

V - BUSZ VESZPRÉMI KÖZLEKEDÉSI KFT.
CÉGJEGYZÉKSZÁM: 19 09 519972
ADÓSZÁM: 26391546-2-19

HATÁSTANULMÁNY

VESZPRÉM MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZAT
KÖZGYŰLÉSÉNEK 200/2020(VI.26) SZ.
HATÁROZATÁBAN ELŐÍRT
MENETRENDMÓDOSÍTÁSHOZ

2020. JÚLIUS 27.

1 BEVEZETÉS

A V-Busz Közlekedési Kft. 2019. december 15-én vezette be a jelenleg érvényben lévő menetrendet Veszprém város helyi közösségi közlekedési hálózatán. Az azóta eltelt időszak során a V-Busz Kft. folyamatosan gyűjtötte a visszajelzéseket a hálózati és menetrendi kérdésekben. A beérkezett információk alapján több olyan változtatási igény, javaslat is megfogalmazódott, amelyek bevezetése döntés tárgya lehet. Az alábbiakban bemutatjuk a feltárt beavatkozási lehetőségeket és azok várható hatását.

Tulajdonosi döntés esetén a változtatásra elfogadott tételek bevezetését az őszi iskolaidőszak kezdetétől, 2020. szeptember 01-jétől javasoljuk.

2 CSERERDŐ KISZOLGÁLÁSÁNAK JAVÍTÁSA

Több lakossági jelzés is érkezett arra vonatkozóan, hogy az esti időszakban az utolsó autóbuszjárat 22 óra előtt érkezik Csererdőbe, ezért délutános munkarendben dolgozó, 22 óra magasságában végző munkavállalók már nem tudnak közösségi közlekedési eszközzel hazajutni.

A jelenlegi menetrendi struktúrában a Csererdőt érintő utolsó 8-as autóbusz 21:41-kor, az utolsó 3-as autóbusz 22:05-kor érkezik Csererdőbe, ezek a belváros térségéből, 22 órás munkavégzést feltételezve valóban nem érhetőek el.

A tavaszi, pandémiás időszakban felmerült, hogy a reggeli időszakban is problémás a bejutás Csererdő városrészéből a belvárosba 6 óra előtt. Ebben az időszakban a probléma forrása az volt, hogy a közlekedési hálózat a szombati menetrendek alapján közlekedett. Alaphelyzetben hétköznapiokon 5:00-tól kezdődően folyamatosan indulnak járatok Csererdőből, így a bejutás munkanapokon megoldott, ezért a továbbiakban csak az esti, jelenleg is fennálló eljutási probléma további kezelését javasoljuk.

Javaslat

Hétköznapiokon az utolsó, Haszkovó fordulótól induló 3-as járat indulási időpontját 21:43-ról 22:15-re módosítva az autóbusz lehetőséget nyújt a városrészbe hazatérni az esti műszakvégzést követő időpontban is. Hétvégi napokon a meglévő járatokon felül egy többlet járat közlekedtetését javasoljuk a Haszkovó fordulótól, 22:15-kor.

A javasolt indulási időpont emellett lehetőséget teremt arra, hogy a jelzett autóbusz csatlakozzon a Veszprém vasútállomástól 22:10-kor induló 4-es járatához, így a Budapestre 22:03-kor érkező, illetve Ajkáról 21:58-kor érkező

személyvonatokról a 4-es buszra átszálló utasok számára is elérhetővé válik a 3-as autóbusz által feltárt terület.

A javasolt változás többlet futásteljesítménnyel hétköznapokon jár, hétvégi napokon a futástöbblet 8,6 km, így éves szinten a várható teljesítmény-hatás +989 km, költséghatás +744.717 Ft/év¹ (nettó) többletköltség. Csekély többlet-teljesítménye és a várható pozitív utasforgalmi hatása miatt a változás bevezetését javasoljuk.

3 DÓZSAVÁROS ESTI KISZOLGÁLÁSÁNAK JAVÍTÁSA

Lakossági jelzések kifogásolták, hogy a Budapestről 22:03-kor érkező személyvonathoz már nem csatlakozik 5-ös autóbuszjárat Veszprém vasútállomástól, így e járatról a városrész közvetlenül már nem érhető el (a nap többi részében az 5-ös autóbuszok – hétköznap és hétvégén egyaránt – konzekvensen csatlakoznak a Budapestről ütemesen érkező gyorsvonatokhoz).

Javaslat

A 2019-ben végzett utasforgalmi számlálások alapján már a 19-20 óra időszakában Vasútállomástól induló 5-ös autóbuszok is kifejezetten alacsony, 1-2 fős utasszámmal indultak. Ezen adatok alapján a késő esti időszakban még alacsonyabb utasforgalmi igényt prognosztizálunk, ezért többlet autóbuszjárat beállítását nem látjuk indokolhatónak.

A városrész elérhetőségének biztosítását ugyanakkor indokoltnak tartjuk, ezért a Kádártai úttól 22:00-kor induló utolsó 5-ös autóbuszjárat indulási időpontjának 22:10-re történő eltolását javasoljuk.

Ezzel a módosítással a Hotel megállóhelyen a később induló az 5-ös busz csatlakozni tud a Vasútállomástól 22:10-kor induló 4-es járáshoz, így a Dózsavárosba tartó utasok egy átszállással elérhetik úticéljukat. A késő esti, alacsony forgalmú időszakban az átszállással történő utazás nem jár aránytalan érdeksérelemmel, ha a csatlakozás (várakozás nélküli továbbutazás) biztosított.

A javasolt változás futásteljesítmény-növekedéssel egyetlen naptípusban sem jár, várható pozitív utasforgalmi hatása miatt bevezetését javasoljuk.

4 AZ ÉJSZAKAI KÖZLEKEDÉS RACIONALIZÁLÁSA

2019. januárjában az új veszprémi közösségi közlekedési hálózat egyik markáns és hangsúlyos fejlesztése volt az éjszakai közlekedés megteremtése a

¹ A 2020. évi üzleti terv költség-, és teljesítményszintje alapján meghatározott önköltségi szint alapján kalkulált mérték, nettó magyar forintban.

városban. A kialakított hálózaton az éjszakai közlekedés két nappali vonal (4A, 5) útvonalával teljesen megegyező éjszakai járatokon került megvalósításra.

A bevezetést követő mintegy háromnegyed év tapasztalatai alapján az éjszakai járatok utasforgalma kritikusan alacsonynak mutatkozott, ezért a 2019 decemberében bevezetett menetrendi csomaggal az éjszakai menetrendi kínálat jelentősen átalakításra került. A nappali hálózatot követő, átmérős vonalak helyett két körirányú, nagyobb területet feltáró vonal került kialakításra, menetrendileg pedig 2-ről 1-re csökkent az éjszakai járatokon közlekedő autóbuszok száma. Az éjszakai járatokra jelentős utazási igény azonban – különösen az éjszaka középső óráiban – továbbra sem jelentkezett.

2020 márciusában a koronavírus okozta válsághelyzetben a közösségi közlekedési menetrendek is módosításra kerültek a megváltozó utazási igényekhez igazodva. E változás érintette az éjszakai járatokat is: az esti 23-24 óra között, valamint a 3-4 óra között közlekedő járatok változatlanok maradtak, azonban a köztes időszakban közlekedő járatok ideiglenesen törlésre kerültek a menetrendből. A változás nem érintette az vasútállomást elsőként és utolsóként érintő vonatokhoz csatlakozó éjszakai autóbuszokat.

javaslat

A korábban tapasztalt rendkívül alacsony utasforgalom, illetve a hosszabb ideje nem közlekedő járatokra vonatkozó észrevételek hiánya miatt úgy véljük, hogy az ideiglenesen felfüggesztett, éjjel 0:00-1:48 közötti időszakban közlekedő járatok fenntartása a menetrendben nem indokolt, ezért a járványhelyzetben érvényes, ideiglenes éjszakai menetrend véglegesként történő alkalmazását javasoljuk.

A javasolt változással véglegesen törlésre kerülnének a menetrendből a 0:00-kor és 1:00-kor induló 42-es járatok, valamint a 0:26-kor és 1:26-kor közlekedő 47A járatok.

A változás teljesítmény-hatása éves szinten -13 977 km, költséghatása - 10 524 681 Ft/év (nettó) megtakarítás. A jelentős megtakarítási potenciál és a csekély utasigény miatt a változás bevezetését javasoljuk.

5 82-ES ÚTI TESCO-ÁRUHÁZ KISZOLGÁLÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA

A Tesco-áruház a jelenlegi menetrendben elérhető a Kádártai úti fordulóig közlekedő 5-ös és 13-as autóbuszokkal, a Gyulafirátóra közlekedő 23-as és 24E autóbuszokkal, valamint 8 és 20 óra között a Cholnoky lakóteleptől az áruházig meghosszabbított 7-es jelzésű autóbuszokkal.

Az áruház kiszolgálása jelenleg túldotáltnak tekinthető, a felsorolt vonalakon együttesen hétköznapokon, napközben óránként 4 db, a délutáni órákban óránként jellemzően 9 db, míg hétvégi napokon óránként 3 db járat érinti.

javaslat

Az áruház kiszolgálására biztosított kapacitás módosítására elsősorban a 7-es járat megszüntetésével, illetve Cholnoky lakótelepig történő „visszarövidítésével” javasoljuk. Ez az autóbusz kifejezetten az áruház kiszolgálása érdekében került meghosszabbításra, így az útvonalának módosítása más utasérdeket nem sért. A Tesco áruház elérését a 7-es járat megszűnése esetén az 5-ös és 23-as járatok továbbra is minden nap, emellett hétköznapokon a 13-as és 24E járatok is biztosítják.

A változás során minden 7-es járat helyett 7A járat kerülne beállításra, így a Haszkovó lakótelep – belváros – Cholnokyváros közötti szakaszon a kiszolgálás nem változna, a járatok változatlan sűrűséggel közlekednének, az e szakaszon utazókat tehát nem érné érdeksérelem.

A változás teljesítmény-hatása munkanapokon -44 km, hétvégi napokon -46 km, így az éves szintű teljesítmény-hatás: -16 290 km, költséghatás - 12 266 370 Ft/év (nettó) megtakarítás. A változás bevezetését annak mérlegelésével javasoljuk, hogy a Tesco-áruház közelségében épülő sportlétesítmény átadását követően annak kiszolgálási igénye ismételten meg fog jelenni.

6 VASÚTI CSATLAKOZÁS FEJLESZTÉSE

A 2019. december 15-én bevezetett menetrendi struktúra a vasúti csatlakozások figyelembevételével készült. A jelenleg érvényes MÁV-menetrendben a közlekedés alapütemét az óránként közlekedő IC-gyorsvonatok alkotják, amelyek minden órában ismétlődő időpontokban, gyakorlatilag egyidőben érkeznek Budapest és Ajka felől, majd utascserét követően nagyjából egyidőben indulnak tovább a két irányba.

Az autóbuszok menetrendje úgy készült, hogy minden érkező gyorsvonathoz csatlakozik egy-egy induló autóbusz Dózsaváros felé (5-ös), a belváros felé (változóan 1-es, 2-es 4-es vagy 10-es), valamint a Haszkovó – Cholnokyváros – Egyetemváros felé (11-es). Ellenkező irányban ugyanez a hangolás biztosított, minden induló vonal előtt érkezik egy-egy autóbusz a három fő irányból.

A gyorsvonatok ütemes közlekedését kiegészíti hajnalban és késő este néhány ütemen kívüli személyvonat, valamint hétköznap délutánonként 3 db többlet személyvonat, amelyek Budapestről érkeznek. A hajnali és esti vonatok mindegyikéhez biztosított a kijutás, illetve az érkező utasok elszállítása. A hétköznap délután érkező személyvonatok (18:05, 19:07, 20:05) közül az első

kettő esetében a belváros és a Haszkovó – Cholnokváros – Egyetemváros irányában az csatlakozás biztosított, Dózsaváros felé azonban a közvetlen csatlakozás nem. A harmadik, 20:05-re érkező szerelvény esetében azonban egyetlen induló autóbusz sem csatlakozik a vonathoz.

A jelentősen kisebb forgalmú Győr – Veszprém vonalon közlekedő személyvonatok mindegyikéhez biztosított a csatlakozás legalább a belváros irányába, illetve ellenirányban a belváros felől.

Bár a tényleges csatlakozást nélkülöző, Budapestről 20:05-re érkező vonatra konkrét utasészrevétel még nem érkezett, általánosságban a vasúti csatlakozásra több jelzést is kapott társaságunk. Ezek többsége a kivizsgálás alapján nem tűnt megalapozottnak, a fent leírtak pedig részletesen is bemutatják, hogy a csatlakozásokat a jelenlegi menetrend a legtöbb esetben biztosítja.

Mindezek alapján elsősorban a hétköznapi délutáni három vonat csatlakozásának fejlesztését látjuk indokoltnak.

Javaslat

- a) *A 18:05 és 19:07 időpontokban érkező vonatokhoz csak a Dózsaváros irányú csatlakozás hiányzik, ezért ennek pótlására az 5-ös vonalon 18:05-kor és 19:05-kor induló járatok néhány perccel történő eltolását javasoljuk.*
- b) *A 20:05 időpontban érkező vonat csatlakozásainak pótlására az 5-ös vonalon 20:05-kor induló járat néhány perccel eltolása mellett a 10-es járat 20:06-kor induló járatának néhány perccel eltolásával a belváros irányú közvetlen kapcsolat is biztosítható. A várhatóan csekély utazási igény miatt a 11-es vonalon többlet járat beállítását ugyanakkor nem javasoljuk, a Hotel megállóhelynél a 10-es járatról a 6-os, illetve 7A járatokra átszállva legfeljebb néhány perces várakozással Cholnokváros és az Egyetemváros felé is biztosított a továbbutazás lehetősége.*

A javasolt módosítás teljesítmény-hatással nem jár, utasforgalmi értéke és kommunikációs jelentősége miatt a bevezetését javasoljuk.

7 GÖRGEY ARTÚR UTCAI ISKOLÁK KISZOLGÁLÁSÁNAK FEJLESZTÉSE

A jelenlegi menetrendi rendszerben a 8-as (8A) és 11-es járatok párhuzamosan közlekednek a Haszkovó utca teljes hosszában, a Lóczy Lajos utcában és Simon István utca – Cserepes utca – Stadion utca útszakaszon. A közös útszakaszon a 8-as és 11-es buszok minden időszakban felváltva, összehangoltan közlekednek, így a közös szakaszon utazók számára mindkét

vonat egyformán használható, a menetrendi kínálat pedig az összehangolt közlekedés miatt kedvező sűrűségű.

A két vonal szinergikus együttműködésének kialakítása azzal járt, hogy a 8-as autóbusz korábbi, Görgey Artúr utcai vonalszakasza felhagyásra került (itt jelenleg a 6-os autóbusz biztosítja a kiszolgálást). A Haszkovó utca, ahol a 8-as buszok jelenleg közlekednek, a nagy denzitású lakóterület tengelyében fekszik, így a lakótelep bármely része felől könnyen megközelíthető. A jelenlegi útvonal emiatt összességében több ember számára megközelíthető, mint korábban, így a 8-as busz által feltárt terület növekedett.

Az összességében pozitív változás azzal járt ugyanakkor, hogy a Görgey Artúr utca mentén található oktatási intézményekbe a Cholnokváros irányából tartó diákok a Haszkovó utcáról csak mintegy 500 méteres gyaloglás árán, vagy a 6-os buszra átszállva tudják az oktatási intézményt elérni. Emiatt a hálózatomódosítást követően több lakossági észrevétel is érkezett, elsősorban az iskolakezdés időszakában nehezebbé vált eljutást nehezményezve.

Javaslat

Mivel a 8-as busz jelenlegi útvonala és a 11-es busszal való összehangolt közlekedése általánosságban kedvezőbb a korábbi, hangolatlan kiszolgálásnál, a buszok korábbi útvonalra történő visszatérítését nem tartjuk indokoltnak és nem tervezzük. Iskolaidőszakban, kifejezetten a reggeli iskolakezdést megelőző időpontban azonban méltányolható igénynek tartjuk a Görgey Artúr utca mentén lévő intézmények könnyebb elérésének biztosítását. *Ezt a 8-as vonalon közlekedő, Csererdőből 7:07-kor induló járat útvonalának módosításával, a Kádártai út – Görgey Artúr utca – Aradi Vértanúk utca útvonalon közlekedtetésével javasoljuk megoldani.* Ez a busz – a forgalmi viszonyok függvényében – kb. 7:32-7:37 közötti időszámban haladna végig a Görgey Artúr utcán, ami ideális lehet az iskolába tartó diákok számára.

A javasolt módosítás teljesítmény-hatása napi 0,75 km, így éves szinten +140 km teljesítmény-többletet, és +105 420 Ft/év (nettó) többletköltséget generál. Minimális teljesítmény-hatása, valamint jól kommunikálható, utasforgalmi szempontból pozitív vetülete miatt bevezetését – kifejezetten a tanítási időszakokra vonatkozóan – javasoljuk.

8 13-AS AUTÓBUSZ

A 2019. december 15-én bevezetett menetrendi csomag legtöbb észrevételt kapott módosítása a 13-as autóbuszt érintette. Az autóbusz útvonala nem változott, azonban a menetrendi kínálata szűkült: a kisebb forgalmú hétköznap napközbeni és esti időszakban, valamint a hétvégi napokon a vonal helyett más, párhuzamosan közlekedő járatokkal lehet utazni, míg a nagyobb forgalmú

hétköznapi reggeli és délutáni időszakban a buszok közlekedése változatlan maradt.

A 13-as busz átmérős vonalvezetésű, Újtelep és Dózsaváros térségét köti össze a belvároson keresztül. Fontos megjegyezni, hogy Dózsaváros térségében a 13-as autóbusz üzemidején kívül a 10-es járat maradéktalanul biztosítja a korábbi szolgáltatást, így ebből a városrészből a menetrend-módosítást követően nem is generálódott kifogás a közlekedésre vonatkozóan, lakossági jelzések csak Újtelep térségéből érkeztek.

Az újtelepi vonalszakaszon a 13-as autóbusznak 5 megállóhelye van (Munkácsy Mihály utca, Őrház utca, Fecske utca, Bolgár Mihály utca, Kádártai úti forduló). Ezek közül 4 esetében a 13-as autóbusz üzemidején kívül is biztosított a belváros közvetlen elérése, a Fecske utcai megálló utasai azonban kénytelenek a térségben található egyéb megállóhelyeket keresni a belváros eléréséhez. (A Vasútállomás, a Jutasi úti lakótelep, Cholnokváros, Takácskert és az Egyetemváros továbbra is változatlanul elérhető a Fecske utcai megállóból, a 13-as busz üzemidején kívül is, a 8-as és 11-es járatokkal.)

A Fecske utcai megállótól a legközelebbi, csúcsidőn kívül is közvetlen belvárosi kapcsolattal bíró Bolgár Mihály utcai megálló (5-ös és 6-os vonal) 230 méterre, míg az Őrház utcai megálló (3-as vonal) 350 méterre található. Amennyiben a 3-as vonalon átadásra kerül a már kiépített, de még üzembe nem helyett megállópár az Akácfa utca és Petőfi Sándor utca kereszteződésénél, annak távolsága a Fecske utca elejétől mindössze 100 méter lesz.

A 13-as buszok közlekedésére vonatkozó észrevételek közül számos nem a belváros elérésére vonatkozott, hanem a Jutasi úton található Szent Margit templom megközelítésének problémáját emelte ki. A templom a Petőfi Sándor utcai megálló közelségében található, így a jelenlegi hálózaton az 1-es, 2-es, 3-as, 4-es, 4A-s, 7-es, 7A-s és 10-es autóbuszokkal is megközelíthető a 13-as mellett.

Javaslat

A jelentős számú észrevételre tekintettel e hálózati elem esetén több lehetséges változatot is bemutatunk a vonal közlekedésére vonatkozóan. Szakmai javaslatunk azonban továbbra is a jelenlegi hálózat és menetrend megtartása azzal, hogy a 3-as vonalon bekerül a menetrendbe a már kiépített Akácfa utca megállópár, ezzel a Fecske utca közvetlen közelében létesül olyan új szolgáltatás-elérési pont, ahonnan a 3-as vonallal napközben és hétvégén is közvetlenül elérhető a belváros, illetve a Szent Margit templom is.

a) A korábbi menetrendi kínálat visszaállítása változatlan hálózat mellett

A 2019. december 14-éig érvényes menetrendben a 13-as járatok hétköznapi napközben is 30 percenként indultak, hétvégén pedig óránként jártak az autóbuszok. Az utolsó járat 19:40-kor indult a Kádártai úttól, az esti órákban tehát a járat korábban sem közlekedett (már a Volánbusz időszakában sem). A teljes korábbi menetrendi kínálat visszaállítása így hétköznapi napokon 34 db, míg hétvégi napokon 30 db többlet járat közlekedésével járnak. E változat teljesítmény-hatása éves szinten +75 285 km-t, költséghatása +56 689 605 Ft/év (nettó) többletköltséget tesz ki. (Mivel a vonal a szükséges autóbusz járműmennyiség meghatározása szempontjából releváns hétköznapi csúcsidőszakban jelenleg is közlekedik, így fizikailag többlet jármű igényrel a korábbi közlekedés visszaállítása nem járna, „csak” a teljesítmény-növekedéssel kell számolni.)

Fontos megjegyezni, hogy a Petőfi Sándor utca és a Dózsaváros (Avar utca) közötti szakaszon a napközben és hétvégén is közlekedő 13-as járat teljesen párhuzamosan közlekedne a Vasútállomásról induló 10-es autóbusszal. Ez a közös szakaszon felesleges kapacitás-többletet eredményezne, ugyanakkor ha a 10-es autóbusz közlekedése megszüntetésre kerülne, akkor a Vasútállomás – Petőfi Sándor utca szakaszon romlanának az utazási lehetőségek, várhatóan újabb lakossági tiltakozásokat eredményezve.

b) A korábbi menetrend visszaállítása a 10-es buszjárat megszüntetésével

Önkéntelenül felmerül lehetőségként a 13-as vonal menetrendjének a korábbi, 2019. december 15-e előtti állapotra történő visszaállítása, ezzel párhuzamosan pedig a 13-as dózsavárosi szakaszának helyettesítésére kialakított 10-es vonal megszüntetése. Ez a változás Dózsaváros és a belváros kapcsolatának tekintetében nem jelentene változást a mai állapothoz képest (erre a szakaszra nem is érkezett negatív észrevétel), az Újtelep – belváros szakaszon pedig visszaállítaná a korábbi állapotot.

Nem szabad elfelejteni azonban, hogy a jelenlegi menetrendben a 10-es járat jelentős szereppel bír a Vasútállomás és a belváros között, továbbá kiszolgálja a Jutasi úti lakótelep nyugati oldalát, a Jutasi úton végighaladva. Ezt a szakaszt korábban a körjáratban közlekedő 1-es és 10-es vonalak szolgálták ki, ezek alacsony kihasználtságú iparvárosi szakaszának felszámolása miatt jött létre a mai hálózat, amelyben a 10-es vonal napközben az Iparvárost nem érinti. A 10-es viszonylat közlekedésének leállítása tehát jelentős visszalépést jelentene a Jutasi út térségének közlekedésében, a lakótelep ezen szakaszán utazók eljutási lehetőségek a 2-es vonalra korlátozódnának, így a hétköznapi napokon a jelenlegi 20 helyett 40 percenként, hétvégén pedig 30 helyett 60 percenként lehetne autóbusszal szállni az érintett megállókból. Számolni kell azzal is, hogy a 10-es vonalon a bevezetés óta eltelt időszakban kialakultak olyan új utazási igények a

Jutasi úti megállók és Dózsaváros között, amelyeket e vonal közvetlenül is kiszolgál, ezért a vonal megszüntetése ezen utasok számára is visszalépést jelentene. A jelentősen ritkuló közlekedés, illetve az elvesző közvetlen kapcsolat várhatóan lakossági tiltakozást fog eredményezni e változat bevezetése esetén.

E változat teljesítménye minimális csökkenést mutat. Mivel a 13-as vonal hossza 0,2 km-rel rövidebb a 10-esnél, így a 10-es visszapótlás nélküli elhagyása mellett a 13-as visszaállítása éves szinten mintegy -960 km teljesítménnyel járna, amely költséghatása - 722 880 Ft/év (nettó) megtakarítás. Ez megtakarítás szempontjából elhanyagolható, ugyanakkor a 10-es vonal által kiszolgált területen a fent részletezett hátrányokkal járna, a 13-as vonalon pedig olyan szolgáltatást biztosítana, amelyet többségében a térség egyéb vonalai ma is kiszolgálnak.

c) a jelenlegi hálózat fenntartása mellett kiegészítő szolgáltatás az utasforgalmilag jelentős időpontokban

A 13-as vonal napközbeni, illetve hétvégi közlekedésének megszűnéséhez köthető észrevételek közül számos érkezett az Újtelep és a Szent Margit templom (Petőfi Sándor utcai megálló) közötti eljutási lehetőségek nehezebbé válására, a templomi misékre érkező, illetve onnan hazatartó utasok részéről. Ezt a konkrét utazási igényt a jelenlegi hálózatban nem fedi le közvetlen, átszállásmentes viszonylat.

A felesleges párhuzamosságok visszaállítása (a változat), illetve a korábbi hálózat visszaállításával újabb ellátási nehézségek generálása (b változat) mellett ezért felmerül, hogy a jelenlegi hálózati és menetrendi kép megtartása mellett, az elsősorban idős utasok számára könnyebbséget jelentő közvetlen templomba járást könnyítő „misejáratok” kerüljenek beállításra a 13-as vonal Kádártai úti forduló – Hotel közötti szakaszán.

A Szent Margit templom miserendje az interneten elérhető:

- Hé, Ke, Sze, Pé: 7:00
- Csü: 19:00*
- Szo: 19:00*
- Vas: 8:00, 10:00, 19:00*
- * - téli időszakban 19:00 helyett 18:00

A hétköznapi reggel 7 óra előtti, illetve 8 óra utáni (hazautazás) időszakában a 13-as autóbusz jelenleg is közlekedik, így ezen időpontokban kiegészítő járat közlekedtetése biztosan nem indokolt. A csütörtök esti mise esetében kiegészítő autóbuszjárat nem illeszthető gazdaságosan a menetrendbe, mert a V-Busz-nál jelenleg alkalmazott fordarendben az összes hétköznapon egyformán közlekednek a járatok, így a csütörtök esti járat a fordaszerkezetből következően

a hét többi munkanapján is megjelenne a fordákban, ez azonban gazdasági szempontból aggályos. Konkrétan a csütörtöki mise elérésére egyébként nem érkezett lakossági észrevétel.

A szombati és vasárnapi misék kiszolgálása beilleszthető a jelenlegi menetrendi struktúrába és jól kommunikálható kiegészítő szolgáltatás lehet a mai hálózat megtartása mellett. Az 1 db szombati, illetve 3 db vasárnapi mise kiszolgálása éves szinten mintegy +3 230 km teljesítmény-többséggel járna amely költséghatása +2 432 190 Ft/év (nettó) többletköltség. A reális teljesítmény-hatás és a jól kommunikálható, várhatóan pozitív megítélés miatt a c) változat bevezetését javasoljuk.

9 TELJESÍTMÉNY-MÉRLEG

A hálózaton bevezetésre javasolt változások teljesítmény-hatásait és költség hatásait az alábbiakban foglaljuk össze, minden esetben az 1 éves üzemre vetített teljesítmény-hatást bemutatva:

- Vasúti csatlakozás fejlesztése: 0 km/év
- Dózsaváros esti kiszolgálásának javítása: 0 km/év,
- Csererdő esti kiszolgálásának bővítése: +989 km/év, +744.717 Ft/év
- Görgy Artúr utcai oktatási intézmények kiszolgálása: +140 km/év, +105 420 Ft/év
- 13-as vonalon „misejárat” közlekedtetése („C” változat): +3 230 km/év, +2 432 190 Ft/év
- Éjszakai közlekedés racionalizálása: -13 977 km/év, - 10 524 681 Ft/év
- Tesco-kiszolgálásának racionalizálása: -16 290 km/év, - 12 266 370 Ft/év

A fenti számokból látható, hogy a többlet-teljesítménnyel járó javaslatok bevezetése már az éjszakai közlekedés racionalizálása esetén biztosítható a teljes közlekedési rendszer teljesítményének növelése nélkül, illetve éves szinten további 9 648 km teljesítmény-csökkenést és 7 264 944 Ft/év költségmegtakarítást eredményez.

A felszabaduló teljesítmény döntés esetén felhasználható más hálózati- vagy menetrendi fejlesztések biztosítására (munkanapi fejlesztésekkel számolva napi 38,5 km többlet-futás építhető a menetrendekbe a jelenlegi teljesítményszint túllépése nélkül). Amennyiben a Tesco-áruház kiszolgálásának vázolt racionalizálása is megvalósul, a rendszer teljesítménye éves szinten 25 938 km-rel csökken amely költség hatása -19 531 314 Ft/év költségmegtakarítás (ami munkanapi fejlesztésekkel számolva napi 103,7 km többlet-futás rendszerbe integrálására ad lehetőséget a jelenlegi teljesítményszint túllépése nélkül).