalatti alternatíváját is jelentik sokak számára. A tervezett reggeli 25-30%-os és a napközbeni 25%-os ritkítás abba az irányba tolhatja az utasforgalmat, amelyen a 72-es vonal is keresztülment a 3-4 perces ZIU közlekedésről való átállás után. Az 5-6 perc körüli követés hiába tekinthető sűrűnek, már sokat rontott a vonal kínálatosságán, jó lenne ezt elkerülni a 70-es és 78-as esetében. Egyben felhívjuk a figyelmet, hogy **megevesztő a csuklósítás miatti kapacitásbővítést túlértékelni**: a forgalomból kikerülő ZIU-k 32, a GVM-ek 35 ülőhellyel rendelkeznek. Hiába ad több állóhelyet a GVM, az ülőhelyhez való jogot, amely különösen napközben indokolt, jelentősen rontaná pl. a 70-78-asra kialakított terv, effektíve csökkenne az óránként felkínált ülőhelyek száma.

Támogatjuk azt az alapelvet is, hogy a kevésbé frekvenciált, a gyakorlati kiadás alapján csuklós vonalakra (73, 79) nem kerül hétköznapi alacsonypadlós jármű, és azt is, hogy a 83-as májusi (csuklós üzemű) átadásáig átmeneti járműgazdálkodás van, vegyes, részben autóbuszos közlekedéssel.

Nem fogadjuk el azonban, hogy a januári tervek alapján hétköznapi reggel a jelenlegi 120 kocsi helyett már csak 112 venne részt a budapesti trolibusz-közlekedésben. A 7% körüli járműszám-csökkentés szembemegy a fenntartható és környezetbarát városi közlekedés elveivel. Továbbá, a GVM járművek ismereteink szerint költség-hatékonyabban üzemeltethetők fajlagosan mind a ZIU, mind a jelenleg futó alacsonypadlós szóló kocsiknál, tehát költségoldali racionalizálás, mint a ritkítás és teljesítménycsökkentés alapja, nem fogadható el.

Amennyiben a járműszám csökkentését műszaki szükségszerűség indokolja, akkor akár a 83-as viszonylat nagyobb arányú átmeneti, buszos pótlásával, akár pedig az elmaradt trolibusz főjavítások felgyorsításával, semmint a teljesítmény ilyen arányú csökkentésével indokolt beavatkozni.

A BKK részéről megküldött dokumentum 7. oldalán lévő „Kihasznátlási adatok bemutatása” című táblázat módszertanát nem ismerjük, kérjük ennek pontosítását. Amennyiben az ott szereplő adatok a két irány utasforgalmának átlagát mutatják, és nem a csúcskeresztmetszetekre vonatkoznak, az számos aszimmetrikus terhelésű viszonylat (pl. 70, 72, 74, 74A, 76, 78, 80A) esetén jelentősen torzít, és nem ad valós képet a szűk keresztmetszetekről. Kérjük az adatok pontosítását.

Viszonylatonkénti javaslatok és észrevételek:

70-78: Vegyes üzemet javasolunk hétköznapi, alapvetően szóló trolibuszokkal, csúcsidőben csuklós (GVM) kocsikkal kiegészítve. E javaslat révén – az eredeti elgondolással ellentétben – nem csökkenne jóformán az alacsonypadlós szolgáltatás a két vonalon, és a követési időköz kényszerű növelésére (ez általánosan a viszonylatok utasvesztés irányába való eltolására) sem lenne szükség. További érv a szóló járművek nagy aránya mellett, hogy a gyakran előforduló Kossuth Lajos téri útlezárások alkalmával a Kozma Ferenc utcában tolatással kénytelenek fordulni a trolibuszok, amely manőver szóló járművekkel egyszerűbben végezhető, mint csuklóssal. A hétfégi forgalomban a szóló, alacsonypadlós üzemet támogatjuk, így az MAN kocsik más, csuklós viszonylatok alacsonypadlós szolgáltatását tudják javítani.

73: A tanítási időszak csuklós üzemét járműgazdálkodási okokból továbbra is elfogadhatónak tartjuk, és javasoljuk, hogy hasonló okokból kifolyólag a többi időszakban (tanszünetben, hétvégén) is csuklós, GVM típusú járművek szolgálják ki a vonalat. Ennek eredményeképp ezen időszakokban az alacsonypadlós szolgáltatást nyújtó trolibuszok felhasználhatók más, frekvenciáltabb vonalakon.

74: A fent kifejtett indokok alapján a 74-esre is vegyes (szóló + csuklós) üzemét javasolunk hétköznap; melynek eredményeképp a belvárosi szakasz terhelése is valamelyest csökken. A GVM-eket elsősorban a kétrészes számokra javasoljuk beosztani. Támogatjuk a későbbi üzemzárást, hiánypótló elemnek tekinthető. Vizsgálandó, hogy a Kassai téri buszsáv, valamint az M3-as autópálya fővárosi bevezető szakaszának lecsökkent forgalma miatt valóban indokolt-e a Károly körúti hosszabb időkiegyenlítés a jelen formájában. Gyakran perceken át két jármű is áll a megállóban. Felülvizsgálandó a menetidő is. Nem támogatjuk a kismértékű ritkítást reggel, különösen úgy, hogy eközben változatlanul 14 jármű szolgálja ki a vonalat. A vegyes üzem esetén a Csáktornya parki végállomás műszaki adottságai miatt javasoljuk a 74-es és 74A felállóhelyének felcserélését, így a jelenlegi 74A helyén két csuklós jármű is elfér, különösen, ha azt a megállóhelyet néhány méterrel előrébbre helyezik át, nem akadályozva ezzel az első felállóhely elérését.

Opcionális felvetés: ha a 74-es menetrendi felülvizsgálatára sor kerül, és 13 járművel is kiadható a mai követés a csúcsórában, akkor a lekerülő jármű 74A-ra beállításával 6,67 perces követés adható ebben az időszakban, amely komoly előrelépés (különösen, hogy a 25-ös autóbusz már nem közlekedik az Ungvár utcán keresztül), miközben többlet költsége nincs. A 74-es Amerikai úti utaslépcsőjéből is látszik, hogy lenne igény reggel a Kisföldalatti sűrűbb elérésére.

74A: Nem támogatjuk az üzemidő esti szűkítését; javasoljuk, hogy 20 és 21 óra között egy jármű közlekedjen 20 perces követéssel. A fordulóidő így szűkebb lenne a jelenleginél, de még így is több tartózkodási idő jutna a járművezető számára egy óra alatt összességében, mint a 74-es esetén, 60 perces fordulóidőnél. Nem támogatjuk a hétfégi 20 perces közlekedést, különösen nem a feltüntetett két jármű felhasználásával. Jelentős állásidők vannak ma is a 15 perces követés mellett, 40 perces fordulóidő esetén **16 perc forgalomban közlekedésre 24 perc állásidő** jutna, ami nyilvánvalóan nem gazdaságos. Javasoljuk a 15 perces hétfégi követés megtartását, hiszen a tervezett két járművel ez is kényelmesen biztosítható. Egyedül a vasárnap reggelt látjuk kivételnek, amikor üzemkezdettől 9 óráig 20 perces követés egy járművel elfogadható.

Nem támogatjuk a 74-es ritkítása miatti 9-10 perces reggeli követést sem. A hangolás ma is csak elvi, gyakori az együttfutás befelé is. Délután különösen esetleges az elvben hangolt rendszer kifelé, hiszen a 74-es esetében a forgalmi viszonyoktól függ, hogy mikor ér a közös szakaszra. Nincs értelme a 74A-t 8-9 percről 10 percesre ritkítani, hiszen jármű megtakarítást sem eredményez. Nem támogatjuk az év végi 15 perces munkanapi követést, két járművel a 12 perces közlekedési rend is alkalmazható, ismét feladva a közös szakasz hangolhatóságát, de hatékonyabb szolgáltatást nyújtva.

Opcionális felvetések: (i) Ha a 74-es és 74A felállóhelyének cseréjére nem kerül sor, a VEKE által a 74-esre tervezett GVM-ek közül kettőt érdemes a 74A-ra helyezni csúcsidőben annak érdekében, hogy a 74-es felállóhelyén álló járművek ne akadályozzák a 74A-t. (ii) A 74A 20 perces követési időszakaiban a szűk fordulóidő és a műszaki pihenők miatt érdemes megvizsgálni a 74-es és 74A trolik közti

átszerelések lehetőségét, hasonlóképp, mint például a 124-es és 125-ös autóbusz esetében történik a Bosnyák téri végállomáson.

75-79: A hétfvégén szünetelő 79-es trolibusz pótlására a 12-ről 10 percre sűrítendő 75-ös trolibuszt nem tartjuk elégségesnek, különösen a nyári időszakban, amikor a Városligetbe látogatók miatt magasabb a járművek kihasználtsága. Javasoljuk a 75-ös trolibusz 7-8 percenkénti közlekedtetését szombaton délelőtt egész évben, valamint szombaton és munkaszüneti napokon egész nap legalább a májustól októberig tartó időszakban. A szombat délelőtti 7,5 perces közlekedés esetén megfontolandó a 76-ossal való hangolás.

76: A jelenlegi vegyes (szóló + csuklós) üzem fenntartását javasoljuk, a csuklós GVM típusú járműveket alapvetően a csúcsidőszakban közlekedtetve. E módosítás révén elfogadható lenne a hétköznap reggeli kis mértékű ritkítás, mely tiszta szóló üzem esetén nem támogatható.

83: A vasárnapi üzem jogosságát utasforgalmi szempontból nem feltétlenül látjuk bizonyítottnak, így azt kísérleti jelleggel javasoljuk csak bevezetni, majd az első hónapok tapasztalatai alapján véglegesíteni, vagy elvetni. Ugyan a Baross utcai szakaszon a 4-es, 6-os villamosra történő ráhordásban – megfelelő hangoltság esetén – tehermentesíteni tudja a 109-es autóbuszt, a Fővám tér és környékére szombat késő délután és vasárnap jóval kisebb célforgalom irányul a vásárcsarnok és az egyetem zárva tartása miatt. Javasoljuk továbbá, a 73-as trolibuszhoz hasonlóan, hogy a Fővám tér átadását követően minden nap (hétfvégén is) csuklós trolibuszok szolgálják ki a vonalat, hogy a szóló trolibuszok átirányíthatók legyenek a belvárosi vonalakra, ahol nagyobb szükség van rájuk. Az alacsonypadlós szolgáltatást a 83-as vonalon hétfvégén is MAN típusú járművel biztosítanánk.

Járműkiadási javaslatok:

Az alábbiakban a 83-as trolibusz felsővezetékes üzemmódban történő közlekedtetésének idejére (azaz 2013 májusától érvényes) járműkiadására teszünk javaslatot. A hasonló jellemzőkkel rendelkező járművek (IK411T-IK412T-GST, illetve GVM-IK435T) közötti átcsoportosítás szabadon lehetséges, a kööttségek csak az eltérő jellemzőjű járművekre (pl. csuklós-szóló, vagy magaspadlós-akadálymentes) vonatkoznak a javaslatunkban. A 2013. január és május közti időszakra érvényes járműkiadást hasonló feltételrendszer mellett képzeljük el, azzal az eltéréssel, hogy a 83-as viszonylat csuklós kocsijai átmenetileg a 70-es, 74-es, 76-os és 78-as viszonylatokra kiadott GVM-ek számát növelik az ott közlekedő Solaris GST járművek kárára.

2013. tavaszától (83-as troli az eredeti útvonalán, felsővezetékes üzemben közlekedik)**III./A. Alapmenetrendi munkanap**

Vonal	Szóló			Csuklós			Követési idő		
	IK. 412T	IK. 411T	GST	GVM	IK. 435T	MAN	reggel	napköz.	délután
70	2		4	4			4,5	7,5	5
72				6		2	6	10	6,67
73				4			10	10	10
74	6		4	4			4,29	7,5	5
74A		1		2			8,57	15	8,57
75				9		2	5,5 - 6	10	6,67
76	2		3	5			4,5 - 5	6	5
77				2	5	1	6,67	10	7,5
78	2		3	4			4,5	7,5	5
79				4			10	10	10
80							-	-	-
80A				2	7	2	4,5 - 5	6,67	5
81				7		2	2,67	5	3
82				7		1	6	10	7,5
83				5		2	4,5 - 5	8,57	5
Össz.	12	1	14	65	12	12			
Állom.	15	1	16	84	15	15			
Kiad. %	80,0%	100,0%	87,5%	77,4%	80,0%	80,0%			

III./B. Iskolaszüneti munkanap

Vonal	Szóló			Csuklós			Követési idő		
	IK. 412T	IK. 411T	GST	GVM	IK. 435T	MAN	reggel	napköz.	délután
70	2		4	2			6	7,5	6,67
72				5		2	7 - 7,5	10	7,5
73				4			10	10	10
74	3		5	4			5 - 6	7,5	6,67
74A	2	1					9-10	15	10
75				7		2	6,67 - 7,5	10	7,5
76	3		2	3			5 - 6	6,67	6
77				2	4	1	7,5	10	10
78	2		3	2			6	7,5	6,67
79				4			10	10	10
80							-	-	-
80A					7	2	5,5 - 6	6,67	6
81				5		2	3,33	5	4
82				5		1	7,5	10	10
83				4		2	5,5 - 6	8,57	6
Össz.	12	1	14	47	11	12			
Állom.	15	1	16	84	14	15			
Kiad. %	80,0%	100,0%	87,5%	56,0%	78,6%	80,0%			

III./C. Szombat

Vonal	Szóló			Csuklós			Követési idő		
	IK. 412T	IK. 411T	GST	GVM	IK. 435T	MAN		délelőtt	délután
70	2		4					10	10
72				3		3		10	10
73				4				10	10
74	3		4					10	10
74A	1	1						15	15
75				6		3		7,5	7,5/10
76	3		4					7,5	10
77					3	2		15	15
78	2		2					10	10
79								-	-
80				3	6	2		6	6,67
80A								-	-
81								-	-
82				4		1		10	15
83				3		1		10	10
Össz.	11	1	14	23	9	12			
Állom.	15	1	16	84	14	15			
Kiad. %	73,3%	100,0%	87,5%	27,4%	64,3%	80,0%			

III./D. Vasárnap

Vonal	Szóló			Csuklós			Követési idő		
	IK. 412T	IK. 411T	GST	GVM	IK. 435T	MAN		délelőtt	délután
70	2		4					10	10
72				3		3		10	10
73				4				10	10
74	3		4					10	10
74A	1	1						15	15
75				5		2		7,5/10	7,5/10
76	2		3					10	10
77					3	1		15	15
78	2		2					10	10
79								-	-
80				1	6	3		7,5	6,67
80A								-	-
81								-	-
82				2		1		15	15
83				2		2		10	10
Össz.	10	1	13	17	9	12			
Állom.	15	1	16	84	14	15			
Kiad. %	66,7%	100,0%	81,3%	20,2%	64,3%	80,0%			

Hosszabb távú, infrastrukturális beruházást is igénylő fejlesztési javaslatok:

Jelen véleményünk a 2013. januártól (illetve májustól) alkalmazandó menetrendi és járműgazdálkodási szempontokra összpontosít, nem foglalkozik hálózat-fejlesztési kérdésekkel. Biztosak vagyunk azonban abban, hogy a budapesti trolibusz közlekedésben néhány kisebb, rövid távú beruházással több, részben vagy egészben gyengébb forgalmú viszonylat potenciálja növelhető, hálózaton belüli szerepe erősíthető (pl. 72, 77, 79, 82, 83). A 72-es trolibusz Dózsa György úton kívülre eső ága utasforgalmának növelése érdekében érdemes lehet megvizsgálni a 82-es trolibusszal történő összekötés lehetőségét (akár a Kacsóh Pongrác úti felüljárón, akár a Thököly úton, vagy a Szugló utcán keresztül); továbbá a 79-es trolibusz Árpád híd M, vagy Népfürdő utcáig (1-es villamos megállóig) történő meghosszabbítását is. A 83-as trolibusz meghosszabbításához Kőbánya alsó, illetve Népliget M felé részben rendelkezésre is áll a felsővezeték, indokolt lehet továbbá a 77-es vonal Rákospatakon túli rendkívül bonyolult és utasbarátnak nem nevezhető vonalvezetésének a felülvizsgálata is, valamint a Keleti pályaudvarig történő behozatala. Egyesületünk szívesen részt vesz a hosszú távú tervek kidolgozásában is.

Budapest, 2012. december 1.

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Budapest és elővárosa csoport