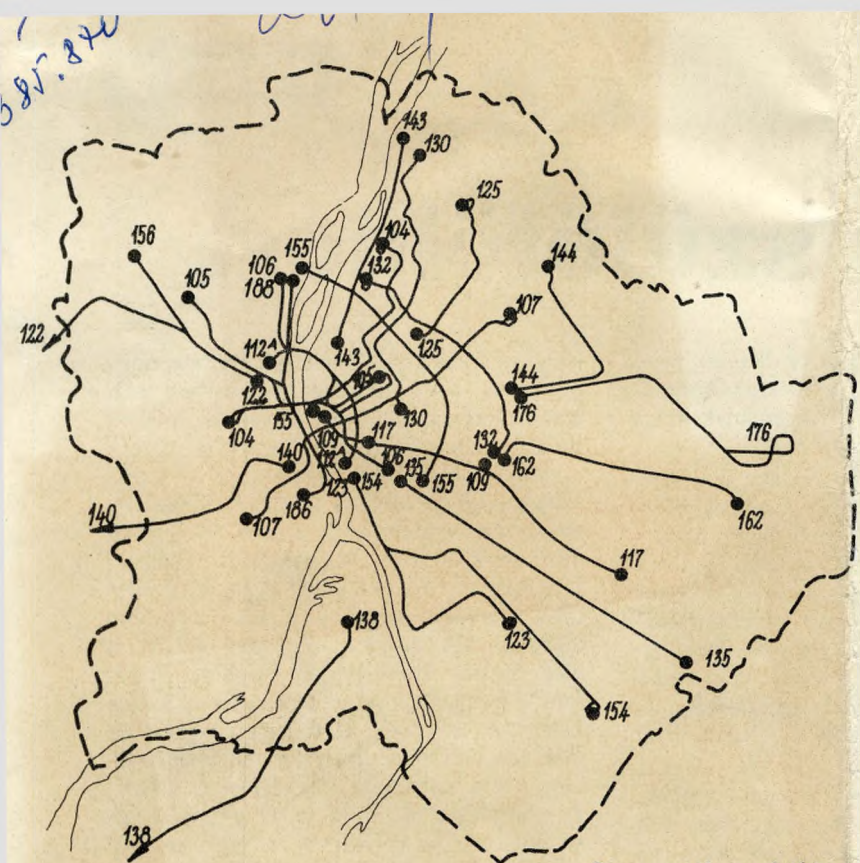


A gyorsautóbusz-hálózat kialakítása



Gyorsautóbusz-hálózat

A városi tömegközlekedés iránt támasztott követelmények kielégítése egyre nagyobb nehézségekbe ütközik. A forgalom növekedési tendenciája és a hálózat egyes pontjainak átbocsátó képessége között fennálló összefüggések elemzése során megállapítható, hogy a városok közútjain a tömegközlekedési eszközök forgalmának gyorsítása szervezési intézkedésekkel is lehetséges.

A hálózat szűk keresztmetszeti pontjain a járművek szaporodásával a forgalom egyre lassul. Az egyes — különösen belterületi — viszonylatokon ez az utasok szempontjából oly fontos eljutási idők növekedését is jelenti. Kedvező megoldás érhető el korszerű utak építésével, többszintű keresztezések kialakításával. Ez az irányzat fővárosunkban is érvényesül; de az ilyen jellegű megoldás beruházási igénye nagy és az építés átfutási ideje igen hosszú.

Korszerű, a városi tömegközlekedési eszközökkel szemben támasztott műszaki követelményeknek jól megfelelő (gyorsítási-lassítási érték, többajtós kocsiszekrény stb.) járművek üzemeltetésével szintén jobb eredmények érhetők el; viszont az előzők nélkül ez csak részmegoldás.

Az egyik megoldás

Keresni kellett és kell tehát olyan megoldásokat, amelyek kisebb beruházási összegeket igényelnek, s rövidebb átfutási idővel célszerűen segítik az utazási igények és a kapacitás összehangolását.

Elemzéseink alapján megállapítottuk: az egyik ilyen szervezési megoldás a gyorsautóbusz-hálózat kialakítása. (Hangsúlyozni szeretném, hogy ez csak az egyik szervezési megoldás.)

A gyorsautóbusz-hálózat kialakítá-

sára Budapesten már korábban is történtek jelentős kísérletek. A viszonylatok kiválasztásánál és a megállóhelyek kijelölésénél a korábbi tapasztalatok most felhasználásra kerültek. Az összefüggő gyorsautóbusz-hálózati terv 1969-ben készült el, és fokozatosan kezdődött meg a terv végrehajtása. Időszerű, hogy az eddig megvalósult gyorsautóbusz-hálózat tapasztalatait értékeljük.

Az összefüggő gyorsautóbusz-hálózat kialakításának és megvalósításának lehetőségeit az alábbi főbb tényezők adták meg:

— Budapest rendelkezett megfelelő tömegközlekedési hálózattal. A hálózat kiépítettségére jellemző, hogy a lakosságnak csak 4%-a lakik 500 méternél tovább valamely tömegközlekedési megállóhelytől.

— Az átlagos utazási távolság, a hálózat- és megállóhelysűrűség lehetővé teszi az utazási igények differenciált kielégítését; utasaink mintegy 40–50%-ának utazási célja, illetve indulási helye tömegközlekedés megállóhelyek célszerű megválasztásával.

— Az eljutási idő érezhetően javítható a megállóhelyek számának vonalankénti csökkentésével. (Tendenciájában — a közúti közlekedés sűrűségének növekedése következtében — a tömegközlekedés lassul; ezért szükséges az ellenható tényezők erősítése.)

A hálózat-tervezés alapelvei

A tervezésben a következő alapelvek szerint differenciáltunk:

1. Gyorsautóbusz-viszonylatok, melyekkel párhuzamosan az alapviszonylat továbbra is megmarad. Ezek a gyorsviszonylatok csak a reggeli és délutáni csúcsgazdálkodási időszakban üzemelnek. Az alapviszonylat járművei az utazási lehetőséget minden

megállóban továbbra is biztosítják. (Ilyenek a 109, 122, 123, 125, 186 jelzésű járatok.)

2. Gyorsautóbusz-viszonylatok, melyek útvonalával párhuzamosan villamos és egyéb autóbusz viszonylatok is üzemelnek. Az alapjárat ebben az esetben megszüntethető, helyette a gyorsviszonylat egésznapos üzemeltetése a célszerű. (Ilyenek tekinthető a 107, 135 jelzésű járat. E kategóriába sorolható a 112/A járat is, azzal a sajátossággal, hogy útvonalán — a Nagykörúton — ez teljesen új viszonylat, a régié megtartása mellett.)

3. Gyorsautóbusz-viszonylatok, melyeknek útvonalán párhuzamos villamosközlekedés van. Ezeknél a viszonylatoknál az alapjárat a párhuzamos utazási lehetőség miatt megszüntethető. A felmerülő utazási igényeket a villamosvasúti szerelvények, illetőleg az egész nap üzemelő gyorsautóbusz-viszonylat kocsijai biztosítják. (Ilyenek a megvalósultak közül a 143, 146, a tervezett 103 jelzésű járatok.)

4. A hálózat elemeit alkotó viszonylatok jellemzőit figyelembe kell venni. E sajátosságok határozzák meg, hogy szükséges-e az alapviszonylat meghagyása, indokolt-e a gyorsviszonylatot egész nap üzemeltetni, vagy csak a reggeli és délutáni csúcsgazdálkodási időszakokban.

5. Gondos felmérést kell végezni az egyes megállóhelyek utasforgalmáról, hogy az alap- és gyorsviszonylat járműveinek férőhelykihasználtsága már üzembe állításkor is közel azonos mértékű legyen, ugyanakkor az utazóközönség döntő hányada is kedvező utazási lehetőséghez jusson. A gyorsviszonylat megállóhelyeit elsősorban a megállóhelyek utasforgalmi sorrendjétől és a közlekedésüzemi szempontok egyidejű figyelembevételétől függően kell kijelölni.

6. Új gyorsautóbusz-viszonylat beindítását a kapacitás növelésével kell egybekötni, emelni kell a vonalra beosztott járművek számát; annak ellenére, hogy a sebesség növeléséből adódóan a hálózat adott pontján időegység alatt a jelenleginél több utas elszállítása válik lehetővé.

7. A forgalom biztonságának javítása az egyik legfontosabb alapelve.

A forgalmi teljesítmények és az utazási sebesség

A kiépített 22 viszonylatból álló gyorsautóbusz-hálózat elemzése azt bizonyítja, hogy terveink reálisak voltak.

A gyorsautóbusz közlekedés széles körű kiterjesztése az érintett utasok mintegy 65%-ának kedvezőbb utazási lehetőséget biztosít, 15%-ának közömbös, és 20%-ának kismérvű hátrányt jelent.

A megszüntetendő megállóhely vonzáskörébe tartozó utasok elszállítása a megmaradó alapjáratral, az azonos útvonalon közlekedő villamosvasúti viszonylatok szerelvényeivel, esetleg a gyorsviszonylat járműveire történő átszállással lehetséges. A szervezési intézkedések széles körű megvalósításával a kedvezőtlenül érintett utasok számaránya viszonylag alacsony, s az eljutási idő szempontjából a negatív hatás is csak rövid távú utazás esetén jelentős.

A hálózat biztosította — és jelenleg is biztosítja — a tervezett paramétereket.

Az utazási sebesség átlagosan 20%-kal növekedett; a maximális eredmény közel 30%-os.

A forgalmi teljesítményeket az alábbi táblázat mutatja. (Az abszolút számadatok helyett a táblázat százalékos értékeket tartalmaz, mivel így a megfelelő arányok jobban érzékelhetők.)

M e g o s z l á s			Gyorsviszonylat Alapviszonylat	Jelenleg gyors + alap Beind. előtt alapviszonylat
Alap	Gyors	Összesen		
v i s z o n y l a t				
B e o s z t o t t j á r m ű *				
56,2	43,8	100,0	78,0	113,2
S t a t i k u s f é r ő h e l y *				
57,3	42,7	100,0	74,6	120,0
F é r ő h e l y k i l o m é t e r **				
52,9	47,1	100,0	89,0	134,6
U t a s z á m **				
53,5	46,5	100,0	86,8	—

* az adatok a reggeli csúcsgazdálkodásra vonatkoznak

** az adatok a reggeli és délutáni csúcsgazdálkodási időszakokra vonatkoznak

Ami az utazási idő csökkenését illeti — viszonylatonként átlagos utazási hosszal számolva —, a gyorsjáratot igénybevevők számára a viszonylatok jellegétől függően az időmegtakarítás 2,1–3,9 perc, ami az alapjáratához viszonyítva 12–23%-os utazási idő csökkenést jelent. Ezzel a vállalattal eleget tett az egyik legfőbb követelménynek.

Fontos volt, hogy a forgalom biztonsága ne romoljon. A menetidőket tehát úgy kellett megállapítani, hogy az átlagos felkészültségű autóbusz-gépkocsivezetők azt tartani tudják, a forgalom biztonsága mellett. Célkitűzéseinknek megfelelően a megállapított menetidők tarthatók. A teljesítményegységre jutó balesetek száma alap- és gyorsviszonylatok esetében közel azonos.

Javult a tömegközlekedési munka hatékonysága, amit már az előzőekben bemutatott tények is bizonyítanak; mégis összefoglalóan az alábbiakat szeretném kiemelni:

Növekedett a teljesítmény, így javult a járművek kapacitás-kihasználása, az élő munka hatékonysága, miközben az utazás kulturáltabbá vált.

A gyakorlat bizonyítja azonban, hogy a hatékonyság a vonatkozásban nagyon is véges, amennyiben az alap- és gyorsviszonylat kapacitása között aránytalanság keletkezik, az arányok nem felelnek meg az utazási igényeknek, az alapjáraton zsúfoltság, a gyorsjáraton kihasználatlanság keletkezik.

Az utazási igények viszonylag gyors változása miatt az alap- és gyorsviszonylatok között fennálló, az optimumot megközelítő férőhely arányok biztosítása megkívánja a rendszeres utasszámlálást.

A gyorsautóbusz-hálózat továbbfejlesztése

A járműbeszerzésektől, illetve az üzemi lehetőségektől függően, a jelenlegi gyorsautóbusz-hálózatot tovább kell fejleszteni. Olyan további szervezési intézkedésekre van szükség, amelyekkel az utazási idő jelentősen csökkenthető. A gépkocsivezetői létszámlány megszüntetésével és elegendő jármű beszerzésével lehetővé válik majd az egyes gyorsviszonylatok reggeli és délutáni csúcsgazdálkodási időn túli üzemeltetése is.

Az üzemi kötöttségek számának csökkentése magában rejti az egységes, összefüggő, belső struktúrájában is arányos gyorsautóbusz-hálózat megteremtésének lehetőségét, s ezáltal a közlekedési igények jobb kielégítését.