

Iktatószám: 51/ 2139 /2005.

Ügyintéző: Pető János

Telefon: 12-243

Melléklet: 1 db

Hiv.szám: -

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

Vitézy Dávid
munkacsoportvezető

1144 Budapest, Ond vezér útja 33. VI/27.

Tárgy: a Róna utca tömegközlekedési kiszolgálása a 32-es autóbusz útvonalának módosításával

Tisztelt Vitézy Dávid Úr!

Köszönettel áttanulmányoztuk a fenti tárgyban készített vizsgálati anyagot. Részletes és szándékunk szerint objektív véleményünket a levélhez mellékeljük.

A javasolt módosítással kapcsolatos rövid állásfoglalásunkat az alábbiakban foglalom össze.

A 32-es autóbusz Róna utcai útvonal-módosításához és sűrítéséhez szükséges jármű-feltételek megítélésünk szerint nem állnak rendelkezésre (részletezve a mellékletben):

- a 132-es gyorsjárat megszüntetésének és járművei átcsoportosításának jelenleg nem látjuk realitását,
- a XIII. kerületben a Fáy utcai szakasz felhagyásával pedig utasérdekeket sértenénk.

A 32-es autóbusz jelenlegi formájában nem csupán Zugló és Angyalföld kapcsolatát biztosítja, hanem jóval nagyobb területről, a Nagy Lajos király úthoz befutó járatok vonzáskörzetéből utazóknak ad Angyalföld felé eljutási lehetőséget. A Róna utca helyi forgalmát tehát nem tartjuk célszerűnek egy kerületeket összekötő, harántoló jellegű járáttal megoldani.

A 32-es Róna utcai vonalvezetése, bár megadná a ma is létező átszállási kapcsolatokat, azonban növelné az érintettek eljutási idejét, illetve sokaknak többlet-átszállást okozna. Az Őrs vezér terén, függően az útvonal-változattól, ugyancsak romlanak az átszállási kapcsolatok.

A javasolt útvonal forgalomtechnikai problémákat is felvet, amelyek ügyében forgalomtechnikusok illetékesek állást foglalni.


A módosítás természetesen előnyös a Róna utca lakóinak eljutása szempontjából, azonban más utasoknak, sőt útvonaltól függően egyes lakóknak is hátrányos lehet. Hiányzó Róna utcai adatok hiányában azonban a két útvonalon előnyösen, illetve hátrányosan érintettek számát nem tudjuk egymáshoz viszonyítani.

Az említettek és a mellékletben részletezettek alapján a 32-es autóbusz Róna utcai útvonal-módosítását nem tartjuk célszerűnek. A Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályával egyetértve úgy véljük, hogy a Róna utca tömegközlekedése egy helyi forgalomra méretezett, új viszonylattal lenne célszerűen kiszolgálható. Ennek forrásai azonban jelenleg nem állnak rendelkezésünkre.

Kérem válaszom szíves elfogadását.

Budapest, 2005. október „28”

Üdvözlettel:



Bósze Sándor
főosztályvezető

571/2139/2005.

Észrevételek

a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

„A zuglói Róna utca tömegközlekedési kiszolgálásának megoldása – Javaslat 32-es és 132-es gyors buszjáratok átszervezésére” c. vizsgálati anyagával kapcsolatban

A 2001. októberben létrejött Őrs vezér terei villamos-összekötést megelőzően, majd azt követően is több vizsgálat készült a BKV Rt.-nél a 32-es autóbuszok további üzemeltetésére vonatkozóan. Különböző lehetőségek merültek föl, közöttük olyan is, amelyben a 32-es csupán Bosnyák tér – Árpád híd között közlekedett volna, és vizsgáltunk olyan változatot is, amely alapvetően megegyezett volna a jelen anyagban szereplővel. Erről a következőt írtuk 2002. tavaszán:

„... a legcélszerűbb az lenne, ha a járat a Bosnyák térnél elhagyná a Nagy Lajos király útját és csak az Őrs vezér terén térne vissza a Fehér útra (ugyanaz ellenkező irányban is áll). A Nagy Lajos király útja, valamint a Róna utca csomópontjainak forgalomtechnikai kialakítása azonban korlátokat állít ez elé, így sem a Thököly út (balos ívek hiánya), sem a Szugló utca (szűk csomópontok) sem az Egressy út (Róna utcai útszűkület, szűk csomópont) nem vehető igénybe ilyen célra. Járhatónak tűnik azonban a Mogyoródi út, amelynek igénybevételét javasoljuk.”

Az esetleges módosítás hatásait elemezve elvetettük a Róna utcai útvonal-vezetést. Mivel a 32-es autóbusz még az Őrs vezér teréig lerövidítve is harántoló jellegű, ezért nem kívántuk a Róna utca helyi feltárására használni.

Az Egyesület javaslata szerint a Róna utcai közlekedés és sűrítés többlet-teljesítményeinek forrása egyrészt a 132-es gyorsjárat megszüntetése, másrészt a XIII. kerületben a Fáy utcai szakasz felhagyása.

132-es gyorsjárat megszüntetése

A 132-es gyorsjárat 2002. évi beindítása a X. kerület vezetőivel folytatott egyeztetés eredménye volt. A járat kőbányai szakaszán, elsősorban a Fehér úti – valamennyi ott közlekedő autóbuszjárat menetrendszerűségét szétziláló – közúti torlódások miatt jórészt kihasználatlan, bár az egyetlen, amelyre a XVII. kerületből érkező autóbuszokról közvetlenül lehet átszállni a Sörgyárnál. A BKV Rt. a Paraméterkönyv adta lehetőségen belül már csoportosított át teljesítményt a 132-es gyorsról a 32-es alapjáratra; a gyorsjárat további ritkítása azonban már nem lehetséges.

A BKV Rt. részéről is felmerült a részben kihasználatlan, részben hangolhatatlan, állandó késéssel közlekedő 132-es gyorsjárat megszüntetése és ez ügyben már megkerestük a X. kerületi Önkormányzatot. Birtokunkban van a X. kerület 2005. szeptemberi keltezésű állásfoglalása, amelyben elutasítja a 132-es gyors

megszüntetését annak ellenére, hogy a felszabaduló teljesítményt részben kerületi probléma megoldására javasoltuk felhasználni. Bár a döntés joga a fővárosé, azonban úgy véljük, hogy sem a BKV Rt., sem a főváros nem hagyhatja figyelmen kívül a X. kerületi Önkormányzat állásfoglalását, tehát jelenleg a gyorsjárat megszüntetésének nem látjuk a realitását.

Megállóhelyek megszüntetése az angyalföldi szakaszon

Az Árpád hídi metróállomástól induló 32-es autóbusz kisebb kitérőt tesz jelenleg a Váci út – Fáy utca – Röppentyű utca útvonalon, két megállót érintve. A javaslat szerint a 32-es „nem érinti többet a Fáy utcai, teljesen értelmetlen kerülőútvonalat”. Az itteni két megálló „igénybevétele elenyésző...”.

Megítélés kérdése, hogy az említett két megállóhely utasforgalma elenyésző vagy jelentős-e, s ebben nem is kívánunk állást foglalni. A két megálló forgalmára a BKV Rt.-nél léteznek utasszám-adatok (2004. tavaszi felmérés), amelyekből viszont egyértelműen számszerűsíthető, mennyi utasnak változik – többnyire negatívan – az eljutási lehetősége a vonalszakasz felhagyásával akkor is, ha a kimaradó megállókat a metró, illetve a 120-as autóbusz kiszolgálja.

Utasforgalom 2004. márciusában, hétköznapon:

Mh. neve	Leszálló utas (fő)	Felszálló utas (fő)	Összes érintett utas (fő)
Forgách u. metróállomás	199	840	1.039
Frangepán utca	593	356	949
Összesen	792	1.196	1.988

A két megállóhely szerepe és forgalma kifejtve a következő.

A *Forgách utcánál* mindössze 199 leszálló utast regisztráltunk. Ők olyan utasok, akik a Váci út – Forgách utca térségébe igyekeznek, a 32-essel az Árpád hídhöz érkezve fönmaradnak a járművön, vagy más felszíni járatról szállnak át egy megállóra. Számukra valóban ajánlható a metró igénybevétele.

A *Forgách utcánál felszálló 840 utas* vagy a térségből (lakóhelyérő, de elsősorban munkahelyéről) indul, vagy Újpest felől érkezik metróval és az első átszállási ponton vált a 32-es autóbuszra. Nekik egyértelműen idővesztés, hogy az autóbuszt csak az Árpád hídtól vehetik igénybe.

Aki itt kezdi utazását, annak le kell mennie a metróhoz, egy megállót utazni azzal, újabb lépcsőn le, majd mozgólépcsőn fel aluljárósintre, és még egy lépcsőn föl a 32-es végállomásához. Ez még egy sűrűbben közlekedő 32-esnél is 3-4 perces idővesztéssel jár. Aki pedig metróval Újpest felől érkezik, annak tovább kell utaznia, az Árpád hídnál ugyanazt a túrát végigcsinálnia; számukra az időtöbblet 2-3 perc.

A *Frangepán utcánál 593 utas száll le* a 32-esről. A Fáy utca – Frangepán utcai kereszteződés az Árpád hídtól megközelíthető a 120-as autóbuszsal is, érdekes módon azonban azt jóval kevesebb, mindössze 168 fő használja erre a két megállóra. Amennyiben a 32-es nem érinti a Frangepán utcai megállót, akkor csúcsórában további 40-45 utas a 10 percenként járó, magas kihasználtságú 120-ast terheli.

A *Frangepán utcánál 356 fő száll fel a 32-esre*. A helyi utasokon túl itt helyben tudnak átszállni a 120-assal érkezők. Nekik tovább kell majd utazniuk a 120-assal, amely a *Petneházy csomópont* után áll meg; onnan a csomóponton átkelve (esetenként valószínűleg átrohanva) 80-100 méterre érik el a 32-est.

Végül is a kimaradó két megállóhelyről ma közvetlen kapcsolat létezik a Béke térre, a XIII. kerületi szakorvosi rendelőhöz, a kórházhoz, a Polgármesteri Hivatalhoz, a Gázművekhez, gyógyszertárhoz stb. – a módosítással ez a kapcsolat megszűnik, csak átszállással adott. Visszafelé ugyanúgy átszállás szükséges, míg ma elvileg fenn maradhat a járművön az, aki e két megállóba kíván eljutni.

A teljesség kedvéért megemlíjtük, hogy *Árpád híd* metróállomástól 3.200 fő indul a 32-essel, amelyből levonva az említett két megállóban leszálló mintegy 800 utast, végül kb. 2.400 főnek előnyös, de legalábbis közömbös lehet az útvonal rövidítése.

Örs vezér tere végállomás és környezete

A 32-es autóbusz jelenleg az *Örs vezér tere* északi és déli oldalának is megfelelő átszállási kapcsolatot ad. A déli oldalról indul, az összes oda érkező autóbuszról elérhető és megáll a zuglói oldalon, tehát a HÉV és az északi oldalon végállomásozó járatok utasait is továbbviheti. Visszafelé sokan (870 fő) a *Bánki Donát utcai* megállóban leszállva, a felszínen közelítik meg a zuglói oldalról induló járatokat, a metró előtti leszállóhely pedig a zuglói, kőbányai oldalt, a metrót egyaránt kiszolgálja.

A *Róna utcai* útvonal-módosítása az *Örs vezér tere* végállomás kialakítását befolyásolja, erre két alternatívát vázoltak.

A 32-est a *kőbányai oldalról indítva* az autóbusz a *Kerepesi úton* át éri el a *Róna utcát*, s vissza is erre jön. *Első Örs vezér terei megállója a Kerepesi úton a kereszteződés után lenne, vagyis az északi oldalra érkező járatokról, a HÉV-ről csak az aluljárón átkelve lehet felszállni a 32-esre a létesítendő megállóban* (jelenleg a 32-es és 132-es gyors felszálló utasainak száma *Örs vezér tere – Zuglói megállóban* 3.400 fő). Az érkező 32-es ugyancsak a déli oldalnak megfelelő, az északi végállomáshoz *mindenképpen aluljárózni kell* az utasoknak.

Csúcsidőszakban a *Kerepesi úton* olyan mértékű torlódások fordulnak elő, hogy esetenként még a *Róna utca* elérése sem egyszerű. Visszafelé a *Kerepesi úton* az *Örs vezér tere* előtt rendszeresek a torlódások.

A *B. verzió* szerint az autóbusz az északi végállomásról, a *45-ös helyéről indul* (ez most csak szülő jármű részére alkalmas), *Árpád híd felé az egyirányúsítandó Bolgárkertész utcán* át éri el a *Róna utcát*, vissza az ugyancsak egyirányú *Bánki Donát utcán* érkezik.

A végállomást az északi oldalra helyezve az utasok szempontjából problémásnak tartjuk, hogy csak a 45-ös felállási helye után alakítható ki új felállási hely, a lehető legtávolabb a metrótól, a déli oldal járataitól. Aki tehát *dél-Pest, a X., XVII. kerület felől kíván Angyalföld felé* továbbutazni, *több száz méteres átgyaloglásra* kényszerül oda is, vissza is. Ez vonatkozik a 32-es miatt a déli oldalra áthelyezett 45-ös utasainak azon részére is, akik *Angyalföld felé* igyekeznek. Ugyanakkor a 45-ös *kőbányai végállomásoztatásával* utasainak többsége a mainál kedvezőbb metrókapcsolathoz jut.

Véleményünk szerint vizsgálendő, hogy *miként viszonyulnak az ott lakók* (különösen az eddig kevésbé forgalmas Bolgárkertész utcában) *az egyirányúsítás és védettség miatt megnövekvő közúti forgalomhoz*, valamint *az autóbusz megjelenéséhez hajnaltól késő estig*.

A két párhuzamos utca egyirányúsításának forgalomtechnikailag is lehet hátránya. A Kerepesi úti csomópont visszatorlasztó hatása miatt ma a Füredi utca felől balra kanyarodók gyakran benntagadnak a Nagy Lajos király útjai kereszteződésben. Amennyiben megszűnik a Füredi utcából Bánki Donát utcába az egyenes továbbhaladás lehetősége, úgy a Nagy Lajos király útja és Kerepesi út forgalmát kikerülő járművek, köztük a 32-es autóbusz is, először balra kénytelenek kanyarodni, hogy utána jobbra fordulhassanak a Bolgárkertész utcába; hasonlóan a Róna utca felől Fehér út irányában a Kerepesi utat elkerülve közlekedők is csak a Bánki Donát utcát használhatják, és a Nagy Lajos király útjának ugyanazt a keresztmetszetét terhelik. Így *a Nagy Lajos király útjának ezen a kb. 100 méteres szakaszán a mainál jóval több jármű jelentkezik*, ezért ott *fokozott mértékű torlódások* várhatók.

A 32-es zuglói végállomása, vagy a Róna utcát Örs vezér tere felől kiszolgáló más autóbuszjárat esetében sem feltétel szerintünk az egyirányúsítás; az útvonal lehet mindkét irányban a közúti járművek által eddig is preferált Bánki Donát utca.

Átszállási kapcsolatok, eljutási idők

A 32-es javasolt módosításával a Róna utca helyi feltárást kap, azonban a járat továbbra is megőrzi harántoló jellegét.

A Nagy Lajos király útján a villamosvonalak Örs vezér terei összekötésével az autóbusz-utasok jelentős része átpártolt a villamoshoz. Aki jelenleg is a korábbinál jóval kisebb teljesítményt biztosító 32-eseket használja, azok többségének a villamos nem alternatíva, ők nagy valószínűséggel tovább utaznak a Bosnyák térnél, vagy az Erzsébet királyné útjánál.

Utasforgalmi adataink szerint az Örs vezér tere – Szugló utca közötti megállóknál a 32-esre és 132-es gyorsra egy hétköznapon 7.700 utas száll fel (Árpád híd felé), ugyanakkor Örs vezér terétől Bosnyák térig csak 2.200 fő, Erzsébet királyné útjáig 2.900 fő a leszállók száma. A két érték közötti különbség *legalább 4.800 fő, akiknek a Nagy Lajos király útjai vonalszakasz felhagyása nem előnyös*. Számukra a 32-es kerülő útvonala egyértelműen az *eljutási idő növekedését* jelenti, vagy kénytelenek más, *többlet-átszállással* járó útvonalat keresni a közvetlen angyalföldi kapcsolat helyett. Időben mindenképpen *3-5 percet veszítenek*.

Valós, hogy azok az utasok, akik a Fogarasi úti, Egressy úti és Szugló utcai járatokról szállnak át, továbbra is megkapják a 32-es kapcsolatot. Az említett megállóknál 32-esre szálló utasok többsége a külső területek felől érkezik, hiszen aki a Nagy Lajos király útjától beljebb lakik, az valószínűleg az 1-es villamos felé indul el. Az átszálláshoz azonban a Nagy Lajos király útjától 1-2 megállóval tovább kell utazniuk a Róna utcáig, majd a 32-essel ugyanúgy visszatérnek Bosnyák téren a Nagy Lajos király útjára. (Pl. A Szugló utcai trolival érkező utasnak látótávolságban

van a Bosnyák téri 32-es, azt mégis csak körbeutazva, vagy plusz átszállással éri el.) Az egyenes vonal helyett a kerülő (U alakban) utazás egyértelműen eljutási idő többletet okoz. Feltehető, hogy az érintett utasok jelentős része inkább egy átszállást iktat be a villamos igénybevételével, ami ugyancsak idővesztéssel jár.

Azok az utasok, akik nem más járatokról szállnak át, hanem itt kezdik utazásukat (különösen a Tihamér utcai és Mogyoródi úti megállóknban), egyértelműen csak többlet-átszállással vehetik igénybe a 32-es autóbust.

Örs vezér tere irányában az említettekhez hasonló mértékű, ellenkező jellegű a forgalom lefolyása

Az útvonal-módosítás kétségtelen nyertese a Róna utca, adatok hiányában azonban a két útvonalon előnyösen, illetve hátrányosan érintettek számát nem tudjuk egymáshoz viszonyítani.

Ugyancsak nem rendelkezünk konkrét ismeretekkel a Róna utca közúti forgalmát illetően. Tapasztalatunk szerint az utóbbi időben jelentősen megnőtt a forgalma, különösen azokban az időszakokban, amikor a sugárirányú utak már telítődnek, és az autósok igyekeznek menekülni, átjutni a másik útvonalra. A Kerepesi út felől egyes csomópontokon (pl. Fogarasi út, Thököly út) való áthaladás csúcsidőben ma is csak a 2-3. periódusban lehetséges. Az autóbust csak növeli az út forgalmát, ugyanakkor megbízhatósága is kétséges a torlódások miatt. Az említettek alapján nem jelenthetjük ki egyértelműen, hogy a Róna utca gyorsabb, jobban járható lenne, mint a Nagy Lajos király útja, ahol a nap nagy részében időben még mindig versenyezhet az autóbust a villamossal.

Megállóhelyek kialakítása

A vizsgálat tartalmaz javaslatot a megállóhelyek kijelölésére is.

A Róna utca tömegközlekedési feltárása esetén (legyen az 32-es autóbust, vagy esetleg más járat) külön eljárás tárgya lehet a megállóhelyek kijelölése, amelynek során különböző érdekek és szempontok alapján létesülnek a megállók.

A Róna utcai megállókval kapcsolatos konkrét észrevételek:

- A Fogarasi útnál Bosnyák tér felé a kereszteződés előtt létesülne megállóhely és sávszélesítés, hogy akár két jármű is egymás mellett felállhasson. Az adott szélességű úttesten a sávot csak a másik sáv rovására lehet szélesíteni, viszont éppen a szűkebbre venni kívánt sávba egy kettős kanyar után érkezik az autóbust, így azt inkább bővíteni kellene.
- A Fogarasi útnál Örs vezér tere felé az anyag szerint a kereszteződés előtt 40 méterrel meg van szakítva a fasor, így a megállóhely kialakítható. Szemlénk szerint a fasor nincs megszakítva, ettől függetlenül a megállóhely kialakítható.
- A Mogyoródi útnál Örs vezér tere felé megállóhely céljára inkább a csomópont után lévő, korábban kiépített járdaszívet használata célszerű.
- Bosnyák tér felé a Thököly útra jobbra kanyarodó autóbust a 7-es autóbust megállójába állna be. Megítélésünk szerint a Róna utcai szűk sávból jobbra kanyarodó csuklós autóbust közvetlenül befordulás után ebbe a megállóba nem tud normálisan beállni.

Bosnyák tér környéki útvonai


A tervezet szerint a Róna utcán haladó 32-es autóbusz érinti a Bosnyák teret, Árpád híd felé a Thököly út – Nagy Lajos király útja útvonalon a Bosnyák utca torkolatában visszafordulva éri el eredeti vonalát; Örs vezér tere felé a Bosnyák térig változatlan, majd a Thököly út – Róna utcai vonalon, a Róna utcai benzinkútnál fordulna tengelyben.

A két csomópont (Bosnyák tér, illetve Thököly út – Róna utca) forgalomtechnikai kialakítása miatt a Róna utca – Thököly út vonalon vezetett autóbusz balra kanyarodása valóban csak indirekt módon oldható meg. A járat szerepét, viszonylag sűrű követését figyelembe véve azonban az ilyen mozgásokat célszerű lenne elkerülni, emellett a tengelyben való fordulás elsősorban a Róna utcánál annak forgalmát annak forgalmát is jelentősen akadályozhatja.

Forgalomtechnika

Előbbieken is tettünk már több, forgalomtechnikával kapcsolatos észrevételt. Az ilyen jellegű módosítások ügyében (pl. a Bolgárkertész utca és a Bánki Donát utca egyirányúsítása, megállóhelyek kialakítása, csomóponti korrekciók autóbuszok mozgásához; pl. a Róna utca – Thököly úti kereszteződésnél; indirekt balra kanyarodás Bosnyák utcánál és Róna utcánál stb.) igazából a forgalomtechnikusok véleménye az irányadó; ők határozhatják meg, hogy adott változtatás megvalósítható-e, és annak milyen költségvonzata van. Emiatt a BKV Rt. részéről nem tudjuk megállapítani, hogy a megállóépítések és forgalomtechnikai beavatkozások vizsgálatban említett, de számításokkal nem igazolt 15-20 millió Ft-os összege reális-e,

Budapest, 2005. október 25.

Összeállította:  Péter János