

A zuglói Róna utca tömegközlekedési kiszolgálásának megoldása

**Javaslat 32-es és 132-es gyors
buszjáratok átszervezésére**



**Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
Forgalomszervezés munkacsoport**

2005

Bevezetés

A XIV. kerületi Róna utca főút jellege fokozatosan épült ki az elmúlt években. Mára a Kassai tér és a Fogarasi út között mindkét irányban két sáv áll a közlekedők rendelkezésére, csupán a Fogarasi út és a Kerepesi út közötti rövid szakasz vár még bővítésre. A Róna utca tömegközlekedési kiszolgálását az ott található intézmények, számos munkahely és egyéb utazási célpontok (pl. szakorvosi rendelő, stb.) is szükségessé teszik.

A közúti kapacitásbővítéssel egyidejűleg az útvonalon az elfogadható tömegközlekedés kialakítása nem történt meg, csupán a 82-es trolibuszt hosszabbították meg a Thököly úttól az Erzsébet királyné útjáig. A Róna utca többi részén azonban semmilyen közforgalmú közlekedési eszköz nem érhető el. A térséget csak a sugárirányú trolibuszjáratok tárják fel: a 77-es trolibusz az Egressy úton, a 80-as trolibusz a Fogarasi úton, ezek azonban nem oldják meg Zugló két központi terének: az Örs vezér terének és a Bosnyák térnek az elérését. Mindemellett a sugárirányú útvonalak közül a Mogyoródi úton és a Kerepesi úton sincsen semmilyen tömegközlekedés, noha e főutak mentén lakótelepek találhatóak. Így az e környéken lakók, annak ellenére, hogy Budapest egyik belső kerületében laknak, csak kellemetlenül hosszú gyaloglással érhetik el a BKV megállóhelyét.

E tarthatatlan állapot felszámolásának legolcsóbb és legkézenfekvőbb lehetőségét a 32-es autóbusz útvonalának módosítása jelenti.

A 32-es buszjáratcsalád valaha Észak-Pest legfontosabb haránt irányú közlekedési eszközének számított. Mára forgalma erősen megcsappant, ami egyrészt az útvonalán egyre gyakoribb és egyre nagyobb torlódásoknak, másrészt a környék zártpályás villamosközlekedésének fejlődésében keresendő. Amióta az 1-es villamos eléri a Stadionok metróállomást, illetve a Kőbányai utat, azóta Angyalföldről az Örs vezér terére és Kőbányára gyorsabban lehet eljutni az 1-es villamosról a 2-es metróra, illetve a 28-as villamosra átszállva. A 32-esek utasvesztése akkor vált igazán erőssé, amikor a 13-as és a 62-es villamosok pályája az Örs vezér terénél összekötésre került, hiszen ekkortól a Kőbánya és Zugló

között utazók számára is kedvezőbb lett a villamos. A Nagy Lajos király útján a villamos 2001 óta sokkal gyakoribb, gyorsabb, megbízhatóbb közlekedési eszköz, mint a 32-es autóbusz – ami természetesen az utasok eloszlásának változásában is megmutatkozik.

A 32-es busz csak azokban az időszakokban maradt fontos közlekedési eszköz, amikor egyrészt nincsenek torlódások, másrészt a villamosok ritkán közlekednek: tehát az esti órákban és hétvégén.

Az Örs vezér terén összekötött villamos megindulásakor a 32-es alapjárat egy ideig változatlan útvonalon közlekedett, majd az Örs vezér teréig rövidítették le. Ekkor a korábban megszüntetett csúcsidei gyorsjárat 132-es jelzéssel újraindult. Funkcióját azonban az óriási dugók miatt már nem tudja betölteni, utasainak száma minimálisra apadt. A BKV ezért a járatot jelentősen ritkította, ami a megmaradt kevés utas számára is elriasztó hatású, ugyanakkor azóta az alapjáratral való egyenletes hangolás végképp nem biztosítható. A Nagy Lajos király útjai fölösleges párhuzamosság megszüntetése és a gyorsjárat felszámolása tehát mára mindenképp időszerűvé vált.

Egyesületünk több alternatívát is megvizsgált a 32-es autóbuszok forgalmának rendezésére. A vizsgálat során az alábbi szempontok teljesítését támasztottuk a kialakítandó megoldással szemben:

- 1.) Róna utca színvonalas közösségi közlekedésének biztosítása
- 2.) Egyenletes sűrűségű buszközlekedés Angyalföld és Zugló között
- 3.) A menetidő növekedésének lehetőség szerinti megfékezése
- 4.) 3-as és 62-es villamos vonalával párhuzamos buszközlekedés csökkentése
- 5.) Többletteljesítmény nélküli szolgáltatásfejlesztés
- 6.) Járatsűrűség szinten tartása vagy növelése

A fenti kritériumok együttes teljesítése szempontjából a VEKE Forgalmiszervezés munkacsoportja több alternatívát vizsgált meg és hasonlított össze a jelenlegi állapottal.

A jelenlegi közlekedési rend

32: Árpád híd, metróállomás – Bosnyák tér – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere (fordulóhossz: 17,7 km)

132gy: Árpád híd, metróállomás – Bosnyák tér – Nagy Lajos király útja – Örs vezér tere – Kőbánya városközpont (fordulóhossz: 22,8 km)

A jelenlegi közlekedési rend legfőbb problémái:

- a Róna utca tömegközlekedési kiszolgálásának megoldatlansága
- alap és gyorsjárat közlekedésének összehangolhatatlansága, egyenetlen csúcsidei járatkövetés
- a 132-es gyorsjáratú buszok az Élessarok - Örs vezér tere közötti óriási torlódásban csaknem üresen vesztegelnek, ahelyett, hogy hasznos útvonalon utast szállítanának
- a 32-es buszjárat angyalföldi szakaszán Örs vezér tere felé fölösleges kerülőt tesz a Fáy utcába, ami a menetidőt kb. 3 perccel megnöveli

A jelenlegi forgalmi rend teljesítményadatait az alábbi táblázat foglalja össze:

	Menetszám(napi db)	Teljesítmény összesen (kkm)
32-es autóbusz:		
Munkanap	207	1833,0
Szombat	139	1230,5
Vasárnap	135	1195,1
Heti összesen:		11590,6
132-es gyors autóbusz:		
Munkanap	60 +2*	712,4
Heti összesen:		3562,0
32+132gy heti összteljesítmény:		15152,6

*= csonkamenet Örs vezér tere és Árpád híd között (8,5 km)

Javasolt közlekedési rend

Javaslatunk elkészítésekor több változatot is vizsgáltunk, de a változatok elemzése alapján a hangolási szempontból rendkívül problémás kétviszonylatos rendszer elvetése és a villamossal és más buszjáratokkal kiszolgált, rendkívül zavarérzékeny Örs vezér tere – Kőbánya városközpont szakasz megszüntetése mellett kellett döntenünk.

Így következő végleges közlekedési rendet javasoljuk:

32-es: Árpád híd, metróállomás – Bosnyák tér – Thököly út – Róna u. – Örs vezér tere (fordulóhossz: 18,8/18,5 km)

132gy: megszűnik, felszabaduló járművei a 32-es viszonylatot sűrítik

Az új közlekedési rend értelmében a 32-es járat Angyalföldön Örs vezér tere felé nem érinti többet a Fáy utcai, évek óta teljesen értelmetlen kerülőútvonalat, hanem közvetlenül, a Petneházy utcán halad a Béke út felé. Ezzel 3 perc menetidő csökkenést lehet elérni, amely a Róna utcai hosszabb útvonal menetidőtöbbletét ebben az irányban kompenzálja. Az itt található két, jelenleg is csak egy irányban kiszolgált megálló igénybevétele elenyésző, illetve a metróról az Árpád hídnál is megfelelő átszállási kapcsolat biztosított. A megszűnő megállók kiszolgálását a 3-as metró, valamint a 120-as és a 133-as buszok továbbra is ellátják, ezekről a járatokról átszállási lehetőség adott a mainál sűrűbben közlekedő 32-es buszra.

Útvonal:

Az Örs vezér teréről a Róna utca elérésére, illetve visszairányban ugyanezen útvonalon két alternatív nyomvonal-változatot is kidolgoztunk, melyeket az alábbiakban ismertetünk.

Útvonal Árpád híd felé:

Örs vezér tere vá. – **Kerepesi út (A) vagy Bolgárkertész utca (B)** – Róna u. – Thököly út – Bosnyák tér (Bosnyák utca torkolatában lévő lámpánál visszafordul) – Nagy Lajos király útja – Kacsóh Pongrác út – felüljáró – Róbert K. krt. – Reitter Ferenc u. – Szegedi út – Gömb u. – Pap Károly u. – Róbert Károly krt. – Árpád híd, metróállomás vá.

Útvonal Örs vezér tere felé:

Árpád híd, metróállomás vá. – Váci út – Petneházy u. – Béke u. – Béke tér - Szegedi út – Reitter Ferenc u. – Mór u. – Szt. László u. – Vágány u. – felüljáró – Kacsóh Pongrác út – Nagy Lajos király útja – Bosnyák tér – Thököly út (Róna utcánál jobbra fordul, majd a benzinkút előtt a fordításávon visszafordul) – Róna u. – **Kerepesi út (A) vagy Bánki Donát utca (B)** – Örs vezér tere vá.

Megállóhelyek:

A vonal új szakaszán összesen 8 helyen szükséges új megálló kiépítése: a Fogarasi útnál, a Mogyoródi útnál és az Egressy útnál mindkét irányban, illetve az Örs vezér tere közelében eső szakaszon a választott útvonalváltozattól függően 1-1 (illetve a „B” variáns esetén az egyik irányban kettő) helyen.

A megállóhelyek kiépítésére a Róna utcában következő helyek a legalkalmasabbak:

Árpád híd felé:

- Fogarasi út: kereszteződés előtt a parkolás megtiltásával kialakítható
- Mogyoródi út: kereszteződés után a sóderrel leszórt részen kialakítható
- Egressy út: kereszteződés előtt problémamentesen kialakítható

Örs vezér tere felé:

- Egressy út: kereszteződés után problémamentesen kialakítható
- Mogyoródi út: kereszteződés előtt problémamentesen kialakítható
- Fogarasi út: kereszteződés előtt kb. 40 méterre van egy hézag a fasorban, ahová befér a megálló

A 32-esek a Szugló utcánál mindkét irányban a 82-es trolibusz meglévő megállóhelyét használhatják, a Thököly út – Róna utca kereszteződésnél Árpád híd felé a 7-es buszok, Örs vezér tere felé a 82-es trolibusz megállójában állhatnak meg.

Angyalföldön a Fáy utca és a Röppentyű utca elnevezésű megállóhelyek az Árpád híd irányában az útvonalrövidítés következtében megszűnnek. E megállóhelyeket a 3-as metró, továbbá a 120-as és a 133-as buszok megfelelően ellátják, a 32-esre az átszállási lehetőség mindhárom járatról adott.

Ugyancsak megszűnik a Nagy Lajos királyon úton lévő 5 megállópár (Tihamér u./Bánki Donát u., Fogarasi út, Jeszenák János utca, Egressy út, Szugló utca). E megállók mindegyikét a busznál jóval sűrűbb 3-as és a 62-es villamos továbbra is kiszolgálja, a Bosnyák térnél átszállási lehetőséget adva a 32-es buszra. A Fogarasi úton járó 80-as troliról és 130gy buszról, az Egressy úton közlekedő 77-es troliról és a Szugló utcán haladó 82-es troliról a 32-es buszhoz a Róna utcánál csatlakozik, így egyetlen meglévő átszállási kapcsolat sem vesz el.

Forgalomtechnikai módosítások:

Forgalomtechnikai beavatkozás a Róna utcai szakaszon két helyen szükséges:

- Thököly út – Róna utca kereszteződésben a buszok indirekt balra fordulását megkönnyítendő, a fordításáv forgalmának külön forgalomirányító lámpával történő védelme szükséges.
- Róna utca – Fogarasi út kereszteződésben Árpád híd irányban a kereszteződés előtt a parkolás megtiltásával szélesebb sáv alakítható ki, ahol az egyenesen haladó és a Fogarasi útra balra kanyarodó személygépkocsik egymás mellé besorolhatnak, így a gyakori torlódás kiküszöbölhető, illetve a busz megállóból történő kihaladása megkönnyíthető.

Megállóhelyek és forgalomtechnikai módosítások a Róna utca és Örs vezér tere közötti két különböző útvonalvariánsan:

„A” variáns: Kerepesi út felé

Útvonal Árpád híd felé:

Örs vezér tere (kőbányai oldal) vá. – balra Kerepesi út – jobbra Róna utca

Útvonal Örs vezér tere felé:

Róna utca – balra Kerepesi út – jobbra Örs vezér tere (kőbányai oldal) vá.

Megállóhelyek:

E változat esetében a 32-es járat végállomása nem változik, új megállóhely kialakítása Árpád híd felé a Kerepesi úton, a Fehér útról történő befordulás után a Nagy Lajos király útja felől érkező besorolósáv végén, Örs vezér tere felé a Róna utcában, a Bolgárkertész utca torkolatánál javasolt.

Forgalomtechnikai módosítások:

Az „A” változat esetében a Kerepesi úton, a 32-es buszokat lassító torlódások csökkentése érdekében a Róna utca - Kerepesi út kereszteződésben található lámpa átprogramozása célszerű úgy, hogy a Kerepesi úti irány Örs vezér tere felé kevéssel rövidebb szabad jelzést kapjon. Így a közúti torlódás a Kerepesi út Róna utca és Albertirsai út közötti szakaszára helyeződik át. Az autósok és az itt közlekedő Expo-busz menetideje a torlódás áthelyeződése miatt összességében nem növekszik, hiszen a Róna utcától már akadálymentesen haladhatnak tovább..

Az „A” változat előnye, hogy a lámpaprogramozáson kívül forgalomtechnikai beavatkozást nem tesz szükségessé.

„B” variáns: Bolgárkertész utca, ill. Bánki Donát utca felé*Útvonal Árpád híd felé:*

Örs vezér tere (zuglói oldal) vá. – balra Nagy Lajos király útja – jobbra
Bolgárkertész utca – jobbra Róna utca

Útvonal Örs vezér tere felé:

Róna utca – balra Bánki Donát utca – jobbra Örs vezér tere (zuglói oldal)
vá.

Megállóhelyek

E változat esetében a 32-es járat felállási helye a 45-ös viszonylat helyére kerül, míg a 45-ös járat a 32-es mostani kőbányai oldalon található végállomását használhatja, így a 45-ös utasai aluljárózás nélkül érhetik el a metró.

Új megállóhely létesítése Árpád híd felé a Bolgárkertész utcában az Örs vezér terei torkolatnál és a Padlízán utcánál, Örs vezér tere felé a Bánki Donát utcában, szintén a Padlízán utcánál célszerű.

Forgalomtechnika

A Bolgárkertész utcát védett útvonallá kell alakítani, az egyenrangú útkereszteződéseket meg kell szüntetni. A zavartalan buszközlekedés érdekében mind a Bolgárkertész, mind a Bánki Donát utca egyirányúsítása szükséges, amely az egyéb gépjárműforgalom szempontjából is kedvező.

A „B” változat előnye, hogy a buszok a Kerepesi úti torlódásokat elkerülhetik, emellett a ma ellátatlan Kerepesi úti lakótelep tömegközlekedési kapcsolatot kaphat.

Összességében mindkét változatot alkalmasnak tartjuk a forgalom elfogadható lebonyolítására. A fordulóhosszt tekintve a Kerepesi úti vonalvezetés (A) esetén 18,8, míg a B variáns esetén 18,5 kilométerrel számolhatunk.

Forgalmi teljesítmény, menetrendi adatok

Követési idők:

- reggeli csúcsidőben 6 percenként (a jelenleg 10 percenként közlekedő alapjárat és 10 percenként közlekedő gyorsjárat helyett)
- délelőtt 10 percenként (változatlan)
- délutáni csúcsidőben 8 percenként (a jelenleg 9-11 percenként közlekedő alapjárat és a hangolatlan, 12-17 percenként közlekedő gyorsjárat helyett)
- szombaton és munkaszüneti napokon 12 percenként (jelenleg 15 percenként)
- tanszünetben a reggeli csúcsidőben 8, délután 9 percenként (jelenleg reggel 32-es és 132gy: 15-15 percenként, délután 32-es 8-12 percenként, 132gy 20 percenként)
- este 15 percenként (jelenleg 20 percenként)

Tételes menetrend:

Indulási időpontok Örs vezér teréről:

ÓRA	MUNKANAPOKON TANÍTÁSI IDŐBEN	MUNKANAPOKON TANÍTÁSI IDŐN KÍVÜL	HÉTVÉGÉN
4	40, 50	40, 55	40
5	00, 10, 20, 28, 35, 42, 48, 54	10, 20, 30, 38, 46, 54	00, 20, 40
6	00, 06, 12, 18, 24, 30, 36, 42, 48, 54	02, 10, 18, 26, 34, 42, 50, 58	00, 15, 30, 45
7	00, 06, 13, 20, 27, 34, 41, 48, 56	06, 14, 22, 30, 40, 50	00, 15, 30, 45
8	04, 12, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 15, 30, 42, 54
9	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 42, 54
10	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 42, 54
11	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 42, 54
12	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 42, 54
13	00, 08, 16, 24, 32, 40, 48, 56	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 45
14	04, 12, 20, 28, 36, 44, 52	00, 09, 18, 27, 36, 45, 54	00, 15, 30, 45
15	00, 08, 16, 24, 32, 40, 48, 56	03, 12, 21, 30, 39, 48, 57	00, 15, 30, 42, 54
16	04, 12, 20, 28, 36, 44, 52	06, 15, 24, 33, 42, 51	06, 18, 30, 42, 54
17	00, 08, 16, 24, 32, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 42, 54
18	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	06, 18, 30, 45
19	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 15, 30, 45
20	00, 15, 30, 45	00, 15, 30, 45	00, 15, 30, 45
21	00, 15, 30, 45	00, 15, 30, 45	00, 15, 30, 45
22	00, 20, 40	00, 20, 40	00, 20, 40
23	02	02	02

Indulási időpontok Árpád hídtól:

ÓRA	MUNKANAPOKON TANÍTÁSI IDŐBEN	MUNKANAPOKON TANÍTÁSI IDŐN KÍVÜL	HÉTVÉGÉN
4	40, 55	40, 55	40
5	05, 15, 25, 34, 42, 49, 56	10, 22, 30, 38, 46, 54	10, 30, 50
6	02, 08, 14, 20, 26, 32, 38, 44, 50, 56	02, 10, 18, 26, 34, 42, 50, 58	10, 30, 46
7	02, 08, 14, 20, 26, 32, 38, 44, 50, 56	06, 14, 22, 30, 38, 46, 54	01, 16, 31, 46
8	04, 12, 20, 28, 36, 45, 54	02, 10, 20, 30, 40, 50	01, 16, 31, 46
9	03, 12, 21, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	01, 14, 26, 38, 50
10	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	02, 14, 26, 38, 50
11	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	02, 14, 26, 38, 50
12	00, 10, 20, 30, 40, 50	00, 10, 20, 30, 40, 50	02, 14, 26, 38, 50
13	00, 10, 20, 30, 40, 50, 58	00, 10, 20, 30, 40, 50	02, 14, 26, 38, 50
14	06, 14, 22, 30, 38, 46, 54	00, 10, 20, 30, 40, 49, 58	02, 17, 32, 47
15	02, 10, 18, 26, 34, 42, 50, 58	07, 16, 25, 34, 43, 52	02, 17, 32, 47
16	06, 14, 22, 30, 38, 46, 54	01, 10, 19, 28, 37, 46, 55	02, 14, 26, 38, 50
17	02, 10, 18, 26, 34, 42, 50, 58	04, 13, 22, 31, 40, 50	02, 14, 26, 38, 50
18	06, 14, 22, 30, 38, 48, 58	00, 10, 20, 29, 38, 48, 58	02, 14, 26, 38, 50
19	08, 18, 28, 38, 48, 58	08, 18, 28, 38, 48, 58	05, 20, 35, 50
20	08, 20, 35, 50	08, 20, 35, 50	05, 20, 35, 50
21	05, 20, 35, 50	05, 20, 35, 50	05, 20, 35, 50
22	05, 20, 35, 50	05, 20, 35, 50	05, 20, 35, 50
23	10, 38	10, 38	10, 38

Az átlagos menetidő a két végállomás között mindkét irányban 30 perc.

Forgalmi teljesítmény:

A fenti menetrendtervezet alapján kiszámolt teljesítményadatok a következők:

32-es autóbusz	Menetszám (napi db)	Teljesítmény összesen A variáns (kkm)	Teljesítmény összesen B variáns (kkm)
Munkanap	244	2293,6	2250,0
Szombat	151	1419,4	1376,8
Vasárnap	151	1419,4	1376,8
Összesen heti:	1522	14306,8	14003,6

Az eredményt a jelenlegi adattal összevetve azt látjuk, hogy a heti vonali teljesítmény **5,6%-kal, azaz 845 kocsikilométerrel** kevesebb, annak ellenére, hogy a 32-es busz a mainál sűrűbben és hosszabb útvonalon közlekedik. A megtakarítás a 132-es gyorsjárat ritka követése és a Fehér úti torlódások miatt kihasználatlan kőbányai szakaszának megszüntetéséből adódik.

A rövidebb útvonalú „B” variáns (Bolgárkertész/Bánki Donát u.) esetén a megtakarítás még 2 %-kal több, itt a heti futásteljesítmény 14003,6 km.

Összefoglalás

Mivel a fentiekben részletezett megtakarítási értékek a BKV Rt.-nél alkalmazott 400 Ft/kocsikilométer számítás mellett éves szinten a választott útvonal variánstól függően **17-18 millió Ft megtakarítást** tesznek lehetővé, az átszervezéshez szükséges **megállóépítések és forgalomtechnikai beavatkozások várható kb. 15-20 millió Ft-os összköltsége** 1 év alatt megtérül.

A 32-es autóbuszjárat közlekedésének ésszerűsítése így tehát utasforgalmi és üzemeltetési szempontból is egyaránt szükséges és racionális intézkedés, melynek megvalósítását ezért mihamarabb szorgalmazzuk.

A javaslatot készítette:

a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (VEKE)

Forgalomszervezés munkacsoportja

© 2005

Témafelelős: ***Horn Gergely***

Munkacsoport-vezető: ***Vitézy Dávid***