

# ÉSZREVÉTELEK TÖRÖKBÁLINT KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ MENETRENDI JAVASLATAIRÓL

Készítette: **Mezei Gyula**

Törökbálint, 2025. november 3.

## RÖVID ÖSSZEFOGLALÓ A JAVASLATCSOMAGGAL KAPCSOLATBAN

Az alábbi összefoglalóban lévő problémák a későbbi oldalakon részletesen is elemzésre kerülnek.

Javaslat	Észrevétel
88-as és 272-es buszok átvezetése Diósdig	A Hegyalja utca és Séta utca szélessége 5m. – A buszok szélessége tükrökkel 2,85m. Szükséges az út szélesítése 6m-re. <b>Jelentős beruházás nélkül megvalósíthatatlan javaslat.</b>
732-es és 736-os buszok Törökbálinton átvezetése	Egy ilyen útvonalhosszabbítás nem 1-2 perc menetidő többlet, hanem 11 perc. <b>Elképzelhetetlen, hogy érdi oldalról egy ilyen szintű szolgáltatás csökkentésbe Érd és a MÁV beleegyezzen.</b>
88-272 és 283 párhuzamosság megszüntetése a 283-as busz kiváltásával	Belső-Annahegy (Mályva utca) környéke elveszíti a buszos kapcsolatát; <b>További változtatás nélkül az iskolák elérhetetlenek lesznek átszállás nélkül buszokkal.</b>
A tanulmányban több ellentmondás is van: Egyszer a 88-272 vs. 283 párhuzamosságot szükségszerűnek, máskor indokolatlannak tartja.	A tanulmányból nem derül ki, de következtetni lehet rá, hogy a 283-as buszok megszűnnének. Ennek hatása az előző pontban.
272-es meghosszabbítása Diósdig	<b>A kijelölt útvonal alkalmatlan a nagyobb intenzitású, nagybuszos közlekedésre, továbbá diósdai utasokat vonzana a 272-esre, ami növeli a zsúfoltságot.</b>
Igényvezérelt közlekedés kérdése – ellentmondás	A tanulmány egyszer jónak tartja az igényvezérelt közlekedés, majd két mondattal később megállapítja, hogy az a később felszállóknak nem ideális.
Tükörhegy és Pistály forgalmának szétszedése	Gazdaságilag rendkívül rossz döntés, mindaddig, amíg nem tudnak a 140-es buszok teljes üzemidőben Tükörhegyen át közlekedni, ami kérdéses mindaddig, amíg a „hurka” fekvőrendőrk a busz útvonalán vannak.
Tanulmány megállapítása, hogy Pistály területén szükséges a súlykorlátozás bevezetése és súlykorlátozó táblák kihelyezése.	<b>Ez szintén egy olyan pont, ahol felmerül a kérdés, hogy a tanulmány készítője volt-e egyáltalán a területen, tekintve Pistályban minden irányból 3,5t súlykorlátozás van érvényben, kitáblázva.</b>

Hatékonyságnövelés	A jelenlegi menetrend a maximális hatékonyság elérésének szem előtt tartásával került kialakításra. A tanulmány készítője által javasolt módosítás lenne maga a pazarlás a mai rendszerrel szemben!
286-os buszok hurokútvonalának megszüntetése	A Csobánc utca – Mecsek utca biztonságosan csak egy irányból járható üzemszerűen buszokkal.
286-os buszok kamaraerdei hosszabbítása	Ez duplájára növelné az Hortenzia utca – Kékes utca egy sávós út, kétirányú buszos forgalmát, ami jelen helyzetben nem támogatható.
Hibás utasszám megállapítás	Újabb ellentmondás a tanulmányban, miszerint Köztársaság téri iskolához 30 gyermek érkezik kék busszal, míg 40 hely járattal, így itt a többség a kék buszokat használja! ???
Sportközpont, Iskola	A szövegezés szerint ezt a megállót is több diák éri el kék busszal, mint az iskolás járatokkal. – Ez sem igaz! Csak a 286B busz több diákot szállít, mint a 140-es.
140-es busz visszavágása Kelenföld vá. M-nál.	Egy kapcsolat feladása, új kapcsolat nélkül csak rontja a közösségi közlekedéssel elérhető célpontok számát. – Ez esetben tárgyalni kell a 88-as és 240-es buszok összekötéséért vagy a 140/240 külső szakaszának felcseréléséért.
272-es busz Kazinczy Ferenc utcán (térkép szerint Raktárvárosi úton) át közlekedtetése	Ez 50%-kal csökkenti a Bajcsy-Zsilinszky út reggeli közvetlen budapesti kapcsolatát. Ellentmondás: Kazinczy Ferenc utcán (szöveg) át vagy Raktárvárosi úton (térkép) át? A Kazinczy Ferenc utca nem alkalmas két irányú buszközlekedésre.
755-ös busz integrációja	Jelenleg sárga busszal nem lehet pótolni kékbusz menetvonalat!
288-as buszok pistályi betérése	A tanulmány szerint, ez nem jelent problémát. Ezzel szemben ez Kamaraerdőben is két új megálló építését teszi szükségessé.
286-os buszok kamaraerdei hosszabbítása	Önmagában is indokolatlanul sok többletfutás, de a tanulmányban szereplő helyen szabályosan nem lehet buszt fordítani.

<p>Kébusz közlekedés a Hegyalja utca – Séta utca – Napraforgó utca útvonalon</p>	<p>A teljes szakaszon 6 méter széles új utat kell építeni. Ez közműkiváltással, alapozással, aszfaltozással jár. – A Hegyalja úton támfal építéssel is.</p>
<p>88-as buszok különböző útvonalon át, de valamennyi indulásának meghosszabbítása Camponáig.</p>	<p>A 8-10 perces menetidő különbség, és a vonal mindkét végén szükséges 30-30 perces ütemes követés ezt a tanulmányban vázolt útvonalakon nem teszi lehetővé.</p>
<p>Megszűnik a Yettel kiszolgálása</p>	<p>A Yettel megálló kiszolgálását az Önkormányzat korábban vállalta a Yettel felé. A tanulmány szöveges és térképes adatai alapján is a Yettel kiszolgálása megszűnik!</p>
<p>732-es és 736-os buszok Törökbálinton át vezetése az M7 autópálya helyett.</p>	<p>Nem igaz a tanulmány azon állítása, hogy ez csak 1-2 perces menetidő többletet jelent. Ez 11 perc többlet!</p> <p>E mellett is, a 285-ös viszonylatot fenn kell tartani.</p>
<p>140-es viszonylat kiváltása a 286-os buszokkal Dióskertben</p>	<p>Alacsonypadlós buszok helyett, a Pistályban közlekedni tudó magaspadlós, szűk buszok közlekedése.</p> <p>Rövidebb üzemidő, csökkenő közvetlen kapcsolatok.</p> <p>Hibás utasszám megállapítás: Tanulmány szerint betérésenként 1 fő alatti fel-leszálló utas, míg a tényleges szám 2,64fő.</p>

## TERÜLETENKÉNTI ÖSSZEFOGLALÓ

### ANNAHEGY

Ha a 283-as és 283B jelzésű buszok megszűnnek, akkor

- megszűnik belső Annahegy (Mályva utca környékének) kiszolgálása → **Nő a gyaloglási távolság. Sok esetben a mai 400m-ről 800-1200m-re!**
- **megszűnik az iskolák közvetlen elérhetősége.** A 88-as és 272-es buszokkal egyik iskola sem lesz elérhető a jelenlegi tervek alapján.
- **A Séta utca burkolata nem alkalmas arra, hogy azon 6 percenként közlekedjen nagy méretű busz**
- **A Hegyalja utca és a Séta utca szélessége nem elegendő a 2 irányú nagybuszos buszforgalom lebonyolítására,** így bár támogatható lenne a fejlesztés, de technikailag nem megvalósítható. – A MÁV biztosan nem fogja engedélyezni vonalbejárást követően.
- **A BKK-MÁV rendszerben közlekedő buszok esetében nem biztosítható, hogy azok a mai színvonalon alkalmazkodjanak az iskolás csengetési rendjéhez.**

### DIÓSKERT

A 140-es buszok helyi járáttal való kiváltásának következményei:

- **Alacsonypadlós, tág buszok helyett magaspadlós, szűk buszok.**
- **Közvetlen kapcsolatok elvesztése: Bevásárlóközpont, Sportközpont, Budaörs, Széll Kálmán tér**
- **Csökkenő üzemidő: az utolsó busz ca. 22 óra helyett, 19:30 körüli utolsó járat.**

### PISTÁLY

A 286-os buszok közlekedésében újra bevezetné munkanapokon is az igényvezérelt közlekedést, ami a mai színvonalhoz képest visszalépés.

A kamaraerdei hosszabbítás miatt, a szűk utcákban két irányú buszforgalom jelenik meg, ami korábban és később kifejtett okok miatt üzemszerűen nem is lehetséges.

### TÜKÖRHEGY

Korábban volt javaslat a 140-es bevezetésére, és pont a lakossági nyomás hatására született az a döntés, hogy a 286-os buszok tárják fel Tükörhegyet.

### VIZSGÁLAT IDŐ ÉS TÉRBELI PROBLÉMÁI

Törökbálint város önkormányzata 2025 tavaszán május 10-e és június 11-e közötti időszakra utasszámlálást rendelt meg a törökbálinti buszjáratok utasforgalmának megvizsgálása céljából.

A vizsgálat egyik legnagyobb problémája, hogy az utasszámlálás az érettségit követő időszakban került megrendelésre, amikor már kiesik a középiskolás diákok 25%-a, és az egyetemeken is megkezdődött már a vizsgaidőszak, továbbá az egyéb iskolai kirándulások is megkezdődnek így nem mérhető tényleges utasszám már ebben az időszakban. – Ezen túlmenően a számlálás első hetében tartott az érettségi második hete, amikor is az iskolákban vagy délutáni vagy online oktatás volt.

A hozzám eljutott információk és az ez alapján történt személyes helyszíni szemlék alapján kiderült továbbá, hogy több buszjáratnál nem megfelelő helyen történtek a számlálások. Tekintve az Annahegy felől közlekedő 283-as busznál a Bartók Béla utca helyett a Munkácsy Mihály utca megállónál, míg a 286-os busznál a Raktárosmegálló helyett, a Munkácsy Mihály utca megállónál történtek az utasszámlálások. – Mindez azért probléma, mivel az utasok többsége a Pistály felől a Raktárváros, míg Annahegy felől a Bartók Béla utcánál száll át a Budapest felé közlekedő 172-es és 173-as buszokra, így a Munkácsy Mihály utca megállóhoz már valóban gyenge kihasználtsággal érkeznek a 283-as és 286-os buszok.

Ugyanakkor a BKK-MÁV buszok esetében is rossz helyen történt a számlálás, mivel ezeket sem a Munkácsy Mihály utca, Bartók Béla utca és Tükörhegy megállóknál kell pontosan mérni, hanem az utolsó törökbálinti megállóknál, ami a Törökbálint vasútállomás és jó indulattal a Raktárváros megállóhely. Saját mintavételezés alapján továbbá megállapítható, hogy a BKK számlálása rendre alulbecsül.

### PÁRHUZAMOSSÁG VIZSGÁLAT

A tanulmány megemlíti, hogy a Városcsúcs és a Márta utca között a helyi járatok és a „kék” buszok sokszor együtt közlekednek. Alapvetően a 88-as és a 283-as buszok jellemzően felezik egymást, együtt biztosítanak ca. 30 perces ütemet a Városcsúcs és Márta utca között csúcsidőn kívül és hétvégén egész nap. Tekintve, hogy a sűrítő járatok ezeket tudják felezni, és sokszor nem is azonos ütemben történik a sűrítés, ezért 1-1 ponton elkerülhetetlen két busz egyszerre érkezése. Ugyanakkor, a kék buszoknak és a helyi járatoknak a közös szakaszon más a feladatuk: A kék buszok Újliget számára biztosítanak budaörsi és budapesti kapcsolatokat, míg a helyi járatok Annahegyet kötik be a közösségi közlekedési hálózatba. A tanulmány korábban említi is, hogy a Volánbusz és az OMI közötti Városcsúcs – Márta utca párhuzamosság az annahegyi térség ellátása érdekében elkerülhetetlen, tehát a tanulmány saját magának is ellentmond! Továbbá ez a párhuzamosság biztosítja a csúcsidőn kívüli újligeti 30 perces követést.

## 88-AS ÉS 272-ES BUSZOK VONALHOSSZABBÍTÁSA DIÓSD FELÉ

Alkalmatlan az út a buszok közlekedésére. Egy újbóli vonalbejárást követően a MÁV újra erre az álláspontra fog jutni.

A jelen infrastrukturális állapotok mellett, ez kivitelezhetetlen. A Hegyalja utca szélessége 5 méter. A vonalon közlekedő buszok szélessége 2,55m. Tehát, ha két busz egyenes útszakaszon szembe találkozik, és mindkettő lehúzódik a padkáig, akkor is tükör nélkül is -10cm-ben vagyunk, de a tükrök buszonként 15-15 cm, vagyis -40cm-en vagyunk, de itt az út egy hosszú ívben van.

Ahhoz, hogy itt a 88-as és 272-es buszok közlekedése biztosítható legyen, az utat 6 méter szélességre szükséges szélesíteni, amihez szükséges a villanypóznák áthelyezése, illetve támfal építése is.

Ezen felül szükséges a Séta utca burkolatának szélesítése, megerősítése, újra aszfaltozása, mivel a jelenlegi burkolat nem 12 percenkénti nagybuszos közlekedésre lett tervezve. Nem véletlen, hogy a jelen közlekedési rendnél is, a szükséges minimum járatszámban közlekednek csak 12 méteres buszok az adott vonalszakaszon, és csak egy irányba, körjárat jelleggel.

Továbbá szükséges egy új utca kiépítése a Napraforgó utca tekintetében, ami jelenleg csak az M0 zajvédőfalának építése miatt keletkező szerviz útként jött létre mai formájában, de semmiképp sem tartós közlekedési útként, így itt nulláról szükséges új, buszok közlekedésére is alkalmas utat építeni.

A fenti infrastrukturális fejlesztések több millió forintos nagyságrendű beruházást igényelnek tervezéssel, kivitelezéssel, ami minimum 1-1,5 éves beruházási idővel számolható, a legjobb esetben is.

## ROSSZ UTASTÁJÉKOZTATÁS

Az elmúlt 2 évben háromszor küldtem testület elé, hogy a helyi járatokkal kiszolgált buszok esetében is kerülnének kiépítésre legalább ideiglenes megállók, illetve legalább megállóhely oszlopok kerülnének kihelyezésre.

Sajnos, ez a mai napig nem történ meg, ezért a szolgáltató sem tudja kihelyezni a menetrendeket Tükrőhegy területén. Törökbálint területén, nincs átruházva a szolgáltatóra, mint Budapesten a BKK-ra, mint forgalomszervezőre a megállóhelyek létesítése, így az Önkormányzati feladat lenne, aminek nem tesz eleget.

## 285-ÖS BUSZOK DÉLUTÁNI FORGALMA

A 285-ös járat esetében megemlíti a tanulmány, hogyha a forgalom gyenge, a buszok nem mennek végig a vonalon és ez a később felszállóknál gondot okoz. Érdekes, hogy ugyanakkor a tanulmány készítője is megemlíti, hogy a 285-ös busz délután igény vezérelt. Ez azt jelenti, hogy aki nem az iskoláknál kíván felszállni, azoknak előzetesen telefonon kell jelezniük a felszállási szándékukat.

A 285-ös busz azért is igényvezérelt, mivel van olyan nap, amikor már 2 órakor végeznek a diákok, van amikor 4 órakor, van amikor csak egy adott irányba megy minden diák, és van olyan nap is, amikor valóban nincs utas. – Csak példa, hogy jellemzően pénteken a délutáni második és harmadik indulás sokszor valóban üres, de néha nem... De van olyan nap is, amikor mindhárom járat kihasznált. – Ezért van igényvezérelt menetrend.

## 286-OS BUSZ ÉS TÜKÖRHEGY

A 286-os buszok esetében az **Önkormányzat felelőssége**, hogy gyakorlatilag még mindig 0 körüli a tükörhegyi utasok száma. Ennek oka, hogy bár három testületi ülés is foglalkozott vele, még mindig nem készültek el nem hogy a végleges, de az ideiglenes megállók sem! Így nincs lehetőség a menetrendek kihelyezésére, nincsenek konkrétan jelölve a megállók, így sajnos az utasok nem tudnak a buszjárat létezéséről. A diákok a korábban elkészített nagyon jó iskolai tájékoztatóknak köszönhetően tudnak a buszjáratokról, ők viszont használják iskolaidőn kívül is a 286-os buszokat.

A tanulmány készítője megjegyzi, hogy külön kéne kezelni Tükörhegy és Pistály forgalmát. Lehet, de addig, amíg nincs akkora utasforgalom, ami ezt indokolja, addig felesleges. A különválasztás többlet futást, többlet buszt, többlet anyagi forrást igényelne, és jellemzően nem okozna szolgáltatás javulást, tekintve a tükörhegyiek városközpont és Raktárváros, a pistályiak Raktárváros és Pistály között veszik igénybe jellemzően a 286-os buszokat, így csupán a Pistály-Városközpont relációban jelentkezik 4 perces menetidő többlet, amit jelentősen ellensúlyoz az, hogy a korábbi 60 perces ütem helyett csúcsidőben 30 percenként közlekednek a buszok.

A javaslat, miszerint csak munkanapokon kék buszok közlekedjenek Tükörhegyen át, nem támogatható. A tapasztalat azt mutatja, hogy az ilyen pár járatos vagy naponként más útvonalon történő útvonalak alkalmazása túltöredezetté teszi a hálózatot, aminek inkább negatív hatása van. Javasolom a 140-es Tükörhegyen át közlekedtetését, de ebben az esetben valamennyi 140-es járat Tükörhegyen át közlekedjen, így a 286-os buszok tükörhegyi szakasza valóban felhagyható. – De ehhez, előbb a 286-os busszal kell megfelelő szintű utasszámot elérni, a megállók kiépítésével, és a lakosság tájékoztatásával. Ugyanakkor ebben az esetben is meg kell hagyni a 286B jelzésű buszokat, mivel a tükörhegyi Bálint Márton Iskolás alsós és a Zimándy Iskolába járó diákok kiszolgálása ennek hiányában megszűnne, tekintve a terv számol a 140-es buszok Dióskerti szakaszának megszüntetésével is.

## 286-OS BUSZ ÉS PISTÁLY

Az a kijelentés, hogy a Pistály és városközpont között nincs utazási igény, nagyon erős kijelentés, tekintve több nyugdíjas is a 286-os busszal jár Törökbálint központjába orvoshoz, gyógyszerárba, vásárolni stb... Mint ahogy mára az is nagyon ritka, hogy üresen menne körbe 1-1 fordulón a 286-os busz.

Korábban pontosan 60 perces igény vezérelt rendszer volt, és majd' minden induláson volt több utas is, ezért lett a mai rendszer, egyébként a tanulmánnyal ellentétben tanítási napokon,

1 ütem kivételével, egész nap teljesül a 60 perces alapütem, csak tanítási szünetben és hétfvégén van 2 órás alapütem. – Költségvetési okokból.

A Rozmaring utca és Hortenzia utcák egyirányúsítására magam is tettem korábban ezzel azonos javaslatot, de mindaddig, amíg a Rozmaring utcába nem kerülnek lefektetésre a közművek, addig a Rozmaring utca aszfaltozása nem megvalósítható, annak hiányában pedig az egyirányúsítások sem kivitelezhetők.

A 286-os buszok meghosszabbítása korábban már megvizsgálásra került. De az, két okból nem került bevezetésre: az egyik, hogy helyi, elővárosi közlekedésben ajánlott a 400m-es rágyaloglási táv biztosítása. A 286-os busz Fecske utca fordulótól mérve, ez pár ingatlan kivételével teljesül. Pár ingatlan esetében van 450-500 méteres gyaloglási távra a buszmegálló, így már ez alapján sem indokolt, ugyanakkor a Fecske utca vége földút, továbbá a menetidő/forda egyensúly alapján lehet csak 3 perc többletmenetidő lenne, de ez már többlet jármű és többlet járművezető igénybevételével járna a vezetési idők betartása mellett, ami jelentősen növelte volna a költségeket. – Jelenleg a 283-as busz forduló ideje 17 perc, a 286-os buszé 41 perc. Ez 58 perc, ehhez 3 perc többlet menetidő már 61 percet jelentene. Az ezirányú hosszabbítás további akadálya, hogy a Fecske utca további szakaszából csak 200 méter van aszfaltozva, és egy 150 méteres emelkedős földút szakaszban folytatódik, ezen felül a jelenleginél szűkebb visszafordulási lehetőségek vannak.

## PISTÁLY, SÚLYKORLÁTOZÁS

A tanulmány megemlíti, hogy súlykorlátozás bevezetése és táblákkal való jelölése szükséges. Sajnos felmerül bennem a kétely, hogy a tanulmány készítője be sem járta a területet, mert akkor szembesülhetett volna vele, hogy ezek meglévő dolgok.





## HATÉKONYSÁGNÖVELÉS

A tanulmány szerint, hatékonyságnövelés szükséges, mindezt úgy, hogy korábban a 286-os buszok sűrítésére és vonalhosszabbítására is javaslatot tesz. A 283-as buszok fordulóideje 17 perc, míg a 286-os buszok jelenlegi fordulóideje technikailag 41 perc, a valóságban 43 perc. – Ez az eltérés csupán azért került a menetrendbe, mivel a forgalmi helyzetek miatt alapvetően indokolt lenne a 43 perces menetidő, de néha szerencsés esetben teljesíthető 41 perc alatt is. Viszont, mivel az útvonal sajátosságai miatt sehol nincs öböl, így a buszok nem tudnak félreállni, nem akadályozhatják a forgalmat, így jobb, ha esetleg 2 perccel később ér oda a busz, mintsem 2 perccel korábban megy el. – Ebből ered az is, hogy a 286-os buszok látszólag 6 perces átszállási idővel vannak hangolva, az ideális 4 perc helyett.

Fentiek miatt, egy fordával csak akkor adható ki a 283-as és 286-os busz, ha csúcsidőn kívül és hétvégén 2 órás ütem van a 286-os buszokon, ahogy az van most is. – Tanítási időszakban ez optimálisabb.

Jól látható, hogy már a mai menetidőkkel is 17+41 perc forduló idővel 58 perc jön ki a két járatra, de ha ehhez hozzáveszem a vonalak sajátosságát, a tervezett vonalhosszabbítást,

akkor 63 perc jönne ki, és az az érzésem, hogy a tanulmány készítője nincs tisztában a vezetési idők fogalmával sem!

## 286-OS BUSZ PISTÁLYI HUOKÚTVONALI KÖZLEKEDÉSI REND

A 286-os buszok hurok útvonali közlekedése pont a Mecsek utca állapota miatt lett kialakítva, illetve a Csobánc utca – Mecsek utca kereszteződés geometriája miatt. A domborzati viszonyok és a buszok karakterisztikája miatt, bár a Mecsek utcáról nincs probléma a kanyarodással, ellenben mikor akár operatív jelleggel is, de a Csobánc utcáról a Mecsek utcára kell kanyarodni, a buszok alja több esetben is leért, így ez irányú közlekedés szinte megoldhatatlan akadály.

A 286-os buszok Kamaraerdei Ifjúsági Park irányú meghosszabbításának a vármegye bérletek bevezetése előtt lett volna értelme, mert így a Budapest bérlet mellé, csak egy helyi bérletet kellett volna vásárolni, de akkor ezt a hatályos rendeletek nem engedték meg. Most a rendelet megengedi, de a tanulmánnyal ellentétben a kisbuszok a BKK rendszerbe vonva, azokkal tarifaközösséggel közlekednek, azokon a vármegyebérletek érvényesek, így bár ellenkező irányú utazásnak tűnik, de gyorsabb a Raktárváros megállótól a 172/173-as buszokkal Kelenföldre közlekedni, mint Kamaraerdőből a 87-es, de még inkább a sűrűbb 187-es busszal. – Ez a fejlesztés mai formában már sokkal inkább Budaörs, mintsem Törökbálint érdekeit szolgálná. A 172/173-as menetideje Raktárvárostól Kelenföldre 11 perc, míg a 187-es busz menetideje Kamaraerdei Ifjúsági Parktól Kelenföldre 15 perc, de míg a 172/173-as buszsávon tud közlekedni, addig a 187-es sokszor araszol a Balatoni úton.

További probléma, hogy ez esetben duplájára nő a Fecske utcai betérések száma, ami a vonal egy kritikus pontja, ugyanakkor egy ilyen hosszabbítás esetében indokolt lenne. Ezen túl, a buszokat szabályosan fordítani csak a Kamaraerdei út – Vasút utca körforgalomban lehetne.

## KÖZTÁRSASÁG TÉRI HUOK

A tanulmány megemlíti, hogy a nagybuszok nem térnek be a Köztársaság téri hurokba. Többszöri bejárásom vettem részt a Hivatallal, ahol elmondtam, hogy mely parkolókat szükséges megszüntetni, hogy a buszok közlekedni tudjanak. Sajnos a hivatal 2,5 év alatt nem lépett semmit, fontosabb volt az autók parkolása, mint a gyermekek biztonsága. Ehhez kapcsolódik, hogy igen, délután mikor nagy busz szükséges az Annahegy felé, olyankor kisbusz viszi át a gyermekeket a nagy buszhoz. – Ez kényszerűség, az önkormányzat mulasztása miatt!

## ISKOLÁS JÁRATOK HIBÁS UTASSZÁM MEGÁLLAPÍTÁS

Jelen formájában nem igaz az az állítása a tanulmánynak, hogy a Köztársaság téri és Sportközponti iskolákat a diákok jellemzően kék buszokkal közelítik meg. Míg a tanulmány is megemlíti, hogy míg a Köztársaság téri iskolához kb. 40 diák érkezik helyi járattal, addig kék busszal (csak) 30, tehát a tanulmány ellentmond saját magának, mert már itt is az került kimutatásra, hogy a többség a helyi buszokkal jön, és ezt a tényt tetézi, hogy a tanulmány készítője nem veszi figyelembe, hogy a kékbusszal Budaörsről is érkeznek diákok!

Az az állítás, hogy Sportközponti iskolától ne a helyi járatokkal járnának többen, egyszerűen eldönthető, hogy szakmaiatlan állítás vagy a tanulmány saját magával kerül ellentmondásba!

A BKK adatai, miszerint 25 gyermek használja, még közel is lehet az igazsághoz a 140-es busz esetében. A helyi járatokkal már eleve lényegesen több gyermek érkezik a Sportközponti iskolához. Hogy mi okozhatta a számítási pontatlanságot? Az, hogy a mérés az érettségi hete után készült, amikor bár már volt tanítás, de még tartott az érettségi is, így a diákok különleges rend szerint voltak csak az iskola épületében: részben délutáni, részben online oktatás volt!

De az ellentmondás: **Ha a Sportközpont megállót nézem, akkor az az állítás hamis**, miszerint több diák érkezik kék busszal, mint a helyi járatokkal, tekintve a BKK adatok **szerint a 140-es buszt mintegy 25 diák használja, ezzel szemben csak a 286-os busz ettől több diákot szállít csak a Sportközponttól, ehhez jönnek hozzá a nagyobb számú annahegyi és Érd, Idamajor felé közlekedő diákok.** **Ha, és amennyiben a tanulmány készítője megvizsgálta volna az Idősek otthona megállót is, amit a 172-es és 173-as buszok szolgálnak ki, akkor nem írt volna olyat, hogy csak a diákok 10%-a használja a buszokat iskolába járásra.** – Szerencsére ez az arány lényegesen magasabb!

## 755-ÖS BUSZ KÖZLEKEDÉSE

A 755-ös viszonylat sűrítését kb. 7-8 éve minden egyeztetésen kértem a Volánbusztól. Sajnos nincs rá kapacitása a Volánbusznak és elmondásuk szerint a kapacitás elegendő, kielégítő, így nincs is szükség sűrítésre. – Természetesen a legalább 30/60/30/60-as ütem bevezetését magam is szorgalmazom, de nem egyszerű elérni. – Az ideális egy egésznapos 30 perces ütem bevezetése lenne.

## 756-OS BUSZ KÖZLEKEDÉSE

A 756-os busz nem pár éve indult, hanem egy legalább 35 éve létező viszonylat, csak kapott számot. A tanulmányt illetően fontos kiemelni, hogy a Köztársaság térnél megfigyelt utasszám jellemzően nem törökbálinti utas volt a Köztársaság téren, hanem már Waldorf vagy budaörsi gimnáziumi utas. – **Bár apró tény, de ez is rámutat, hogy a tanulmány készítője nincs teljesen tisztában a törökbálinti közlekedéssel és annak történelmével, illetve a lehetőségekkel sem.**

## 88, 88A JÁRATOK KELENFÖLDI KAPCSOLATA

Nem probléma, ha egy tanulmány megemlíti az utasészrevételt, hogy bizonyos járat, bizonyos feladatra nem előnyös. De egy szakmai anyagnak ilyen esetben – segítve a megrendelőt –, meg kell említenie, hogy az a viszonylat nem arra a célra közlekedik. A 88-as buszok esetében felmerül, a közvetlen kelenföldi kapcsolat az útvonal lassúsága miatt előnytelen. – A 88-as buszok majd' minden megállójából van gyorsabban közlekedő 172-es, 173-as vagy 272-es busz Kelenföld felé.

A 88-as buszok feladatai:

- Budatétény-Diósd kapcsolat

- Budatétény-Törökbálint kapcsolat
- Törökbálint-Budaörs kapcsolat és
- Budaörs-Kelenföld kapcsolat.

A Törökbálint-Kelenföld forgalmat a 172-es, 173-as és 272-es buszok biztosítják.

## 140-ES ÉS 755-ÖS BUSZOK KÖZLEKEDÉSE

Több ízben vizsgálva volt már a Budaörsön át közlekedő 88-as és 140-es buszok közlekedési rendjének felülvizsgálata.

Szakmai véleményem, hogy mindkét Budaörsön át közlekedő busznak 1-1 belsőbb végállomást kellene elérnie: Az egyiknek továbbra is a Széll Kálmán teret, míg a másiknak a Móricz Zsigmond körteret. Ez 0 km többletfutással, 0 Ft-ból megvalósítható, és pont az idősebb lakosság számára jelent, jelentene segítséget. Számukra a hosszabb menetidő is hasznosabb, ha nem kell átszállniuk.

Tekintve, a 140-es busz törökbálinti szakaszának üzemideje a 240-es busz üzemidejével van nagyságrendileg párhuzamban, míg a 88-as Camponáig közlekedő járatainak üzemideje a 140-es buszokkal, így ezeket volna célszerű párosítani.

Ugyanakkor előttem is ismert a tény, hogy néhány indulás esetében „elverődik” a 140-es buszok közlekedése, de ez esetben inkább ennek a megoldására kell törekedni, és nem egy kapcsolatot megszüntetni, különösen azért, mert bár a tanulmány megemlíti, hogy a Déli Pályaudvar vonattal is elérhető, de ez a vasúti kapcsolat megszűnhet, ha a vonatokat inkább a déli körvasútra tereli később a MÁV. – Egyébként is logikus lenne az S10/S12-es vonatok összekötése a Gödöllő felé közlekedő S80-as, a Monor felé közlekedő S50-es vagy a Pilisvörösvár felé közlekedő S76-os vonatokkal.

Ugyanakkor, ha úgy döntünk, hogy a 140-es buszok Széll Kálmán téri kapcsolatát feladjuk, akkor viszont a 140-es törökbálinti szakaszát a 240-es buszokkal célszerű összekötni, így biztosítva Móricz Zsigmond körtéri kapcsolatot.

Az a megállapítás, hogy a 140-es buszok közlekedése az indulás óta nem változott, nem igaz. A 140-esek korábban munkanapokon 9 órás üzemkezdettel indultak és teljes üzemidőben 60 percenként közlekedtek. Most teljes üzemidőben, csúcsidőben 20-30 percenként közlekednek.

## 172-ES ÉS 173-AS BUSZOK

Egyetértek a tanulmány azon pontjával, hogy többlet buszokra van szükség, de nem feltétlenül sűrítéssel oldanám meg a helyzetet, hanem inkább új viszonylat indításával.

A Vasútállomást kihagyó 172E/173E ötletét (vagy inkább a vasútállomás érintő 172B/173B) ötletét a vonalhálózat fragmentálódása miatt nagyon rossz ötletnek tartom, illetve ez azt is eredményezné, hogy a 30 perces ütem szétcsúszik 28-32 perces ütemre, ami a járatkövetések további szétverődését eredményezi.

A járatok közlekedését gyorsítaná viszont, ha a Vasútállomás megállóban ismét csak az egyik oldalon állnának meg a buszok.

A 286-os buszok hangolva vannak a 172/173-as buszokhoz, csak az ismert útviszonyok miatt, csúcsidőn kívül 6 perces hangolás van az annahegyi jellemző 4 perces hangolásokkal szemben.

## 272-ES BUSZ ROSSZ ÚTVONAL JAVASLAT ÉS ELLENTMONDÁS

A 272-es busz tekintetében súlyos ellentmondás van a szöveges rész és a térkép között. A szöveg szerint Kazinczy Ferenc utcára, térkép szerint Raktárvárosi útra terelése javasolt a tanulmány szerint. Ezek a módosítások a mindenképp hibás döntések, tekintve Törökbálint domborzati viszonyai miatt, reggel lényegesen erősebb a Bajcsy-Zsilinszky út forgalma. A Kazinczy Ferenc utca és a Bajcsy-Zsilinszky utca közötti területről nem 50-50%-ban közelítik meg a buszokat reggel az utasok, hanem sokkal inkább 30-70%-os arányban a Bajcsy Zsilinszky út javára. A 272-es nélkül a 172/173 reggeli csúcsban 7-8/15 perces ütemben közlekedhetne és nem 10-10 percenként.

A térkép szerinti Raktárvárosi úton át történő vonalvezetés pedig teljességgel értelmezhetetlen. Mindkét esetben a reggeli csúcsidőben a Bajcsy-Zsilinszky úton 50%-os kapacitáscsökkenés történne.

## 272-ES BUSZ NEM TÖRÖKBÁLINTI ÉRDEKET KÉPVISELŐ FEJLESZTÉSE

Nem a törökbálinti érdekeket képviseli a 272-es buszok Diósdig történő hosszabbítása sem! Ha a 272-es eléri a diósdai Búzavirág utcát, akkor azon nagyszámú diósdai utas fog megjelenni. Felmerül a kérdés, hogy ez esetben a szükséges többletindulásokat ki fogja finanszírozni?

## 272-ES ÉS 88-AS BUSZ ÉS A MÁRTA UTCAI FORDULÓ

A Márta utcai fordulót illetően, mikor az új forgalmirend kialakult, természetesen számításba lett véve a régi megálló. De a hurkot eredetileg mellső túlnyúlás nélküli, 9,5 méter hosszú Ikarus 60-as buszokra építették ki. Jelenlegi formában a 12,2-12,7m hosszú, alacsonypadlós buszok nem tudnak beállni szabályosan a meglévő peronhoz, így természetesen jogos kérés, de jelentős útkorrekciós beruházást igényel a régi peron használhatóvá tétele. – Erre tettem javaslatot korábban, de a hivatal drágállotta. Később tettem javaslatot arra, hogy a Márta utcába befordulva kerüljön kialakításra egy új peron, mert jobbra kanyarodva könnyebben a peron mellé navigálható a busz, mint balkanyarral. – Megjegyzem: Az új biztonsági előírások nem engedik meg a busz orrának a peron fölé engedését.

Az a felvetés, miszerint elférnek a buszok, hisz most is ott fordulnak, nem egyenlő azzal, hogy ott megállóba is betudnak-e állni.

## DIÁKOK SZÁMA AZ ISKOLÁS JÁRATOKON

Az összegző adatlap szerint „egy tanítási napon kb. 100 diák utazását segítik” az iskolás járatok. Ez a megállapítás egyértelműen hamis adat!

Csak a 283B busz jellemző utasszáma 70-80 fő körül van, míg a tükörhegyi 286B 50-60 diákot szed össze reggel, ehhez jön hozzá a Pistály felől érkező 286B kb. 15 fős utasszáma és a 285-ös buszok hasonló utasszáma. Ez önmagában 150-170 diák, de sok diák már a korábbi buszokkal megy leginkább a Zimándy Iskola felé, így ez a diákok száma 200 fő felett van a helyi buszokon a törökbálinti iskolák felé.

## EGYSÉGES SZOLGÁLTATÁS

Természetes cél az egységesítés. Korábban 5 bérlet kellett összesen, ha valaki minden járáttal szeretett volna utazni. Ezért is lett kezdeményezve előbb a 755-ös buszok kiváltása helyi járáttal, a helyi járat kiváltása Dióskertben BKK járáttal. – Dióskert belterület, Annahegy üdülőterület.

Később kezdeményeztem a Dél-Buda Zónabérlet bevezetését, azzal a céllal, hogy egy bérlet legyen érvényes a buszokon. Ebbe bevonásra került a 755-ös busz is, illetve akkor a helyi járatok is egy racionalizálás keretében. Attól kezdve, a korábbi 5 helyett, már csak 3 bérlet kellett, ha mindent igénybe kívánt venni valaki.

Természetesen nem hagytam, és utolsó előtti lépcsőként sikerült alátámasztani, hogy nem fog gondot okozni a MÁV-nak, ha a vonatokon is érvényes lesz a Dél-Buda zónabérlet, és ettől kezdve Törökbálinton belül Budapest felé, már csak két bérlet kellett.

Később a kormányzat hallgatólagosan, de a Dél-Buda zónabérlet alapján hozta létre a vármegyebérleteket, így immár 1 bérlettel lehet utazni egész Törökbálinton. – A vármegye és országbérlet érvényes a helyi járatokon is, így az egységesség megvalósult! Az egyetlen differencia, hogy a helyi járatokon az alkalmi utasok számára a vonaljegy picit olcsóbb, mint a MÁV-BKK járatokon.

Az előző testület idejében a helyi járatok szerepeltek a BKK térképeken.

## SŰRŰBB VONATKÖZLEKESÉS, PESTI KAPCSOLAT

Támogatható, de jelenleg nincs rá pályakapacitás. Ha jelenlegi kapacitások mellett lesz pesti kapcsolat, akkor elvész a Déli Pályaudvar kapcsolat, vagy köztes állapotként mindkét irányba 60-60 perces közlekedés lesz.

## NINCS BUDAKESZI FELÉ KAPCSOLAT

A menetrendek összeállításánál külön figyelmet fordítottunk a BKK-val és a Volánbusszal arra, hogy a 88-as és a 188-as között legyen átszállási kapcsolat Budakeszi felé és vissza. Ez biztosítja a kapcsolatot Budatétény és Budakeszi között is.

## NINCS FELTÁRÓ BUSZKAPCSOLAT BIATORBÁGY FELÉ

Biatorbágy felé a mindenholnan elérhető vonattal 30 perces vasúti közlekedés van, Biatorbágyon belül a vonat a városközpont közel áll meg.

### 755-ÖS BUSZ KÖZLEKEDTETÉSE KELENFÖLD FELÉ

A 755-ös busz Kelenföld vasútállomásig vagy Móricz Zsigmond körtérig történő közlekedésével kapcsolatban már magam is egyeztettem a Volánbusszal, de **az álláspont szerint a kék és sárga buszok között nincs ilyen jellegű átjárási lehetőség. A kék és sárga buszoknak más a menetrendi tájékoztatása, forgalomirányítása, jegykezelése.** – A két rendszer jelen állás szerint nem válthatja egymást. → **Nem lehet 40-es menetvonalat 755-ös busszal pótolni.**

A 140-es buszok átalakítására már tettem javaslatot korábban az Önkormányzat felé, és a Volánbusszal is egyeztettem. A tanulmányban szereplő javaslat mindenképp visszalépés Törökbálint számára, mert ha kis igény is van rá, de feladunk egy kapcsolatot, és cserébe nem lobbizunk más mellett. **A Széll Kálmán téri kapcsolat helyett, a Móricz Zsigmond körtéri kapcsolatért kell lobbizni.**

Korábbi eredeti javaslatom az alábbi volt:

- 140-es: Széll Kálmán tér – Törökbálint, Bevásárlóközpont
- 740-es: Széll Kálmán tér – Törökbálint – Érd, autóbuszállomás
- 240-es: Móricz Zsigmond körtér – Campona
- 240A: Móricz Zsigmond körtér – Törökbálint, Márta utca
- 240B: Móricz Zsigmond körtér – Budaörsi lakótelep

Egyeztetve Volánbusszal, szintén a zavarérzékenység csökkentése érdekében és figyelembe véve a sárga és kék buszok nem keverhetőségét:

- 140-es buszok: Széll Kálmán tér – Budaörsi lakótelep
- 240-es buszok: Móricz Zsigmond körtér – Törökbálint, bevásárlóközpont
- 240A: Móricz Zsigmond körtér – Budaörsi lakótelep
- (740: Móricz Zsigmond körtér – Érd)

Ez utóbbi átalakítás előnye, hogy a 140-es buszok törökbálinti szakaszának üzemideje szinte teljes mértékben lefedi a 240-es buszok üzemidejét. Gyakorlatban minden második 240-es közlekedne Törökbálintig. – Ez a lakosság szám aránnyal meg is egyezik.

Csak kisebb megjegyzés, hogy egy a tanulmányban szereplő fejlesztés esetén logikusabb a 40/140/239 számozás helyett 40/40A/140 számozás megtartása.

### 288-AS BUSZOK PISTÁLYI BETÉRÉSE

A 288-as buszok Pistályi kitérőjére több mint 10 éve tettem javaslatot, de akkor ez budaörsi oldalról nem nyert támogatást, azóta megszületett a 286-os busz. Fontos megemlíteni, hogy **bár a tanulmány készítője szerint, változtatás nem érinti a 288-as busz budaörsi közlekedését de, ez az állítás nem igaz! – A 288-as buszok Kolozsvári utca megállója pont a körforgalom olyan ágán van, amit így a 288-asok nem érintenének, így Budaörsön két új megálló építése szükséges,** felmerül a kérdés, hogy ennek költségét ez esetben melyik város finanszírozza?

## 286-OS BUSZOK KAMARAERDEI HOSSZABBÍTÁSA

A 286-os buszok kamaraerdei hosszabbítása a vármegye és Dél-Buda zónabérletek bevezetése előtt lett volna indokolt, mikor még három bérlet kellett a törökbálinti buszokra, mert így Pistályból a Budapest bérlet mellé elég lett volna 1 kiegészítő bérlet 2 helyett, de akkor nem volt lehetőség helyi járatot közigazgatási határon túlra közlekedtetni, ellenben most már a Budapesti, környéki és helyi buszok egyetlen vármegyebérlettel igénybevehetőek, így főleg a jelzett útvonalon Kelenföld felé lassabb utazási lehetőséget biztosítana a 187-es busszal, mint a Raktárváros felől a 172/173-as buszokkal. Ezen túlmenően, a hosszabbításnak jelentős plusz anyagi terhe lenne: többlet járművet is igényelne.

A buszokat Kamaraerdei Ifjúsági Parknál nem lehet fordítani, így azoknak el kell menniük legalább a Vasút utca – Kamaraerdei út körforgalomig, ami plusz futást és menetidőt eredményez.

További probléma a jelzett fejlesztéssel kapcsolatban, hogy a Csobánc utca – Mecsek utca kereszteződésben a Mecsek utca felé a buszok alja könnyen leérhet a domborzati és a buszok műszaki tulajdonságainak eredőjeként. Ezen felül, ennek hatására a Fecske utcai betérőt mindkét irányba menetrendbe kell iktatni, ami az adott szakaszon indokolatlanul duplázza az elhaladó buszok számát.

Minden fejlesztést figyelembe véve, az új 286-os buszok 22,2km-es fordulót 54 perces fordulóidővel teljesítenének. A 286B fordulóideje 70 perc lenne. – Ez 5 buszt igényelne az új 286-osra. Jelenleg 4+1 (+1 reggel) busz közlekedik összesen a helyi hálózaton. És mindezek mellett felmerül annak az eshetősége, hogy a 286B tükörhegyi csonkameneteire plusz busszal továbbra is szükség van. – **Megtakarítás nulla, a teljes tükörhegyi és annahegyi szakaszok megszüntetése mellett is!**

## DIÓSD-ANNAHEGY-TÖRÖKBÁLINT-BUDAÖRS ÁTJÁRÁS

Annahegy térségében a 88-as és 272-es buszok Diósdig történő hosszabbítását ca. 5-6 éve vizsgáltuk a Volánbusszal. Megállapítást nyert, hogy szükséges mind a Hegyalja utca, Séta utca szélesítése, továbbá Napraforgó utca és Napfény utca tekintetében új utcát kell építeni, ami jelentős anyagi erőforrásokat igényel, de szükséges a Búzavirág utcai buszforduló átépítése is, mivel az jelenleg csak egy irányból alkalmas buszok fordítására.

Az Hegyalja utca jelenlegi szélessége 5 méter. A jelenleg közlekedő buszok szélessége tükrök nélkül 2,55m, ehhez jön a tükrök plusz szélessége, ami ca. 15-15cm. Így, minimum 5,4m szélesség kell egyenes útszakaszon, ha a tükrök és a padka is érintőre van véve. A jelzett útszakaszon tehát a biztonságos buszközlekedéshez szükséges a 2×3m széles forgalmisávok megépítése a Márta utcától egészen a Törökbálint és Diósd között autópálya felüljáróig.

A Séta utca meglévő alapja szintén nem alkalmas arra, hogy a napi 4 nagybuszos átmenet helyett, 5 percenkénti buszközlekedéssel kerüljön terhelésre, így ott gyakorlatilag szintén új

utat kell építeni az alaptól kezdve. Az 6 percenkénti buszközlekedés úgy jön ki, hogy a 88-as 60 percenként (1 menet/irány/óra), a 272-es 15 percenként (4 menet/irány/óra) közlekedik, ami így 10 menet/óra, ami átlagosan 6 percenkénti buszos áthaladást jelent. – A Séta utca ekkora terhelés nem bír ki jelen állapotban.

A Hegyalja utcán az utca szélesítése a villanypóznák áthelyezését, támfalépítését, majd új burkolat építését igényli, a Séta utcában a meglévő burkolat elbontását, új alagra történő megépítését, míg a Napraforgó utcában új úttest építését igényli. – Ez 100 millió forintos nagyságrendű beruházás, és több éves munkafolyamat.

Fentiekén kívül a Volánbusz jelezte, hogy nem nyitott arra, hogy Annahegyen keresztül közlekedjenek a Tétény, Diósd felől Budakeszi felé kapcsolatot biztosító 88-as buszjáratok.

**Bár a bizottsági ülésen az tanulmány készítője szerint, a 88-as buszok egyik ága a Diósd úton át közlekedne, de ez nem igaz, mivel mind a szövegezés szerint, mind a térkép szerint a 88-asok az alábbi ágakon közlekednének:**

- 13-as: ... – Homokbánya utca – Vadvirág utca – Vadrózsa utca – Tátika utca – Napraforgó utca – Séta utca – ...
- 88-as: ... – Diósd, Szabadság út – Kőbányai út – Vadrózsa utca – Tátika utca – Napraforgó utca – Séta utca – ...
- A 88/88A viszonylatjelzés ez esetben már rendkívül zavaró lenne.

**Fentiek alapján, továbbra is fenntartom, hogy a leírtak és illusztrációk szerint, a 88-as buszok Yettel megállója megszűnne!**

Megjegyzendő, hogy itt sem áll meg az az állítás, miszerint a fejlesztés nem igényel többlet kapacitásokat, mivel a 13-as buszok csak munkanapokon csúcsidőben közlekednek (+1 késő esti járat), így jelentős mennyiségű többletfutás keletkezik a hálózaton. – 9 járatnál a Sashegyi út és a Búzavirág utca megállók között is többletfutás keletkezik.

További probléma, hogy a 13/88-as buszok két ága, két jelentősen eltérő menetidővel közlekedne. A Diósd, Szent László utca – Törökbálinti elágazás menetidő a két ágon az alábbiak szerint alakulna:

- 13-as: Vadrózsa utca – Vadvirág utca – Homokbánya úton át: 14 perc
- 88-as: Kőbányai út – Törökbálinti úton át: 4 perc

**Információim szerint a MÁV nem nyitott a 88-as buszok további menetidő növekedésére, így a Kőbányai út – Annahegy útirányon át történő közlekedésre sem, illetve a Yettel kihagyására sem. Megjegyzendő, hogy korábban Törökbálint vállalta a Yettel felé, hogy biztosít alap tömegközlekedést a Yettel Házhoz. – Ez viszont**

Ezt a menetidő különbséget az sem tudja kompenzálni, ha a 88-as tér be a BITEP-hez, mivel az csak 2 perc menetidő többlet. Tekintve mind a nagytétényi, mind a budaörsi ágon szükséglet a 30 perces ütem, így a buszok valahol **Törökbálinton 8 perces időkiegyenlítőt kell, hogy tartsanak, ami a 88/188 kapcsolat miatt elfogadhatatlan.**

## DIÓSD-ANNAHEGY-TÖRÖKBÁLINT-KELENFÖLD ÁTJÁRÁS

A 272-es buszok jelenleg is túlzásúfoltak. A fejlesztés eredményeként ezt a viszonylatot tovább terheljük diósdai utasokkal, ami így már a törökbálinti szakaszon egyértelmű utasleamaradást fog generálni.

Ellentmondásos a tanulmányban, hogy a 272-es a Kazinczy Ferenc utcán át, ahogy a szöveges összefoglaló írja vagy a Raktárvárosi úton át fog-e közlekedni? Ez utóbbi esetben a Bajcsy-Zsilinszky úton 50%-os Budapest irányú kapacitás csökkenés lesz.

További hiba, hogy a tanulmány szerint a 272-es gyorsjárat 20-30 percenként közlekedne, miközben már ma is 15-30 perces a járat követése.

## ANNAHEGYI KÉKBUSZ FEJLESZTÉSEK – 283-AS MEGSZÜNTETÉSE

A tervben nincs kimondva, de mivel a kék buszokkal történő kiváltás a megrendelő kérése, így feltételezhető, hogy a 283-as buszok megszüntetésre kerülnek.

Ez esetben Annahegyen a Mályva utca környéke ellátatlanná válik, a buszra való rágyaloglási távolságok 4-500 méterrel nőhetnek, így a mai rágyaloglási távolság sok esetben a duplájára, 400 méterről 8-900 méterre is nőhet.

Ezen felül vélhetően a 283B iskolás járat is megszüntetésre kerül, így gyakorlatilag az iskolák közvetlen elérése megszűnik a térségből.

## TÖRÖKBÁLINT – ÉRD KAPCSOLATOK

Ahogy korábban jeleztem, támogatom Érd felé a járatok sűrítését, de a jelzett 732-es és 736-os viszonylatok tanulmányban való szerepeltetése sokszorosan szakmaiatlan javaslat, amihez a Volánbusz soha nem fog hozzájárulni, és a tanulmányban szereplő 1-2 perces menetidő többlet a „vicc” kategóriája.

A 736-os buszok jelenleg 10 perc alatt teszik meg az Érd, Bem tér – Budaörsi benzinkút távot. Ugyanez a jelzett útvonalon 21 perc(!). A 755-ös menetideje Bem tér – Méhecske utca távon 19 perc, a 172-es menetideje Méhecske utca – Budaörsi benzinkút távon 2 perc. A menetidő növekedés egyértelműen plusz járműigénnyel is jár, így nem állja meg a helyét az, hogy nettó fejlesztést nem igényel a fejlesztés. Megjegyzendő: A 732-es és 736-os buszok csak csúcsidőben, ezen belül is a 732-es csak tanítási napokon közlekedik Kelenföld vasútállomásig. – A 732-es reggel csak Budapest felé, délután csak Érd felé közlekedik Bem tér és Kelenföld között.

Az az állítás, miszerint az autópályán tapasztalható dugók miatt van csak 1-2 perces menetidő többlet, szintén nem állja meg a helyét, mivel az nem Érd és Törökbálint között alakul ki, hanem Budaörs és Budapest között, így az új útvonalon azt a buszok nem kerülnek ki, és a gyorsjárat jelleg sem sokat segít, különösen hogy a Szent István utca – Munkácsy Mihály utca csomópontban Törökbálinton is alakul ki forgalmi torlódás a reggeli csúcsidőben.

Az az állítás, hogy egyébként az így kialakuló 3 viszonylat kiválthatja a 285-ös viszonylatot, szintén nem igaz. Ezek a járatok egyrészt nem érintenék a Sportközpont melletti iskolát és a Köztársaság téri iskolát sem, a Zimándy Iskolához is jelentősen nőne a gyaloglási távolság, Idamajorból 1,1km-es gyaloglás jelentkezne a legközelebbi buszmegállóig, ha a 285-ös viszonylat megszüntetésre kerül.

A tanulmány azon állítása sem valós, miszerint a javaslatok a mai teljesítményszint közelében maradnak. Csak a 732-es és 736-os esetében menetenként 11 perc többlet menetidő keletkezik, ami egy fordulón 22 perc! – Ez már önmagában biztosra adja, hogy többlet járművet igényel a javasolt fejlesztés. 22 menetet teljesít a két viszonylat Kelenföldig/ról, ami napi 242 perc+pihenőidő többletet jelent. – Ez kb. napi 5 óra többlet futást jelent. Alapjaiban a 11 perces menetidő többlet elfogadhatatlan az Érd-Budapest relációban utazók számára.

## TÜKÖRHEGY ÉS A 140-ES BUSZ

Tükörhegy tekintetében olyan közlekedési rend, miszerint a 140-es buszok csak csúcsidőben, csak munkanapokon vagy csak alkalomszerűen térnek be, a hálózat fragmentálását eredményezi, ami minden esetben utasvesztést eredményez, mivel követhetetlen az utasok számára, hogy mikor merre megy a busz. A BKK korábbi javaslata, miszerint napi három 172-es, 172B jelzéssel Márta utca érintésével közlekedett, 5 éves kárt okozott a városnak. Ennyi idő kellett, hogy az utasok elfelejtsék, hogy a 172-es betér Márta utcához, és inkább emiatt nem használták. Ezen felül a 140-es pont a gyors budaörsi kapcsolatot veszítené el ezzel.

Hosszútávon célszerű viszont célszerű teljes üzemidőben a 140-est Tükörhegyen át közlekedtetni, de ahhoz előbb fel kell futtatni az utasforgalmat a megállók kiépítésével a 286-os buszok segítségével, és ha van ilyen terv, akkor eleve 12,7m hosszú buszokra tervezett szabványos megállókat kell kiépíteni.

A 140-es buszok betérítése mellett is a 286B iskolás járatokat fenn kell tartani, mivel a 140-es buszok nem érintik valamennyi iskolát, főleg a dióskerti szakasz megszüntetését követően.

## 140-ES BUSZ ÉS DIÓSKERT

Dióskert tekintetében a megszűnő 140-es viszonylattal a térség elveszíti a közvetlen bevásárlóközpont, Budaörs és Budapest kapcsolatát is. A térségben jelenleg jellemzően elektromos buszok futnak, így az alacsonypadlós buszok helyett, a Pistály felé területi adottságok miatt közlekedő magaspadlós, szűk buszok jelentős minőségi romlást okoznak.

A 286-os buszok üzemideje jelenleg rövidebb, mint a 140-es buszok üzemideje, így vagy a térségben az üzemidő is csökken vagy további plusz kapacitás szükséges a 286-os buszok közlekedtetésére.

Ténybeli hiba, miszerint buszonként 1 fő alatti a dióskerti szakaszon a fel és leszálló utasok száma.

A táblázat alapján is, az összes fel és leszálló utasok száma 1 nap alatt a dióskerti szakaszon 119 fő. Napi 45 betéréssel számolva ez  $119\text{fő}/45\text{betérés}=2,64$  fel/le szállás járatonként.

Dióskert kék buszokkal való kiszolgálása nem kerül semmibe a városnak, ellenben a helyi járatokkal ez többlet forrást fog igényelni, ami vagy többlet anyagi fedezet vagy máshol ritkítás, megszüntetés formájában fog jelentkezni.

## LEGFŐBB PROBLÉMÁK A TANULMÁNNYAL

A tanulmány egyik legnagyobb hibája, hogy a MÁV-val történt vonalbejárások nélkül tesz fejlesztési javaslatokat. Ezeket a fejlesztési javaslatokat, korábban már mind megvizsgáltuk, volt hivatalos vonalbejárás is, mely vonalbejárások megállapították, hogy azokon a szakaszokon, ahol most nem közlekedik BKK-MÁV buszjárat, ott a szolgáltatók nem is vállalták a buszközlekedés átvételét.

A tanulmány több esetben is ellentmondásba került önmagával. Külön kiemelendő, hogy míg a település egyik részén megszüntetne/bevezetne bizonyos szolgáltatást, máshol pont az ellenkezőjét tenné, ami így hiteltelenné teszi az egész tanulmányt.

Szintén megkérdőjelezi a tanulmány szakmaiságát, hitelességét, amikor olyan javaslatokat tesz, ami egyébként már megvalósult, és elárulja azt a tényt, hogy a tanulmány készítője nem járta be kellő alaposággal a munkahelyszínét.

A fenti problémák jelen elemzésben részletesen kifejtésre kerültek.

További probléma, hogy a tanulmány olyan fejlesztésekre tesz javaslatot, amik csak hosszútávú fejlesztésként valósíthatók meg, tekintve 100 milliós nagyságrendű infrastrukturális beruházásokat igényelnek, amik jó esetben is leghamarabb 1,5-2 év múlva valósulhatnak meg, ugyanakkor nem tartalmaz rövidtávú megoldásokat.

### RÖVIDTÁVÚ FEJLESZTÉS

Amennyiben úgy dönt a Testület, hogy valóban feladja a város a Széll Kálmán téri kapcsolatot:

- 88: Kelenföld vá. – Budaörs – ... – Törökbálinti bekötőút – Tó utca – Bajor Gizi utca – Kerekdomb utca – Kazinczy Ferenc utca – Szent István utca – Munkácsy Mihály utca – Kápolna utca – Diósdí út – Hegyalja utca – Márta utca forduló – Hegyalja utca – Diósdí út – ... – Campona  
Campona – ... – Diósdí út – Hegyalja utca – Márta utca forduló – Hegyalja utca – Diósdí út – Kápolna utca – Géza fejedelem útja – Bajcsy-Zsilinszky út – Baross utca – Szent István utca – Károlyi utca – Kazinczy Ferenc utca – Kerekdomb utca – Bajor Gizi utca – Tó utca – Törökbálinti bekötőút – ... – Budaörs – Kelenföld vá.
- 88: Kelenföld vá. – Budaörs – ... – Törökbálinti bekötőút – Tó utca – Bajor Gizi utca – Kerekdomb utca – Kazinczy Ferenc utca – Szent István utca – Munkácsy Mihály utca – Kápolna utca – Diósdí út – Hegyalja utca – Márta utca vá.  
Márta utca vá. – Hegyalja utca – Diósdí út – Kápolna utca – Géza fejedelem útja – Bajcsy-Zsilinszky út – Baross utca – Szent István utca – Károlyi utca – Kazinczy Ferenc utca – Kerekdomb utca – Bajor Gizi utca – Tó utca – Törökbálinti bekötőút – ... – Budaörs – Kelenföld vá.
- 240/240A/240B: Móricz Zsigmond körtér vá. – Budaörs – Budaörsi lakótelep (240B vá.) – Baross utca – Sport utca – Vörösmarty Mihály utca – Raktárvárosi út – Kápolna utca – Munkácsy Mihály utca – Dióskert – Munkácsy Mihály utca – Szent István utca – Baross Gábor utca – Bajcsy Zsilinszky út – Tó utca (körforgalom) – Bajor Gizi utca – Kerekdomb utca – Kazinczy Ferenc utca – Óvoda utca – Kinizsi utca – Sportközpont (240A vá.) – Kinizsi utca – ... – Bevásárlóközpont (240 vá.)
- 240/240A/240B: A visszairány azonos útvonalon.

A fenti fejlesztések nagymértékben javítanák a posta, „kis-Spar”, gyógyszertárak megközelíthetőségét, egyszerűsíténé a 88-as buszok és a 140/140A/140B rendszer közlekedését is, egyúttal meghagyja annak a lehetőségét, hogy az egyik 240 menetvonal később esetleg valóban kiváltható marad 755-ös busszal.

Rövidtávon az infrastrukturális hiányosságok miatt BKK-MÁV buszokkal további helyi járatok nem válthatók ki.

Ez alól az egyetlen kivétel Tükörhegy a 140-es vagy a helyette közlekedő 240-es buszokkal, de a MÁV minden bizonnyal kérni fogja a „hurka fekvőrendőrök” felszedését.

### HOSSZÚTÁVÚ FEJLESZTÉSI JAVASLAT

Célként kell kitűzni, hogy a Törökbálint vasútállomás a település minden pontjáról lehetőleg átszállás nélkül legyen elérhető, azt a megállót a lehetőségekhez képest valamennyi viszonylat érintse, bízva abban, hogy a fejlesztéseknek köszönhetően várhatóan nőhet a vasúti közlekedés járatsűrűsége, így erre célszerű felkészülni.

Természetesen kis bizonyos szintig, ha az infrastrukturális feltételek adottak, kiválthatók helyi járat menetvonalak BKK-MÁV buszokkal, de ez által a mai szolgáltatási terület és minőség nem jelentősen romolhat, különös tekintettel az idős, és Törökbálintra jellemző egyre idősödő társadalomra.

A mai 283B, 285-ös és 286B jelzésű buszok színvonalán jelentős többletfutások és a kékbuszos törzshálózat fragmentálása nélkül nem biztosítható az iskolás buszok által nyújtott szolgáltatási színvonal, így a mai helyi járatokra hosszútávon is szükség van, esetleg azok intenzitása csökkenthető bizonyos szintig.

Ugyanakkor még hosszútávon sem látható, hogy az Önkormányzatnak mikor lesz anyagi erőforrása arra, hogy az annahegyi szakaszt alkalmassá tegye a BKK-MÁV által elvárt minőségben a nagybuszok közlekedésére.

Amennyiben a 88-as buszok útvonala visszahelyezésre kerül a rövidtávú fejlesztésben javasolt útvonalra, és az infrastrukturális fejlesztések is megtörténnek, úgy további hangolások bevezetésével 80%-ban ki is válthatják a 283-as buszokat. További hangolás, a Károlyi utcán át történő közlekedés helyett az Óvoda utcán át közlekedés, és az előző ponttal ellentétben a Kerekdomb utca helyett, a Blaha Lujza utcán át, bár ez más problémákat vet fel. – Jelenleg a 172/173-as buszok a település 80%-áról biztosítanak jó/elfogadható közlekedési kapcsolatokat valamennyi iskolához, ezt nem célszerű elrontani.

A 286-os buszokat hétköznap és hétfégen két külön útvonalon célszerű közlekedtetni, tekintve a hétköznap és hétféje forgalom más igényel:

- 286 (hétköznap): Tópark utca vá. – Tó utca – Bajor Gizi utca – Blaha Lujza utca – Kazinczy Ferenc utca – Óvoda utca – Kinizsi utca – Szent István utca – Patak utca – Átkötő út – Munkácsy Mihály utca – Kápolna utca – Kastély utca – Kőér utca – Dobó utca – Balassi utca – Nádasdy Tamás utca – Raktárvárosi út – Szabadházi út – Mecsek utca – Csobánc utca – Pistályi út – Hortenzia utca – Kékes utca – Zöldfa utca (forduló) – Kékes utca – Hortenzia utca – Pistályi út – Temető utca – Kamaraerdei út – Raktárvárosi út – Nádasdy Tamás utca – Balassi Bálint utca – Dobó István utca – Kőér utca – Kápolna utca – Munkácsy Mihály utca – Átkötő út – Patak utca – Szent István utca – Kinizsi utca – Óvoda utca – Kazinczy Ferenc utca – Blaha Lujza utca – Bajor Gizi utca – Tó utca – Tópark utca vá.
- 286B (hétfégen): Tópark utca vá. – Tó utca – Bajcsy Zsilinszky út – Baross utca – Szent István utca – Munkácsy Mihály utca – Kápolna utca – Kastély utca – Kőér utca – Dobó utca – Balassi utca – Nádasdy Tamás utca – Raktárvárosi út – Szabadházi út – Mecsek utca – Csobánc utca – Pistályi út – Hortenzia utca – Kékes utca – Zöldfa utca (forduló) – Kékes utca – Hortenzia utca – Pistályi út – Temető utca – Kamaraerdei út – Raktárvárosi út – Nádasdy Tamás utca – Balassi Bálint utca – Dobó István utca – Kőér utca – Kápolna utca – Munkácsy Mihály utca – Szent István utca – Baross utca – Bajcsy-Zsilinszky út – Tó utca – Tópark utca vá.

A fenti útvonalak eredményeképpen hétköznapokon elérhető a Városháza, szanatórium, iskolák, orvosi rendelő, míg hétvégén a Bajcsy-Zsilinszky úton található kereskedelmi egységek. Természetesen ez, többletfutást igényel.

Törökbálint, 2025. november 3.

Összeállította:  
Mezei Gyula