

ÉSZREVÉTELEK A TH KÖZLEKEDÉS „FEJLESZTÉSI” TERVEZETEIRŐL



Mezei Gyula

2045 Egyesület

2026.02.22.

TARTALOM

Bevezető	3
Megvalósíthatósági problémák a tervszel	4
88-as és 88A viszonylat	4
86-os viszonylat	4
732-es és 736-os viszonylat	4
240-es viszonylat.....	5
286-os viszonylat	5
Infrastrukturális összefoglaló	5
Kapacitás változások	6
Bajcsy-Zsilinszky út	6
Kazinczy Ferenc utca belső szakasza.....	6
Szent István utca	6
Munkácsy Mihály utca	6
Bajor Gizi utca, Blaha Lujza utca, Idősek otthona	7
Raktárvárosi út.....	7
Megszűnő buszmegállók	8
Idamajor: Idamajor bekötőút és Idamajor mh.....	8
Annahegy: Kéknefelejcs utca, Mályva utca, Orgona utca.....	8
Törörökbálint, Yettel.....	8
Budaörsi temető	8
Városközpont.....	8
Területi vizsgálat	9
Annahegy.....	9
Dióskert.....	9
MÁV-telep, Újtelep	9
Ófalu	9
Pistály	9
Iskolás járatok	10
Annahegy: 283B	10
Idamajor: 285.....	10
Pistály: 286B	10
Tükkörhegy: 286B.....	10
Anomáliák	11
Bajcsy-Zsilinszky út vs. Diódsi út, Annahegy, Séta utca	11
Jármű kérdés: Bevásárlóközpont és Dióskert vs. Pistály	11
Ellentmondások a tervben.....	12
88-as viszonylat	12

88A viszonylat	12
286-os viszonylat	12
755-ös viszonylat	12
Bemutató anyag állításainak tényellenőrzése	13
Összegzés	17

BEVEZETŐ

A Törökbálintot érintő közlekedési „fejlesztési” tervezet jelen formájában nemhogy előrelépést nem jelent, hanem alapjaiban veszélyezteti a város közlekedési rendszerének működőképességét. Már a korábbi, szórványos információk alapján is világos volt, hogy a javaslat súlyos szakmai hibákat tartalmaz, és a most közzétett verzió sem orvosolja ezeket. Ahogy a dokumentumban is szerepel: „Jól látható, hogy ez a ‘fejlesztési’ javaslat infrastrukturális okokból nem megvalósítható...” – ez a megállapítás nem egyetlen részletre, hanem a teljes koncepcióra igaz.

A tervezet több olyan kulcselemre épít, amelyek fizikailag, műszakilag vagy üzemeltetési szempontból eleve kivitelezhetetlenek. A Hegyalja utca – Séta utca – Napraforgó utca tengely például „gyakorlatilag nulláról kell teljes hosszban buszközlekedésre alkalmas, 6, helyenként 6,5 méter széles utat építeni”, ami milliárdos nagyságrendű beruházást igényelne, és jelenleg semmilyen formában nem áll rendelkezésre. A tervezet mégis erre a nem létező infrastruktúrára építi a teljes hálózat egyik alappillérét.

A dokumentum részletesen bemutatja, hogy a javasolt módosítások nemcsak műszaki akadályokba ütköznek, hanem jelentős szolgáltatásromlást is okoznának: járatritkításokat, kapacitáscsökkentést, hosszabb menetidőket, megszűnő megállókat, rosszabb iskolai elérést és olyan területeket, ahol a jelenlegi ellátás töredéke maradna csak meg. A tervezet több ponton ténybeli tévedéseket, félrevezető állításokat és belső ellentmondásokat is tartalmaz, ami tovább erősíti azt a képet, hogy a javaslat nem megalapozott, nem átgondolt és nem támaszkodik valós vizsgálatokra.

Ez az anyag részletesen feltárja a tervezet minden lényeges hibáját, és egyértelműen bizonyítja, hogy a jelenlegi formájában bemutatott hálózati átalakítás nemcsak bevezethetetlen, hanem még társadalmi egyeztetésre sem alkalmas, mert alapvető szakmai követelményeknek sem felel meg.

MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI PROBLÉMÁK A TERVEZETTEL

88-AS ÉS 88A VISZONYLAT

A Márta utca feletti szakaszon a Hegyalja út szélessége 5,5m, amit tovább csökkentenek a belógó ágak. Ezen a szakaszon két normál méretű busz nem fér el egymás mellett, márpedig a már-már túlzó, reggeli csúcsidőben óránkénti és irányonkénti 7-7 indulásnál nem kizárható, hogy buszok ezen a szakaszon találkozzanak. Egy busz szélessége 2,55m, plusz tükrök, azaz 2,85m-rel számolhatunk. Két busz szélessége 5,7 méter, ekkor még nem beszélünk biztonságos oldaltávolságról, és az ívről, ami miatt még szélesebb sávra van szükség. Itt minimum 6, de inkább 6,5m-re szükséges az útfelület szélesítése.

Felérve Annahegyre, a Séta utca szélessége még keskenyebb, csupán 4,5 méter! – Itt szintén szükséges az út szélesítése a tervezet megvalósításához, ilyen volumenű busz közlekedés esetén a teljes útfelület újjá építésével, mivel az tanítási napokon napi 3-4 alkalommal egy irányba még elbírja a nagy buszt, de óránként 6-14 indulás hamar tönkre fogja tenni az utat.

Tovább haladva Diósd felé, a 4 méter szélességű Napraforgó utcára érünk, aminek burkolata már most is rendkívül rossz, de a szélessége sem teszi lehetővé a két irányú buszközlekedést normál méretű buszokkal.

A fenti Hegyalja utca – Séta utca – Napraforgó utca szakasz hossza 1,5km, ahol gyakorlatilag nulláról kell teljes hosszban buszközlekedésre alkalmas, 6, helyenként 6,5 méter széles utat építeni, helyenként közmű kiváltással, föld kitermeléssel és támfalépítéssel. – Ez több milliárd forint költség(!), de szükséges a tervezett vonalhálózati átalakításokhoz, szükséges továbbá a Diósd, Búzavirág utca buszforduló teljes átépítése is, ami szintén száz milliós nagyságrendű beruházást igényel, mivel jelenleg csak egy irányból képes buszok fordítására.

Jól látható, hogy ez a „fejlesztési” javaslat infrastrukturális okokból nem megvalósítható, és ennek fel nem mérése súlyos szakmai hiányosságokra utal, így pedig szükséges a 283-as buszok fenntartása!

Értesüléseim szerint, a tervezett útvonalmódosításokról a Volánbusszal nem történt egyeztetés!

Megjegyzendő, hogy korábban magam is tettem hasonló javaslatot, leginkább a 88-as busz közlekedésére vonatkozóan, ennek megfelelően részvételemmel vonalbejárás is történt, de ezt az útvonalat mind a BKK, mind pedig a Volánbusz nagybuszos buszközlekedésre alkalmatlannak minősítette.

Azóta fejlesztés a nevezett útszakaszon nem történt!

86-OS VISZONYLAT

A járat megvalósíthatósági problémái megegyeznek a 88, 88A viszonylatok problémáival.

732-ES ÉS 736-OS VISZONYLAT

A 732-es és 736-os buszok Törökbálinton át közlekedtetése több okból sem lehet opció.

Az egyik, hogy ezek a járatok már most is túlszűfoltan közlekednek, így azok Törökbálint területére minimális többlet kapacitást tudnának nyújtani, azt is csak reggel Budapest felé.

A másik ok, hogy a 732-es és 736-os buszok Törökbálinton átvezetése a „tanulmánnyal” ellentétben nem 1-2 perces, hanem legalább 11 perces menetidő növekedést okoz irányonként, ami azon túl, hogy Érd és az érdi utasok számára elfogadhatatlan, többlet csuklós járműveket is igényel, ami jelenleg nem áll rendelkezésre.

Információim szerint az állításokkal ellentétben Érddel nem történt egyeztetés a tervezett javaslatról!

Márpedig, ha a 732-es és 736-os buszok nem közlekednek Törökbálinton keresztül, akkor 0 többlet kapacitás jelenik meg a Raktárvárosi úton úgy, hogy közben a város történelmi részén 33-50%-os kapacitás csökkenés valósul meg! – Ez aztán a fejlesztés!

240-ES VISZONYLAT

Törökbálint vasútállomás környékén jelenleg nincs sem kész infrastruktúra, sem nagybuszos végállomás építésére alkalmas hely, így itt a 240-es buszok végállomásoztatása nem megoldható.

Egy nagybuszos végállomási infrastruktúra kiépítése száz millió forintos nagyságrendű összeg, ha egyáltalán van végállomás építésére alkalmas terület a környéken.

További probléma, hogy egy egész nap közlekedő viszonylat esetében sem a BKK, sem a MÁV-Volán nem fog olyan helyen buszt közlekedtetni – két irányban(!) – ahol ca. 100 méterenként egy hurka fekvőrendőr van elhelyezve, így ez esetben a 240-es útvonalán valamennyi fekvőrendőrt fel kell szedni, vagy a Kastély utcában alkalmazottakat kell elhelyezni.

286-OS VISZONYLAT

Kamaraerdei Ifjúsági Parknál nincs buszforduló, nincs buszforduló kiépítésére alkalmas hely, így itt csak az a megoldás tud működni, hogy a buszok tovább közlekednek a Vasút utca megállóhelyig, ahonnan azonnali fordulással indulnak vissza Törökbálint felé, így viszont a hangolások nem biztosíthatók, az útvonala tovább hosszabbodik, továbbá Törökbálint bevásárlóközpontban egyetlen járatnak szükséges végállomást kiépíteni.

További infrastrukturális probléma, hogy vis-maior esetben különös óvatossággal tudnak közlekedni alacsonypadlós buszok ellenirányban a Csobánc utca – Mecsek utca útvonalon, de ebben az irányban a buszok alja a domborzati viszonyok miatt leér, így menetrendi közlekedés nem megvalósítható, erre vonatkozóan korábban már volt vonalbejárás. – Márpedig, ha a 286-os szolgálja ki Dióskertet és a Bevásárlóközpontot is, akkor szükséges az alacsonypadlós buszok beállítása, amit egyébként sem feltétlen alkalmasak a pályai forgalomra.

INFRASTRUKTÚRÁLIS ÖSSZEFOGLALÓ

Jól látható, hogy a fejlesztés alapvetően 3 pillérrre épül:

- A 86-88-88A átvezetése Diósdra, ezzel ellátva Annahegy közlekedését, kiváltva a 286-os buszt, de ez nem megvalósítható.
- A 732-es és 736-os buszok átvezetése Törökbálinton, ami Érd számára minden bizonnyal elfogadhatatlan a túlzott menetidő növekedés miatt.
- A 286-os busz átalakítása, ami jelen formában szintén nem megvalósítható.

Jól látható, hogy ezek közül már 1-1 elem is önmagában összeomlasztja a tervezetet, de itt három ilyen elem is van.

KAPACITÁS VÁLTOZÁSOK

A kapacitás változásokat főként a Törökbálint-Budapest relációban vizsgálom, mivel a Törökbálint-Budaörs relációban jelentős változás nem várható, ahol negatív változás történik, azt kiemelem.

BAJCSY-ZSILINSZKY ÚT

A Bajcsy Zsilinszky útról jelenleg a reggeli csúcsidőben mind a két oldalról 15-15 percnként indulnak gyors, nem körjáratú útvonalon át buszok Kelenföld vasútállomás felé. Az egyik oldalról a 172-es, a másik oldalról a 272-es buszok.

A terv szerint, a jövőben csak 30-30 percnként indulnának a buszok, mivel az egyik oldalról csak az új „272E” közlekedne 30 percnként, míg a másik oldalról a 172-es, de szintén csak 30 percnként, mindezt többlet menetidővel, kerülővel. – Ez 50%-os járatritkítás Budapest felé!

KAZINCZY FERENC UTCA BELSŐ SZAKASZA

A Katona József utca és Zrínyi utca megállóból jelenleg 15 percnként közlekednek a 173-as buszok csúcsidőben Kelenföld vasútállomás felé. A terv szerint a jövőben ez 30 percre módosul, ami 50%-os járatritkítást jelent, a már amúgy is zsúfolt buszok esetében.

SZENT ISTVÁN UTCA

A Szent István utcából jelenleg valóban némi kerülővel, de a korábbi 172E viszonylathoz képest jelentős többletet adva, és az időkiegyenlítő megszüntetésének köszönhetően csak 1-2 perces menetidő többlettel közlekednek a 172-es buszok Kelenföld vasútállomás felé csúcsidőben 15 percnként. – Megjegyzendő, hogy sokaknak opció a 173-as busz is, így ez inkább előny, mintsem hátrány!

A terv szerint, az Ady Endre utca és Ószibarack utca megállókból csak munkanapokon csúcsidőben marad meg a közvetlen Kelenföld vasútállomás kapcsolat, akkor is csak 30 percnként! – Ez nem fejlesztés!

Igaz, hogy a buszok így némileg gyorsabban érnek be Kelenföldre, de hozzáadva a kétszeres várakozási időt, és azt, hogy csúcsidőn kívül és hétvégén egyáltalán nem lesz innen autópályás buszjárat Kelenföld felé, az jelentős visszafejlesztés.

Utazási idő vizsgálat:

- Jelenleg:
 - Átlagos várakozási idő: 7,5 perc
 - Menetidő Ószibarack utca és Kelenföld vá. között: 25 perc
 - Összesen: 32,5 perc
- Javaslat szerint:
 - Átlagos várakozási idő: 15 perc
 - Menetidő Ószibarack utca és Törökbálint vasútállomás között: 6 perc
 - Menetidő Törökbálint vasútállomás és Kelenföld vasútállomás között: 11 perc (szükséges a Benzinkút betérés, mert a 8 indulásnak meg kell lennie!)
 - Összesen: 32 perc
- A változás tehát, figyelembe véve a dupla követési időt, gyakorlatilag pont nulla, cserébe nem lesz Budapest felé közlekedés csúcsidőn kívül és hétvégén. – Nem tűnik jó dealnek.

MUNKÁCSY MIHÁLY UTCA

Bár a terv nagyon szépen tűnik, hogy itt a 272-es buszok kieső kapacitását a 732-es és 736-os buszok pótolják, de ezzel két probléma van.

Az egyik, hogy mindez a két sárgabusznak plusz 11 perces menetidő többletet jelent, amihez sem Érd, sem a Volán nem fog hozzájárulni, továbbá ha mégis hozzájárulnának, ezek a buszok már most is olyan zsúfoltan közlekednek, hogy azokra további törökbálinti utasok nem férnének fel.

Így viszont, a Munkácsy Mihály utca és a Bartók Béla utca megállókból a jelenlegi reggeli csúcsoldali oldalankénti 4-4 budapesti indulásból (15 percenként 173-es és 15 percenként 272-es) csupán oldalanként 2-2 indulás maradna, vagyis az egyik oldalról 30 percenként a 173-as, míg a másik oldalról a 272E.

Ez 50%-os menetrendi és kapacitáskivonás Budapest felé a Munkácsy Mihály utca, vagyis a városközpont területén, csak azért, hogy Márta utcától 3, azaz három perc menetidő megtakarítás legyen Kelenföld vasútállomás felé. – A mérleg két oldala nincs egyensúlyban.

BAJOR GIZI UTCA, BLAHA LUJZA UTCA, IDŐSEK OTTHONA

Ezekből a megállókból jelenleg a 172-es és 173-as buszok egyforma szolgáltatást nyújtanak Kelenföld vasútállomás felé, és ezekből a megállókból korábban nem volt közvetlen budapesti járat.

A 172-es és 173-as buszok jelenleg 15-15 percenként, együttesen 7-8 percenként közlekednek Kelenföld vasútállomás felé.

A tervezet szerint, ezekből a megállókból az egyik oldalról a 173-as közlekedne 30 percenként Budapest felé, míg a másik oldalról a 173E viszonylat, szintén 30 percenként.

Ez 50%-os menetrendi és 50%-os kapacitás csökkentés Budapest felé a jelzett megállókból.

RAKTÁRVÁROSI ÚT

A tervezet nagyvonalúan azt a látszatot kelti, hogy a Raktárvárosi úton (Tükörhegy, Pannon út, Raktárváros megállókból) a mai reggeli 8 indulás helyett 15(!) indulás lesz Budapest felé. Ez azonban egy nagyon nagy csúsztatás, mondhatni hazugság!

A valóság az, hogy a jelenlegi 15-15 percenkénti 172-es és 173-as buszok helyett, melyeknek együttesen 8 indulásuk van jelenleg, ezen a szakaszon a terv szerint a 172-es és 173-as buszok fognak közlekedni 30-30 percenként, azaz együttesen adva óránként 4 indulást. Ezt egészíti ki az új 86-os viszonylat 15 percenként, de a 172-es és 173-as viszonylatoknál rosszabb, hosszabb, lassabb útvonalon, így biztosítva a mai 7-8 perces, de várhatóan koránt sem ütemes közlekedést.

Ehhez jön hozzá elvben a 732-es és 736-os buszok közlekedése, melyeknek együttesen a teljes reggeli csúcsidőben van nem 7, hanem 8 indulása Budapest felé, de ezt 3 órára elosztva! Így, a legnagyobb többlet indulás szám is 1 óra alatt 4, és nem 7. Mindezt úgy, hogy ezek a buszok már most is zsúfoltan közlekednek, így arra már törökbálintiak nem fognak felférni, és minden bizonnyal ezt Érd és a Volán sem fogja támogatni.

MEGSZŰNŐ BUSZMEGÁLLÓK

IDAMAJOR: IDAMAJOR BEKÖTŐÚT ÉS IDAMAJOR MH.

Bár a terv azt a hazugságot kelti, hogy a 732-es busz kiváltja az idamajori 285-ös buszjáratot, de ez nem igaz. A 285-ös busszal ellentétben a 732-es buszok csak Szövő utca és Ötvös utca kereszteződéséig járnak, ahonnan Idamajor mh. közel másfél kilométer, vagyis a kisgyermekeknek újra ennyit kell sétálniuk, és elérhetetlenné válnak számukra a Köztársaság téri és Óvoda utcai oktatási intézmények, és a 762-es buszok menetrendje nem a törökbálinti oktatási intézményekhez fog igazodni, tovább rontva a szolgáltatási minőséget.

ANNAHEGY: KÉKNEFELEJCS UTCA, MÁLYVA UTCA, ORGONA UTCA

A terv szerint Annahegyet a két irányú nagybuszos közlekedésre alkalmas úton át a 86-os, 88-as és 88A viszonylatokkal kívánják ellátni. Ez részben még támogatható is lenne, ha arra az utak alkalmasak lennének, de nem azok.

További probléma ugyanakkor, hogy a Kéknefelejcs utca, Mályva utca és Orgona utca megállók megszüntetésre kerülnek, így Annahegy ezen területéről jelentős mértékben nő a gyaloglási távolság a buszjáratokhoz (ez hozzáadandó a menetidőhöz!), mindezt meredek útszakaszokon, ami az idősebbek és a gyermekek számára is jelentős hátrányt jelent.

TÖRÖRÖKBÁLINT, YETTEL

Mikor a Pannon Törökbálintra helyezte a telephelyét, a megállapodás egyik pontja volt, hogy Törökbálint buszközlekedést biztosít a Pannonhoz. Ezt akkor nem túl gazdaságosan, helyi járatokkal lehetett megoldani. Később, mikor megszületett az új, hosszú 88-as, akkor az ki tudta váltani a helyi járatot.

A megálló felhagyásával itt a város megszegi a korábbi megállapodását!

BUDAÖRSI TEMETŐ

Törökbálintról sokan dolgoznak a Budaörsi temető környékén, nekik jelent utazási lehetőséget az, hogy azt a 286-os buszok jelenleg érintik. A megálló megszűnésével őket is autóba kényszerítjük.

VÁROSKÖZPONT

A terv szerint a 283-as, 283B, 285-ös és 286B jelzésű buszok megszűnnek, a 286-os buszok pedig a Városközpont érintése nélkül közlekednek, így megszűnik a Városháza, a piac, a Szanatórium gyors, kényelmes busszal történő megközelíthetőségének lehetősége.

TERÜLETI VIZSGÁLAT

ANNAHEGY

Felhagyásra kerülnek a Kéknefelejcs utca, Mályva utca és Orgona utca megállók, ezzel jelentősen növelve a gyaloglási távolságot.

Megszűnik továbbá a 283B jelzésű buszjárat is, így a leírtakkal ellentétben a Zimándy Iskolába és a Bálint Márton Iskola Óvoda utcai épületébe jelentősen nő a diákok gyaloglási távolsága a tervezett vonalhálózat esetében, amit tovább ront, hogy mindezek esetében a helyközi buszokkal nem biztosítható olyan jó érkezés az iskolákhoz, mint az iskolás 283B járatokkal.

DIÓSKERT

A 140-es buszok helyett, a pistályi 286-os buszok közlekednek Dióskertben, kisméretű, szűk buszokkal.

A menetrend csúcsidőben ritkul: A mai csúcsidei irányonkénti 30-30 perces követés helyett, csak 60-60 percenként közlekednek a buszok, és az üzemidő is jelentősen rövidül, a mai 22 órás üzemműködés helyett, két órával korábban, 20 órakor indul az utolsó busz. – Utána séta.

Megszűnik továbbá az átszállásmentes utazási lehetőség Budaörs és Budapest irányába.

MÁV-TELEP, ÚJTELEP

Törökbálint régi területeiről teljes mértékben kivezetésre kerül a mai 272-es busz kapacitása, és az autópályán át csúcsidőben a 172-es és 173-as buszok csúcsidei többlet indulásai fognak közlekedni 272E és 273E jelzéssel.

Ezen a területen 33%-os kapacitás csökkentést és 50%-os járatritkítást jelent a bemutatott tervezet, ami teljes mértékben elfogadhatatlan. – Mindezt úgy, hogy a terv nem tud felmutatni máshol, jelentős utasmennyiséget elérő területen valós fejlesztést!

ÓFALU

A kékbuszok tekintetében 50%-os menetrendi és 50%-os kapacitásbeli kivonás történik. Így a két oldalról a korábbi csúcsidei 15-15 perces követés helyett, csak 30-30 percenként fognak közlekedni kékbuszok Kelenföld vasútállomás felé. A kieső kapacitást nem tudják pótolni a tervben szereplő 732-es és 736-os buszok, mivel azok útvonal módosításához várhatóan sem Érd vezetése, sem a Volán nem fog hozzájárulni. – Az állításokkal ellentétben tudomásom szerint egyeztetés erről az érintettekkel nem történt!

PISTÁLY

Bár a tervezet pozitívként tünteti fel, hogy a buszok a villamos végállomásig közlekednek. De ez sajnos egy részt infrastrukturális okokból nem megvalósítható, illetve másodrészt cserében a buszok egész nap csak 60 percenként közlekednek, szemben a mostani csúcsidei 15-30 perces követéssel, így Törökbálint felé ritkább közlekedés valósul meg.

A 87-es buszok nem biztosítanak jobb kapcsolatot Kelenföld felé, mint a 172/173-as buszok, tehát csak a villamos tudna megjelenni mint pozitívum, de cserébe, hazafelé, mikor a 286/286B buszok 30 percenként közlekednek, döntési kényszerbe helyezi az utasokat, hogy melyik megállóhoz menjenek, így rosszabb egy két irányból 60-60 percenként közlekedő viszonylat, mint az egy irányból, de 30 percenként közlekedő.

Továbbá az órák követéssel minden bizonnyal romlik az iskolák közlekedése is, mivel nehéz óránkénti járatnak ütemesnek is és iskolához igazítottnak is lennie, és nő a menetidő a Bálint Márton Iskolák felé az iskolások számára.

ISKOLÁS JÁRATOK

ANNAHEGY: 283B

Annahegyről jelenleg dedikált busszal érhető el mindhárom törökbálinti oktatási intézmény átszállás nélkül úgy, hogy a gyermekek számára a buszok a lehető legközelebb álljanak meg az oktatási intézményekhez, és a 283B buszok indulása a lehetőségekhez mérten (eltérő csengetések) minél jobban igazodik a gyermekek iskolába és hazautazásukhoz.

A tervezet szerint, ezt a feladatot az Annahegyet fel nem táró 88-as és 88A busz látná el, melyeknek nem egyértelmű még az útvonaluk, de az egyértelműen látható hogy a Zimándy Iskola felé jelentősen nőne a gyaloglási távolság, míg a tervek szerint bizonyos útvonal vezetés esetén a Bálint Márton Iskola Óvoda utcai intézményéhez is jelentősen nő a gyaloglási távolság.

További probléma, hogy a 88-as és 88A buszokat nem lehet a csengetéshez hangolni, azok Budaörsön át közlekednek, más járatokkal hangolva.

IDAMAJOR: 285

A terv szerint, a 285-ös busz megszűnik, mivel azt kiváltja a 732-es busz. Ez nagyon jól hangzik, csak épp a 732-es busz Idamajor buszfordulótól közel másfél kilométerre áll meg, vagyis a kisgyermekeknek is naponta ennyit kell sétálniuk a buszig.

Továbbá itt is felmerül, hogy a 732-es busz menetrendje nem az iskolához fog igazodni, a 732-es busszal elérhetetlen lesz a Bálint Márton Iskola mindkét épülete, többlet gyaloglást jelent a Zimándy Iskolához, tehát egyértelmű a színvonal romlás, továbbá még mindig felmerül annak a kérdése, hogy Érd és a Volán hozzájárul-e egyáltalán egy ilyen útvonalmódosításhoz?

PISTÁLY: 286B

A 286B jelzésű busz megszűnik, helyette a 286-os busz közlekedik egész nap hosszabb útvonalon, de csúcsidőben 15-30 perc helyett, csak 60 percenként, amivel szintén nem biztosítható ütemes menetrend esetén, hogy reggel és délután is igazodjon az iskolák csengetési rendjéhez.

Az állításokkal ellentétben a Bálint Márton Iskolákat lényegesen hosszabb útvonalon, különösen az Óvoda utcai épületet jelentősen hosszabb útvonalon éri el, így Pistályból a mainál korábbi indulási időpont szükséges, így a gyermekeknek korábban kell kelniük, márpedig kisgyermekeknél néha 5-10 perc is nagyon sokat számít!

TÜKÖRHEGY: 286B

Tükörhegy az egyetlen településrész, ahonnan nem romlik jelentősen az iskolák megközelíthetősége, bár a Zimándy Ignác Általánosiskola megközelíthetősége még innen is jelentős mértékben romlik, jelentősen növelve a kisdíákok gyaloglási távolságát.

Továbbá itt is felmerül az a probléma, hogy a 240-es buszok más budaörsi járatokhoz vannak hangolva, így nem a mi iskoláink csengetési rendje lesz az eszlődleges.

ANOMÁLIÁK

BAJCZY-ZSILINSZKY ÚT VS. DIÓSDI ÚT, ANNAHEGY, SÉTA UTCA

Érdekes, hogy egy sűrűbben lakott főútvonalon, mint a Bajcsy-Zsilinszky út, ritkább buszközlekedés lesz mint egy ritkán lakott és üdülőövezeti útvonalon.

A Bajcsy-Zsilinszky úton a reggeli csúcsidőben az egyik irányba 4 busz, a másik irányba csupán 2 busz fog közlekedni óránként!

Ezzel szemben a Hegyalja utca – Séta utca – Napraforgó utca tengelyen irányonként 7-7 busz fog közlekedni, azaz irányonként több busz fog elhaladni, mint Törökbálint főútvonalán a két irányba együttesen!

JÁRMŰ KÉRDÉS: BEVÁSÁRLÓKÖZPONT ÉS DIÓSKERT VS. PISTÁLY

Pistály különleges adottságokkal rendelkezik. Közepesen beépült és lakott terület, tehát az idő igazolta, hogy szükség és igény van a buszjáratok közlekedésére, de infrastrukturális okokból itt csak nagyon kisméretű, nem alacsonypadlós buszok tudnak üzembiztosan közlekedni.

Ezek a kisbuszok viszont magaspadlósak és szűkek, így Dióskert és a Bevásárlóközpont kiszolgálására alkalmatlanok. Azok a kisbuszok, amik viszont megfelelő szolgáltatást tudnak nyújtani a Dióskert és a Bevásárlóközpont kiszolgálására, azok nem alkalmasak Pistályban közlekedni.

ELLENTMONDÁSOK A TERVBEN

88-AS VISZONYLAT

A 88-as viszonylatot az összefoglaló térkép a Szent István utca/Kazinczy Ferenc utca útvonalon jelöli, ahogy a 88A-t is, ellenben a Budaörs felé közlekedő járatok térképén a Bajcsy-Zsilinszky úton jelöli.

88A VISZONYLAT

A 88A viszonylatot az összefoglaló térkép a Károlyi utcán át, míg a Budaörs felé közlekedő járatok térképén az Óvoda utcán át jelöli.

286-OS VISZONYLAT

A 286-os viszonylatot az összefoglaló térkép a Kazinczy Ferenc utca és Régivasútsor útvonalon jelöli, nem érintve az iskolákat, míg a helyi járat térképén a Kazinczy Ferenc utca – Köztársaság tér betérés – Óvoda utca – Kinizsi utca – Régi vasútsor utca útvonalon jelöli.

755-ÖS VISZONYLAT

A 755-ös viszonylatot az összefoglaló térkép mindkét irányban a Munkácsy Mihály utca – Szent István utca útvonalon jelöli, míg a Budaörs, Érd felé közlekedő térképen mindkét irányban a Géza fejedelem útja – Bajcsy-Zsilinszky út – Baross utca – Szent István utca útvonalon jelöli.

BEMUTATÓ ANYAG ÁLLÍTÁSAINAK TÉNYELLENŐRZÉSE

A térképes és szöveges „kérdézz-felelek” bemutatóban több ferdtetés is található, amiket szakmai érvekkel könnyű cáfolni.

- „Csúcsidőben minden második 172-es és 173-as busz számváltással továbbmegy Őrmezőre az autópályán át.”
 - Ez mind szép és jó, csak közben a 272-es busz megszűnik, mint autópályás viszonylat. Ugyanakkor mivel a Budaörs benzinkút megállóban biztosítani kell az óránkénti 8 megállást, és az új 86-os elkerüli ezt a megállót, így az új 272E, 273E buszoknak szintén be kell térniük a Benzinkúthoz!
- „Érd-Törökbálint kapcsolat fejlesztése: A két járat [732, 736] együtt 15 percenként jár csúcsidőben. A parkvárosi járat kiváltja az idamajori helyijáratot.”
 - Ez leírva megint szép és jó, de ezek reggel 1 órán át közlekednek 15 percenként együtt, előtte 40 percenként. Majd a délutáni csúcsidőben már csak 60-60 percenként járnak, és Kelenföld másik oldaláról, így senki sem fog a két oldal között rohángálni, így ezekkel nem lehet számolni. Továbbá ez a módosítás 11 perc menetidő többletet jelentene az érdieknek, így ebbe sem Érd, sem a Volán nem fog beleegyezni.
- „Raktárvárosi úton csúcsidőben +7 indulás”
 - Itt van egy kis ténybeli hiba is, mert az valójában 8 járat, de ez a plusz 8 járat nem 1 óra alatt, hanem 3 óra alatt jelentkezik, és ezek a buszok túlszűfoltak már most is, így ezekre többlet utast terhelni már nem lehet, tehát valós érezhető többlet kapacitást nem biztosítanak!
- „[86] Új, csúcsidei járat a 272-es helyett”
 - Ez a viszonylat egy szégyen! Törökbálint sűrűn lakott részeit gyakorlatilag elkerüli, kapacitása hiányozni fog a MÁV-telep, Újtelep, Ófalu környékéről.
 - Ez a viszonylat nem a törökbálintiak érdekét szolgálja, ellenben örülni fognak a Diósd ligetiek, mivel számukra a 725-ös és 727-es buszok helyett, jobb alternatívát nyújt.
 - A Repülőtéri úton át való vonalvezetéssel az Újliget, Rudák-telep számára is csak 3 perc(!) menetidő csökkentést ad a mai 272-es helyett, cserében szétverjük a teljes Törökbálint belső részének közlekedését.
- „Minden második 240-es busz Törökbálintig jár.”
 - Most pedig minden második 140-es, nem nagy fejlesztés.
- „A 240-es buszjárat a bevásárlóközpont helyett a rendelőt és az iskolákat szolgálja ki”
 - Ez még támogatható is lehetne, de nincs végállomásoztatási lehetőség 12,2-12,7m hosszú buszok számára Törökbálint vasútállomáson, illetve a rendelőket és különösen az iskolákat jobb dedikált járatokkal kiszolgálni.
- „Meglévő 755-ös viszonylat Őrmezőig hosszabbodik, óránként jár”
 - A viszonylat Őrmezőig hosszabbításáról a tervező által nem volt egyeztetés, saját egyeztetéseimkor a Volán jelezte, hogy nincs jelenleg ilyen irányú átjárhatóság kék és sárga buszok között, de természetesen támogatható.
 - Óránként jár: Munkanapokon nem nagy vállalás, ellenben szükségesnek tartom legalább a reggeli, de inkább a reggeli és délutáni csúcsidőben a 30 percenkénti közlekedést, amit részben a 140-esből valóban ki lehet gazdálkodni.
- „Mindkét járat [88, 88A] Budatétény vasútállomásig jár, egyik a Csapágygyár felé, másik a Diódsi úton”
 - A Hegyalja utca, Séta utca, Napraforgó utca jelenleg alkalmatlan ilyen volumenű buszforgalom lebonyolítására, jelentős útfejlesztéseket igényel.
 - Ezen felül a 88A-val szemben nincs minden órában, csak csúcsidőben szemből 13-as busz, így csúcsidőn kívül jelentős többletkapacitásokat igényel.
 - Megszűnik a Yettel kiszolgálása, és annak lehetősége is, hogy egyszer a 88-as buszoknak megállójuk legyen a Laktanyánál vagy a Nyárfasor utcánál.
- „[240, 755] Harangláb és Budaörsi gimnázium között összehangolt 20-30 perces követés”

- A 140-es buszok ezt már ma is teljesítik, hisz csúcsidőben reggel 15-30 percenként, délután 30 percenként közlekednek az érintett szakaszon, illetve Budaörs felé most is ca. 30 percenként közlekedik a 140-es és 755-ös busz Budaörs felé.
- „[286] Dióskertben 30 perces követés”
 - Jelenleg a 140-es buszok alapütemben hasonló ütemet biztosítanak, kiegészítve azzal, hogy csúcsidőben 15 perces követés valósul meg.
 - A jövőben szűk kisbusszal utazhatnak csak a Dióskert környékén élők.
- „[286] Nem megy be Tükörhegyre: Gyorsabb útvonal a városközpont felé”
 - A betérés a 286-os buszok számára, csak 4-5 perc menetidő többletet jelent, és mivel az utasok többsége Raktárvárosnál átszáll a 172, 173-as buszokra, így csak az utasok nagyon kis részét érinti. A 286-os busz utasai jellemzően Pistályból Raktárvárosig, illetve Tükörhegyről Raktárváros és Tükörhegy vagy Tükörhegy és Városközpont között történik, így ez a betérés egy nagyon praktikus nyomvonal vezetés.
 - Cserében viszont a mostani csúcsidei 15-30 perces követés helyett, 60 percenként fognak közlekedni a buszok, így bár a menetidő csökken 5 perccel, de az átlagos várakozási idő csúcsidőben (amikor a legtöbb utas van) 15 percről 30 percre nő, vagyis a teljes utazási idő egyenlege +25perc/irány!
- „[286] Meghosszabbítva a 41-es villamosig, közvetlen kapcsolat az majdnem egész városból”
 - A 286-os busz jelzett útvonalán egy Katona József utca – Kamaraerdei ifjúsági park útvonal 32 perc. A 60 perces követés mellett, az átlagos várakozási idő 30 perc, így random elindulva a buszmegállóba 62 perc az utazási idő.
 - Ez jelenleg csúcsidőben bemelve a 173-assal Kelenföldre 7,5 perc várakozás a 173-as buszra, majd 18 perc menetidő, majd 5 perc várakozás a 87/187-es buszokra és ~13 perc menetidő: Ez összesen 43,5 perc! – Közel 20 perccel gyorsabb, tehát nem valós alternatíva.
- „Hogyan történik a tervezés? A kék és a sárga buszjáratok működtetése állami feladat, amelynek egy részét a BKK végzi.”
 - A járatok üzemeltetését illetően a BKK csak utastájékoztatási és ellenőrzési feladatai lát el.
- „Mikor lesz bevezetve az új rendszer? Az egyeztetések után több hónap kell a felkészülésre. Tavaszai döntés esetén célszerűen a decemberi menetrendváltásnál van mód a hálózati és menetrendi változtatások bevezetésére.”
 - A jelenlegi tervek teljes mértékben alkalmatlanok még csak az elsődleges társadalmi egyeztetésre is, mivel olyan súlyos szakmai hibákat és hiányosságokat tartalmaz. Ennek megfelelően, ez alapján új hálózatot bevezetni a decemberi menetrend váltással nem lehet, újra kell kezdeni minden egyeztetést, és legkorábban 2027. második félévében várható bármilyen módosítás.
- „Tényleg megszűnnek járatok? Nem szűnnek meg járatok, de a viszonylatszámok és az útvonalak változhatnak. Ellátatlan területek nem maradnak. Törekszünk arra, hogy ahol lehet, ott a helyi kisbuszok helyett kék vagy sárga helyközi járatok közlekedjenek, így várhatóan több helyközi és kevesebb helyi járat közlekedik majd a városban.”
 - Ez az állítás nem többszörösen sem felel meg a valóságnak. Igenis lesznek ellátatlan területek: Megszűnik a buszközlekedés Idamajorban, Annahegy belső részein, a Városközpontban és Törökbálint, Yettel megállóban is.
 - A 272-es busz megszűnik, egy furcsa 272E-vel próbálja a tervező pótolni, ám a 272-es teljes kapacitása kivonásra kerül a MÁV-telep, Újtelep és Ófalu területéről, így itt 33%-os kapacitás és 50%-os menetrendi kivonás történik.
- Tényleg megszűnik a 272-es autópályás járat? Nem szűnik meg, sőt, terveink szerint a Kazinczy utca térségéből is indulna egy ugyanilyen járat Órmező felé. A jelenlegi tervezet alapján a Raktárvárosi úton közlekedő 172-es és 173-as járatok alkotnának hétköznapi, csúcsidőszakban mindkét irányban járó körjáratot az M7-esen át Kelenföldig.

- A 272-es busz megszűnik, egy furcsa 272E-vel és 273E-vel próbálja a tervező pótolni, ám a 272-es teljes kapacitása kivonásra kerül a MÁV-telep, Újtelep és Ófalu területéről, így itt 33%-os kapacitás és 50%-os menetrendi kivonás történik.
- Tényleg megszűnnek az iskolásjáratok? Legtöbbjüket helyközi járat váltja majd fel változatlan útvonalon, és legfeljebb néhány perccel eltérő menetrendi indulással. Annahegyen a 88-as és 88A járatokkal, Pistályon a 140-es járatval váltható ki a helyijárat; ezek Budaörs, Budatétény és Kelenföld felé is közvetlen kapcsolatot adnak majd a tervezet szerint.
 - Jelen elemzés részletesen elemzi az iskolás járatok helyzetét. Az állítással ellentétben Annahegy felől jelentősen romlik az iskolák elérhetősége, Pistály felől menetidő és várakozási idő növekedéssel jár az iskolák elérhetősége.
- Mi fog járni Pistályon? Pistályon megmarad a helyijárat, mert az úthálózat alkalmatlan más módú kiszolgálásra. A budaörsi helyijárat Pistály buszmegálló felé vezetéséről, valamint a mai törökbálinti helyijárat Kamaraerdő, 41-es villamos végállomásig való meghosszabbításáról jelenleg is tárgyalunk Budaörs önkormányzatával. Kamaraerdő elérésével a pistályi helyijárat által szinte az egész város ismét közvetlenül elérheti majd a 41-es villamos vonalát.
 - Pistályban a Mecsek utca – Csobánc utca – Pistályi út útvonal alkalmatlan a két irányú buszközlekedésre, ezért is közlekednek a buszok hurokútvonalon.
 - Kamaraerdei Ifjúsági Parknál nincs és nincs is hely kialakítani buszvégállomást, így itt a buszok fordítására nincs lehetőség.
 - Az utasok többségének jobb, ha 1 megállóból van 30 percenként busz Pistály felé, mintsem két irányból, de csak 60-60 percenként.
- Mi fog járni Annahegyen? Annahegyen a 283-as és 283B járatokat a 88-as és a 88A járat váltja fel a tervezet szerint, amelyek az M0 fölötti hídon át jutnak át Diósdra. A híd használatáról és a területet áthajtásra használó autósok kiszűréséről Diósdal egyeztetünk. A két járat együtt 20-30 percenként közlekedve Budatétény, Budaörs és Kelenföld felé, valamint a törökbálinti iskolákhoz, óvodákhoz is egész nap közvetlen kapcsolatot adna. A 272-es busz helyett, ahhoz hasonló menetrenddel, 86-os számmal egy a Raktárvárosi út felé közlekedő csúcsidei buszjáratot építettünk a javaslatba Kelenföldig.
 - A 86-os, 88-as és 88A viszonylatok nem fogják érinteni a Kéknefelejcs utca, Mályva utca és Orgona utca megállókat.
 - Az úthálózat jelenleg egyébként teljes mértékben alkalmatlan a tervben szereplő buszközlekedés megindítására.
- Mi fog járni a Dióskertben? Itt a 140-es járatok helyett a helyijárat szolgálná ki az utazási igényeket, amely a 140-es busz Hősi emlékmű és bevásárlóközpont közötti szakaszát is átvinné. Dióskertben a napi utasszám nagyon alacsony, és a betérés indokolatlanul hosszú menetidő-növekedést jelent. A nagy városi buszok levételével az útszerkezetben jelentkező problémák csökkenését is várjuk.
 - A 140-es buszok 30/60 perces járatsűrűsége helyett, a 286-os buszok csak 60 percenként fognak közlekedni, és az idősek és babakocsival közlekedők számára a tágas buszok helyett szűk, esetlegesen magaspadlós buszok fognak közlekedni.
 - Megszűnik a közvetlen, átszállás mentes kapcsolat Budaörs és a Széll Kálmán tér felé is.
 - Két órával csökken az esti üzemi idő, az utolsó busz 22 óra helyett, 20 órakor közlekedik.
- A zsúfolt járatok problémáját megoldják? A BKK által gépi úton gyűjtött utasszámokat 2025-ben helyszíni mérésekkel egészítettük ki. Ezek alapján zsúfoltság csak a raktárvárosi úti járatokon van reggel és délután. Itt a tervezet a mai 8 helyett 15 indulással számol a reggeli csúcsórában; várakozásaink szerint ez – a nagyobb számított utasforgalom ellenére is – hatékonyan fogja javítani az utazási körülményeket. Csuklós buszok beállításával nem számolunk, az a MÁV Személyszállítási Zrt.-nek nem áll rendelkezésére.
 - Erre a valós válasz: NEM!
 - Hazugság az az állítás, hogy a Raktárvárosi úton a mai 8 helyett 15 indulással számol a terv csúcsórában. Ezzel szemben az igazság az, hogy jelenleg 4 indulással közlekedik a 172-es és 4 indulással a 173-as busz, ez együttesen 8 indulás. A tervek szerint 2 indulással fog közlekedni a 172-es viszonylat, 2 indulással a 173-as viszonylat, 4 indulással a 86-os viszonylat, és 2-2

indulással, azaz összesen 1 óra alatt, a csúcsórában együttesen +4 indulással a 732-es és 736-os viszonylat, ha ebben Érd és a Volán egyáltalán beleegyeznek, ám, ezek a viszonylatok már most is túlszűfoltak, így nem plusz 4 többlet indulás kapacitása jelentkezik, hanem jó esetben, ha pár utast el tudnak vinni ezek a buszok. – Cserében a régi belső területein 33%-os kapacitás kivonás és 50%-os járatritkítás történik.

ÖSSZEGRZÉS

A részletes vizsgálat egyértelműen igazolja, hogy a bemutatott közlekedési terv nem tekinthető valódi fejlesztési javaslatnak. A dokumentum számos ponton bizonyítja, hogy a tervezet alapjai hibásak: olyan útvonalakra épít, amelyek fizikailag alkalmatlanok nagybuszos közlekedésre; olyan járatritkításokat tartalmaz, amelyek a város több területén 33–50%-os kapacitáscsökkenést okoznának; és olyan menetrendi módosításokat vezetne be, amelyek a jelenlegi szolgáltatási színvonal jelentős romlásához vezetnének. A dokumentumban is szerepel: „már 1-1 elem is önmagában összeomlasztja a tervezetet, de itt három ilyen elem is van” – ez a mondat tökéletesen összefoglalja a helyzet súlyosságát.

A tervezet nem veszi figyelembe a valós infrastruktúrát, a valós utasáramlást, a valós kapacitásokat, és még az érintett üzemeltetőkkel sem történt megfelelő egyeztetés. A javaslat több ponton ténybeli tévedéseket tartalmaz, félrevezető állításokra épít, és olyan következtetéseket von le, amelyek szakmailag nem tarthatók. A tervezet által ígért „fejlesztések” valójában visszalépést jelentenének: megszűnő megállók, hosszabb gyaloglási távolságok, ritkább járatok, rosszabb iskolai elérés, és olyan területek, ahol a jelenlegi ellátás töredéke maradna csak meg.

A vizsgálat alapján kijelenthető, hogy a tervezet nem felel meg a szakmai minimumkövetelményeknek, nem támaszkodik valós megvalósíthatósági vizsgálatokra, és nem biztosítja a törökbálinti lakosság számára elvárható szolgáltatási színvonalat. A dokumentum nem alkalmas döntés-előkészítésre, nem alkalmas társadalmi egyeztetésre, és nem alkalmas arra sem, hogy bármilyen formában a város közlekedésfejlesztési alapjául szolgáljon.

A bemutatott tervezet jelen formájában szakmailag alkalmatlan még első körös egyeztetésre is. A teljes koncepciót újra kell gondolni, valós adatokra, valós infrastruktúrára és valós igényekre építve, a szakmai szervezetek és az érintett települések bevonásával.