1. melléklet

BKK Budapesti Közlekedési Központ

Közösségi közlekedés előnyben részesítésére 2008. évben előkészített projektek felülvizsgálata a főváros négy helyszínén, valamint két új javaslat bemutatása

Budapest, 2011. augusztus 19.

BKK Budapesti Közlekedési Központ
Zártkörűen Működő Részvénytársaság
cégjegyzékszám: 01-10-046840
ikt.szám:

cím: 1052 Budapest, Városház u. 9-11.
telefonszám: +36 1 999 9493
fax: +36 1 327 1889
web: www.bkk.hu
e-mail: bkk@bkk.hu

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Fővárosi Közgyűlés 1708/2011.(VI.22.) Főv.Kgy.h. számú határozatával felkérte a főpolgármestert, hogy a Budapesti Közlekedési Központ útján gondoskodjon 4 db közösségi közlekedésfejlesztési beruházás (XII. Krisztina körút; XX. Jahn Ferenc kórház; VII.-XIV. Dózsa György út; VI. Andrássy út) műszaki dokumentációinak felülvizsgálatáról, aktualizáltassa a beruházások műszaki tartalmát a kezelői-, üzemeltetői szempontok és a jelenlegi forgalmi rend, valamint a forgalom-lebonyolítási tapasztalatok alapján, továbbá terjessze a soron következő Közgyűlés elé a felülvizsgálat eredményét. Jelen vizsgálati anyag az ismertetett közgyűlési döntés végrehajtására készült, kiegészítve további két új projektjavaslat bemutatásával.

A vizsgálat eredményei a következők:

1. A XII. Krisztina körúti közös tömegközlekedési sáv létesítése, azonban a korábban rendelkezésre álló költségkeret nem elegendő és a munka műszaki tartalmát is bővíteni szükséges. Nagyobb költségnövelési tényezőként jelentkezik a BKV villamosvágány megerősítés költségigénye.

2. A XX. Jahn Ferenc kórház előtti Köves úti javasolt útvonal-módosítás indokolt, azonban a projekt műszaki tartalmának jelentős módosítása szükséges. A javasolt műszaki tartalom mellett az autóbuszok megállóhelyei és útvonala kihelyezhetővé válnak a kórház előtti parkolóból.

3. Új javaslatként vizsgáltuk a II. Hűvösvölgyi BKV végállomás kisebb átépítését a végállomásra érkező autóbuszok menetidejének csökkentése és a forgalombiztonság növelése érdekében, valamint a 61-es villamos és a végállomásról induló autóbuszok közötti átszállási kapcsolatok javítását.

4. Javasoljuk a XI. Bartók Béla út Kosztolányi Dezső tér és Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszán a több év óta ideiglenesen működő autóbuszsáv véglegesítését.

A négy projektjavaslattal kapcsolatosan egyszerűsített költség-haszonelemzést is végeztünk, amelynek eredményét a következő táblázatban ismertetjük. A hasznok között az eljutási idő csökkenéséből eredő társadalmi hasznot számszerűsítettük.

Ahogy a táblázatból is látható, mind a 4 javaslat a társadalmi hasznosságuk figyelembe vételével gyorsan megtérülő beruházás. A leggyorsabb megtérüléssel a legkisebb

költségvetésű javaslat, a XI. Bartók Béla úti ideiglenes autóbuszsáv véglegesítése rendelkezik, ahol a megtérülés idő mindössze 0,14 év, azaz kevesebb, mint 2 hónap. A megtérülési mutató maximális értéke a Krisztina körúti beruházás esetén 1,28, ami szintén igen jó értéknek tekinthető.

Projekt sorszáma	**Krisztina krt.**	**Jahn Ferenc kórház**	**Hűvös-völgy**	**Bartók Béla út**
A projekt becsült költsége (mFt)	**40,5**	**20,0**	**20,2**	**3,5**
Érintett utasok csúcsórai órás száma (utas/óra)	**1325**	**420**	**1550**	**5280**
Várható éves eljutási idő-megtakarítás (utasóra/év)	**17667**	**12775**	**47146**	**14080**
Az eljutási időmegtakarításból kalkulált társadalmi haszon (mFt/év)	**31,7**	**22,9**	**84,6**	**25,3**
A projekt várható megtérülési ideje (év)	**1,28**	**0,87**	**0,24**	**0,14**

Forgalmi hatásuk vizsgálata alapján az intézkedések bevezetése a jelenlegi állapothoz képest az egyéni közlekedők számára sem fog jelentősebb hátrányt okozni, mivel a mértékadó közúti kapacitások nem csökkennek, így ebből következően újabb közúti torlódások megjelenése sem várható.

A VIZSGÁLAT MÓDSZERTANA

Mind a 6 projekt esetén röviden bemutatjuk a helyszíneket, valamint a tervek lényegét. Táblázatban tüntettük fel az intézkedéssel érintett tömegközlekedési viszonylatok iskolai időszaki aktuális csúcsidőszaki és napközbeni órás járatszámait, valamint a becsült utasszámokat. Az elkészített tervek várható hatásainak elemzésénél az aktuális forgalmi helyzetből indulunk ki, bemutatva a tervek megvalósításának várható előnyeit, esetleges hátrányait. Külön vizsgáltuk a projektek egyéni közlekedőkre gyakorolt várható hatásait is.

Minden munka esetén költségbecslést adunk az aktualizált műszaki tartalomra. A 2008-ban indított 4 projekt esetén a korábbi műszaki tartalomra vonatkozóan a Közlekedési Osztály 2010. évben kért árajánlatokat, amelyek összegét ismertetjük, és természetesen feltüntetjük a munkák kivitelezésére korábban elkülönített keretösszegeket is. Tekintettel arra, hogy a hatályos közbeszerzési törvény alapján a munkák lebonyolításához műszaki ellenőr megbízása is szükséges, ezért annak költségével is számoltunk.

Minden projekt esetén rövid költség-haszon elemzést is végeztünk, amely alapján kimutattuk, hogy a számított hasznok alapján a beruházás költségei várhatóan hány év alatt térülnek meg. A hasznok kalkulálásánál kizárólag az eljutási idő csökkenéséből eredő megtakarítással számoltunk, amit közösségi közlekedőknél üzleti célú utazás esetén 3503 Ft/utasóra, egyéb utazás esetén 1226 Ft/utasóra értékkel vettünk figyelembe. (Az adat forrása: COWI Magyarország Kft.: "Észak-déli közösségi közlekedési folyosó kialakítása Pécsett" című, Pécs város honlapjáról letölthető megvalósíthatósági tanulmány 79. oldal). Az üzleti célú utazások arányát részletes felmérési adatok hiányában 25% (üzleti) - 75%(egyéb) értékűre becsültük.

A felülvizsgálatot a projektekkel kapcsolatos javaslatainkkal zárjuk.

XII. KRISZTINA KÖRÚT (DÉLI PÁLYAUDVAR – SZÉLL KÁLMÁN TÉR) KÖZÖS TÖMEGKÖZLEKEDÉSI SÁV KIALAKÍTÁSA A VILLAMOS VÁGÁNYON (2008-AS PROJEKT FELÜLVIZSGÁLATA)

A tervezett módosítás lényege:

A tervezett beavatkozás környezete

A Krisztina körúton a Magyar Jakobinusok terénél a Széll Kálmán tér irányában a 21-es, 21A, 39-es és 139-es autóbuszok közúti torlódás esetén a villamosvágányon közlekednek a Krisztina körút Attila úti kereszteződéséig (375m hosszon), majd itt külön autóbuszsávot jelölnek ki a Vérmező út Attila út és Várfok utca közötti szakaszán (95m hosszon).

A Vérmező úti új autóbuszsáv miatt meglévő, I. ker. Önkormányzat által üzemeltetett fizető parkolóhelyek megszüntetésére kerül sor, amelyet a közelben pótolnak.

A tervezett beavatkozással érintett közösségi közlekedési viszonylatok főbb paraméterei:

Viszonylat	Csúcsidőszaki órás		Napközbeni órás	
	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]
21-es autóbusz	6	225	4	150
21A autóbusz	10	375	7	263
39-es autóbusz	5	125	3	75
139-es autóbusz	10	600	6	360
18-as villamos	9	405	6	360
59-es villamos	8	400	6	360
61-es villamos	17	1275	10	750
Összes autóbusz	**31**	**1325**	**20**	**848**
Összes villamos	**34**	**2080**	**22**	**1410**

A terv megvalósításának várható hatásai:

Az autóbuszok utasai számára elérhető menetidő-megtakarítás közúti torlódás esetén 2-3 perces értékre tehető. Ezek előfordulása elsősorban az iskolai időszakban, főként a reggeli csúcsidőszakban jellemző, a Margit körút Margit híd felé haladó iránya torlódása hatására.

Előnyt jelent az is, hogy a vágány ezen szakaszát a villamospótlás és a metrópótlás idején a pótló járatok is használják, így ezen ideiglenes viszonylatok számára is megnyugtatóan biztosíthatóvá válik a villamospálya igénybevétele.

Az egyéni közlekedőket a terv megvalósítása várhatóan nem érintí, mivel az új közösségi közlekedési sávok a meglévő forgalmi sávok változatlanul hagyása mellett lesznek kijelölve, így a közúti kapacitás nem csökken.

A terv hiányosságai ill. ezek megszüntetésére javasolt intézkedések:

A terv előkészítésének időpontjában ill. a projekt tervezésekor (2008. évben) a költségvetés összeállításakor azt feltételezték, hogy a BKV-nak rövid időn belül lehetősége lesz a közös használatú villamosvágány teljes rekonstrukciójára, így a tervezés során a villamosvágány megerősítési ill. javítási munkáinak költségével csak minimális mértékben számoltak. Jelen vizsgálati anyag elkészítésekor a BKV pályafenntartási részlegétől állásfoglalást kértünk a közös használatú villamospálya szükséges felújítási munkálatairól ill. azok várható költségéről. A kézhez kapott vélemény szerint az elkövetkező 1-2 éven belül a vágány felújítására a BKV nem fog tudni forrást biztosítani, így a vágány javítási munkáit jelen projekt keretében és költségére szükséges elvégezni. Ennek elmaradása esetén a vágány állagának gyors romlása várható. A szükséges vágányfelújítási munkák költségét a BKV szakemberei 15 millió Ft+ÁFA összegre becsülték.

Forgalombiztonsági szempontból kockázatosnak érezzük a Magyar Jakobinusok terei fonódást (autóbuszok villamospályára való ráhaladását), mivel a fonódó szakaszra közel egyidejűleg fognak érkezni az autóbuszok és villamosok, bár a villamosoknak a vágány keresztezése miatt csak 15 km/h csökkentett sebességgel szabad közlekedniük ezen a szakaszon. A forgalombiztonság növelése érdekében a fonódási szakasz hosszának növelése szükséges az autóbusz besorolási sáv-hosszának növelésével.

A közös használatú sávot (Krisztina körúti villamosvágányt) csak közúti torlódások esetén vennék igénybe az autóbuszok. A megtervezett állapotban a torlódások automatikus érzékelése nincs megoldva, így mind annak detektálása, mind a beavatkozás manuális intézkedést igényel, ami a rendszer megbízhatóságát jelentősen csökkenti. A műszaki tartalom felülvizsgálatának keretében az útpályába telepítendő hurokdetektorok segítségével az automatikus érzékelés megvalósítására tettünk javaslatot.

A korábban készített engedélyezési- ill. kiviteli terv jogi helyzetének rendezése is szükséges, mivel a Főpolgármesteri Hivatal és a tervező között megkötött szerződés szerint a tervet csak a készítő előzetes hozzájárulásával használhatja fel a BKK (vagy bármely más szervezet) a továbbterveztetéshez. Ennek érdekében kétoldalú megállapodás megkötése szükséges a Főpolgármesteri Hivatal és a Tervező között. Kockázatot jelent, hogy a megállapodás aláírására a tervező nem kötelezhető.

A projekt becsült (bruttó) költségeinek felülvizsgálati eredménye:

Megnevezés	**Költség [mFt]**
A korábbi engedélyokiratban elkülönített összeg	12,6
A korábbi műszaki tartalom kivitelezésére kapott legelőnyösebb kivitelezői árajánlat	14,0
A műszaki ellenőr várható költsége	1,9
A pályafelújítás BKV által kalkulált költsége	18,8
A műszaki többlettartalom becsült költségtöbblete	5,0
A terv kiegészítésének becsült költsége	0,8
A projekt becsült összköltsége (2011. évre)	**40,5**

Az elvégzett egyszerűsített költség-haszon elemzés eredménye:

A projekt becsült költsége (mFt)	**40,5**
Érintett utasok csúcsórai órás száma (utas/óra)	**1 325**
Várható éves eljutási idő-megtakarítás (utasóra/év)	**17 667**
Az eljutási időmegtakarításból kalkulált társadalmi haszon (mFt/év)	**31,7**
A projekt várható megtérülési ideje (év)	**1,28**

Összefoglalás, javaslatok:

A terv jogi helyzetének rendezését követően annak kiegészítése szükséges a következő pontok szerint:

1. A Magyar Jakobinusok terén az autóbuszok számára biztosított fonódási szakasz hosszát meg kell növelni.

2. A Krisztina körúti forgalmi torlódások automatikus érzékelését és ennek hatására a jelzőlámpák programváltását hurokdetektorok telepítésével meg kell oldani.

3. A közös használatú villamosvágány szükséges megerősítési ill. felújítási munkálatait el kell végezni.

4. A Vérmező úti megszüntetett fizető parkolóhelyek I. Logodi utcában való pótlása miatt a Logodi utca forgalmi rendjét felül kell vizsgálni és indokolt esetben egyirányúsítani az utca forgalmát.

Az elérhető előnyök és a kalkulált megtérülés figyelembe vételével a projekt megvalósítását a jelentősen megnövekvő költségek ellenére is javasoljuk.

XX. JAHN FERENC KÓRHÁZ – 36-OS AUTÓBUSZ ÚTVONALÁNAK EGYSZERŰSÍTÉSE (2008-AS PROJEKT FELÜLVIZSGÁLATA)

A tervezett módosítás lényege:

A 36-os autóbusz-viszonylat Pestszentlőrinc, vasútállomás irányában a Jahn Ferenc Kórháznál kijelölt megállóhelyét jelenleg nagyon nehézkesen éri el, útvonala a következő: Tartsay utca – jobbra Köves út – balra Jahn Ferenc Kórház parkoló (itt érinti a megállóhelyét) – balra visszakanyarodva Köves út. A hurkolt vonal a következő ábrán is látható. A terv a parkolóhelyen belül a Köves út felőli oldalra helyezi át a megállóhelyet, így az autóbusznak nem kell hurkolt útvonalon közlekednie. Ugyanezt a megállóhelyet mindkét irányú útvonalán a Soroksár-busz is érinti, amelyet Soroksár Önkormányzatának megbízása alapján a Volánbusz üzemeltet, az utasok számára ingyenesen használható autóbuszjáratként.

A 36-os autóbusz áthelyezendő megállóhelye

A tervezett beavatkozással érintett közösségi közlekedési viszonylatok főbb paraméterei:

Viszonylat	Csúcsidőszaki órás		Napközbeni órás	
	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]
36-os autóbusz	7	420	4	220
Soroksár-busz	2	80	1	40

A terv megvalósításának várható hatásai:

A hurkolt útvonal egyszerűsítése a 36-os autóbuszon utazók számára mintegy 0,5 perces menetidő-megtakarítást jelent. A megállóhely áthelyezése esetén lehetőség van a környéken közlekedő másik három autóbuszjárat (35-ös, 123-as, 123A) megállóhelyét ide áthelyezni. Ez utóbbi intézkedés előnye az itt leszálló utasok számára a kórház könnyebb megközelíthetősége.

Sajnálatos módon az elkészült terv konzerválja azt a jelenlegi megoldást, amely szerint az autóbusz megállóhelye a kórház előtti 2x2 sávos osztott útpálya helyett a kórház parkolójában van kijelölve. Ez sem forgalomtechnikai, sem üzemeltetői szempontból nem mondható szerencsés megoldásnak és a kórház vezetése is már tiltakozott ellene korábban.

A Soroksár-busz számára egyik irányban a 36-os BKV viszonylattal megegyező útvonal az egyszerűsítés miatt kedvező hatású, ugyanakkor a másik irány számára a megállóhely áthelyezése útvonal-hosszabbodást eredményez.

A terv hiányosságai ill. ezek megszüntetésére javasolt intézkedések:

Ahogy korábban már írtuk, a megállóhely áthelyezése miatt a Soroksár-busz a 36-os BKV viszonylattal ellentétes irányban hosszabb útvonalon közlekedne, a tervezettek szerint a Jahn Ferenc kórház előtti olyan parkoló részen keresztül, amelyben eddig nem járt közösségi közlekedési eszköz. A mostani felülvizsgálat során kiderült, hogy ez a parkoló rész a kórház tulajdonában van, azaz a tulajdonos egyetértése szükséges az útvonal

módosításához. A kórház vezetése korábban már kezdeményezte a megállóhely másik parkoló részből való kihelyezését is, így várható, hogy a most tervezett módosításhoz nem fog hozzájárulni.

A terv kisebb módosításával ezt a hiányosságot nem lehet megszüntetni, a terv módosított műszaki tartalommal való újratervezése szükséges.

A módosított műszaki tartalom: A Köves út Jahn Ferenc kórház előtti, jelenleg 2x2 sávos osztott pályás útvonalán a kórházhoz közelebbi útpályáján kétirányú autóbuszsávot jelölnénk ki és ide helyeznénk az erre közlekedő összes viszonylat megállóhelyét. A másik útpályán bonyolódna le 2x1 sávon a közúti forgalom. Az egyéni közlekedők szempontjából a módosítás várhatóan nem okoz gondot, mivel a környék összes útvonala jelenleg is 2x1 sávos és csak a kórház előtti rövid szakaszon van 2x2 sávos osztott útpályás rész. A kórház előtti parkolókban a jövőben nem közlekednének az autóbuszok, így a várakozóhelyek száma növekedni fog.

A projekt becsült (bruttó) költségeinek felülvizsgálati eredménye:

Megnevezés	**Költség [mFt]**
A korábbi engedélyokiratban a kivitelezésre elkülönített összeg	*2,3*
A korábbi műszaki tartalom kivitelezésére kapott legelőnyösebb kivitelezői árajánlat	*7,3*
A műszaki ellenőri tevékenységre adott legelőnyösebb árajánlat	0,5
A korábbi projekt becsült összköltsége	**7,8**
Az új projekt előkészítése módosított műszaki tartalommal (2011. évre)	1,5
Az új projekt becsült kivitelezési költsége módosított műszaki tartalommal, műszaki ellenőr költségével együtt (2012. évre)	18,5

Az elvégzett egyszerűsített költség-haszon elemzés eredménye:

A projekt becsült költsége (mFt)	**20,0**
Érintett utasok csúcsórai órás száma (utas/óra)	**420**
Várható éves eljutási idő-megtakarítás (utasóra/év)	**12 775**
Az eljutási időmegtakarításból kalkulált társadalmi haszon (mFt/év)	**22,9**
A projekt várható megtérülési ideje (év)	**0,87**

Összefoglalás, javaslatok:

Tekintettel arra, hogy a mostani terv kivitelezése nyomán kialakítandó forgalmi rend bevezetését több kockázatot tartalmaz és csak szükségmegoldásnak tekinthető, ezért a terv módosítását javasoljuk olyan műszaki megoldással, amely lehetővé teszi az útvonal-módosítással elérhető előnyök megtartását, ugyanakkor kihelyezi a megállóhelyet a kórház előtti parkolóból. A javasolt műszaki megoldás költségnövelő hatása ellenére a projekt megtérülése kevesebb, mint egy év alatt biztosítható.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE AZ ANDRÁSSY ÚT BAJCSY ZSILINSZKY ÚT ÉS HŐSÖK TERE KÖZÖTTI SZAKASZÁN (2008-AS PROJEKT FELÜLVIZSGÁLATA)

A tervezett módosítás lényege:

A 105-ös autóbusz-viszonylat útvonalának Andrássy úti szakaszán mindkét irányban javaslatokat tettek a busz haladási feltételeinek javítására. A megtervezett két legfontosabb módosítási javaslat a következő:

- A Bajcsy Zsilinszky úti kereszteződés előtt (irány: Apor Vilmos tér) 30 méteres hosszban új autóbuszsávot létesítenének taxiállomás áthelyezésével.
- Az Oktogon előtt (irány: Hősök tere) a járműosztályozó módosításával javítanának a járművek csomóponton való áthaladásának feltételein.

Az ismertetett két intézkedésen kívül több csomópontban jelzőlámpa-átprogramozással igyekeztek javítani az autóbuszok haladási feltételein.

A 105-ös autóbusz Andrássy úti útvonala

A tervezett beavatkozással érintett közösségi közlekedési viszonylat főbb paraméterei irányonként:

Viszonylat	Csúcsidőszaki órás		Napközbeni órás	
	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]
105-ös autóbusz	10	450	6	270

A terv megvalósításának várható hatásai:

A terv készítésének időpontjában még nem volt pontosan ismert, hogy a „Budapest Szíve Program II. ütem Reprezentatív Kaputérség kiépítése" program keretében az V. József Attila utcában milyen mértékű forgalomcsillapításra fog sor kerülni. Ezen intézkedésnek jelenleg nehezen becsülhető, de remélhetőleg összességében forgalomcsökkentő hatása lesz az Andrássy útra is. A jelenlegi helyzetben tehát a tervezett beavatkozások jövőbeni menetidőre gyakorolt hatása nehezen becsülhető.

A terv hiányosságai ill. ezek megszüntetésére javasolt intézkedések:

Az Andrássy úton jelenleg két szakaszra korlátozódik a nap nagy részében a torlódás: a Bajcsy Zsilinszky út előtti szakaszra (irány: Bajcsy Zsilinszky út), valamint a Dózsa György út előtti szakaszra (irány: Hősök tere). Az előbbi szakaszon a javasolt 30 méter hosszú autóbuszsáv a problémát nem oldja meg, de a csomóponti járműosztályozóba hosszabb buszsáv nem jelölhető ki. A Dózsa György út előtti szakaszon a jelenlegi 2x2 sávos kiosztás mellett autóbuszsáv nem jelölhető ki.

A projekt becsült (bruttó) költségeinek felülvizsgálati eredménye:

Megnevezés	**Költség [mFt]**
A korábbi engedélyokiratban a kivitelezésre elkülönített összeg	*11,5*
A korábbi műszaki tartalom kivitelezésére kapott legelőnyösebb kivitelezői árajánlat	12,7
A műszaki ellenőri tevékenységre adott legelőnyösebb árajánlat	0,9
A projekt becsült összköltsége	**13,6**

Tekintettel arra, hogy a beavatkozások menetidőre gyakorolt várható hatása nehezen számszerűsíthető, ezért egyszerűsített költség-haszon elemzést nem végeztünk.

Összefoglalás, javaslatok:

Az Andrássy úti torlódásos útszakaszokon a közösségi közlekedési járművek érdemi előnyének biztosítását a terv nem tudja megoldani. Az útszakaszon a járművek közlekedését érdemben segítő hosszúságú autóbuszsáv kijelölésére véleményünk szerint nincs lehetőség.

Remélhető, hogy a „Budapest Szíve Program II. ütem Reprezentatív Kaputérség kiépítése" program keretében megvalósuló V. József Attila utcai forgalomcsillapítás az Andrássy út forgalmára is kedvező hatást fog kifejteni, így a közúti torlódások enyhülni fognak.

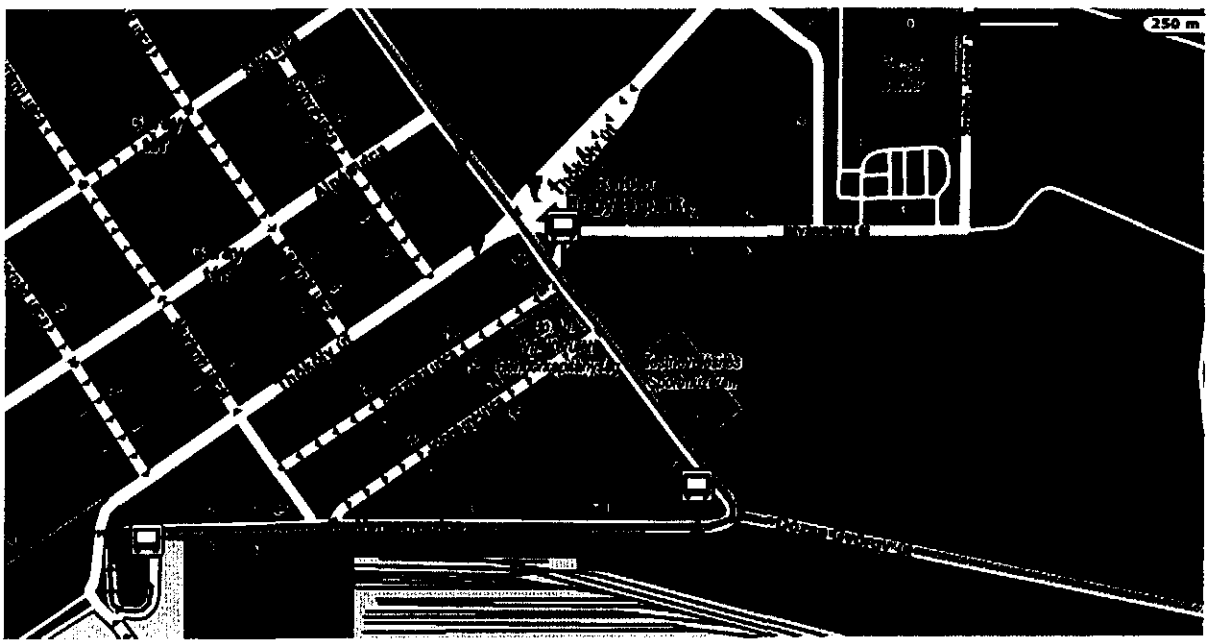
A jövőben a BKV FUTÁR projekt jelzőlámpa befolyásolási részének sikeres megvalósítását követően az Andrássy úti jelzőlámpák is esetlegesen bevonhatóak lesznek a rendszerbe, így az autóbuszok közlekedése jelzőlámpás oldalról bejelentkezéssel segíthető lehet.

A terv kivitelezését a „Budapest Szíve Program II. ütem Reprezentatív Kaputérség kiépítése" intézkedés bevezetéséig ill. hatásainak megismeréséig nem javasolunk.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE A DÓZSA GYÖRGY ÚT VERSENY UTCA ÉS THÖKÖLY ÚT KÖZÖTTI SZAKASZÁN (2008-AS PROJEKT FELÜLVIZSGÁLATA)

A tervezett módosítás lényege:

A Baross térről a Verseny utca - Dózsa György út útvonalon közlekedő 3 autóbusz-viszonylat (20E, 30-as, 30A) számára a Dózsa György út Verseny utca és Thököly út közötti szakaszán (irány: Thököly út) az egyik forgalmi sáv helyén jelöl ki autóbuszsávot 200 méteres úthosszon.



Az új autóbuszsáv tervezett helye a Dózsa György út Verseny utca és Thököly úti autóbusz-megállóhely közötti szakaszán.

A tervezett beavatkozással érintett közösségi közlekedési viszonylat főbb paraméterei:

Viszonylat	Csúcsidőszaki órás		Napközbeni órás	
	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]
20E autóbusz	11	768	4	336
30-as autóbusz	6	576	4	288
30A autóbusz	6	576	4	288
Összesen:	23	1920	12	912

A terv megvalósításának várható hatásai:

A tervezett beavatkozás menetidőre gyakorolt hatása nehezen becsülhető, mivel jelenleg a Thököly úton ideiglenes forgalmi rend van érvényben, aminek hatására az átmenő forgalom jelentősen csökkent, így a Dózsa György út érintett szakaszán nem jellemzőek a közúti torlódások.

A terv hiányosságai ill. ezek megszüntetésére javasolt intézkedések:

A terv készítésekor nem vizsgálták a 4-es metró felszíni rendezésével kapcsolatosan a Baross téri forgalmi rend átalakításának kérdését, ami kulcsfontosságú lett volna, mivel az egyik rendezési változat alapján a Dózsa György út ezen szakaszán nem is közlekednének a jövőben autóbuszok. Ezen hiányosságot a terv módosításával értelemszerűen nem lehet kiküszöbölni.

A projekt becsült (bruttó) költségeinek felülvizsgálati eredménye:

Megnevezés	**Költség [mFt]**
A korábbi engedélyokiratban a kivitelezésre elkülönített összeg	*8,8*
A korábbi műszaki tartalom kivitelezésére kapott legelőnyösebb kivitelezői árajánlat	11,6
A műszaki ellenőri tevékenységre adott legelőnyösebb árajánlat	0,6
A projekt becsült összköltsége	**12,2**

Tekintettel arra, hogy a beavatkozás menetidőre gyakorolt várható hatása nehezen számszerűsíthető, ezért egyszerűsített költség-haszon elemzést nem végeztünk.

Összefoglalás, javaslatok:

Az elkészített terv végrehajtása jelenleg nehezen becsülhető előnyökkel járna. Jövőbeni jelentős kockázatot jelent, hogy a 4-es metróval kapcsolatos Baross téri felszíni rendezés után a tervezési szakaszon az érintett autóbusz-viszonylatok esetlegesen nem is közlekednének. Ezen megfontolások alapján a terv kivitelezését most nem javasoljuk.

A II. HŰVÖSVÖLGYI BKV VÉGÁLLOMÁS FORGALMI RENDJÉNEK KISEBB MÓDOSÍTÁSA (ÚJ PROJEKTJAVASLAT)

A tervezett módosítás lényege:

A módosítás két intézkedési javaslatból áll, a Pesthidegkút felől érkező autóbusz-viszonylatok végállomási behaladásának egyszerűsítéséből ill. gyorsításából és a végállomásra érkező nagy forgalmú 61-es villamos-viszonylat részére szükségleszállóhely létesítéséből. Az átszállási kapcsolatok javítása érdekében a végállomásra érkező villamos érzékelését és ennek hatására a végállomásról induló autóbuszok indítási idejének automatikus késleltetését is meg kell oldani.

A végállomás környezete.

A tervezett beavatkozással érintett közösségi közlekedési viszonylat főbb paraméterei:

Viszonylat	Csúcsidőszaki órás		Napközbeni órás	
	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]
57-es autóbusz	5	200	3	105
63-as autóbusz	7	385	2	110
64-es autóbusz	4	220	2	80
157-es autóbusz	5	275	3	120
164-es autóbusz	4	220	1	40
257-es autóbusz	5	250	3	120
61-es villamos	17	1020	10	500
Összes autóbusz:	**30**	**1550**	**14**	**575**

A terv megvalósításának várható hatásai:

Jelenleg a végállomásra való érkezést megelőzően az autóbuszok kétszer keresztezik a végállomásra gyalogosan érkező utasokat, és egy lassan járható, több éles kanyart tartalmazó útvonalon haladnak végig. A gyalogosok első keresztezése jelzőlámpával szabályozott és itt az autóbuszok részére csak rövid szabadjelzés biztosított, ami átlagosan fél perces várakozást jelent minden járműnek közvetlenül a végállomás előtt. A módosított

végállomási bejárat alkalmazásával az autóbuszok útvonala a forgalmasabb gyalogátkelőhelyeket nem fogja keresztezni, így nő a forgalombiztonság és minimalizálódni fog a végállomás előtti várakozási idő.

A 61-es villamos-viszonylat hűvösvölgyi fejvégállomásán 2 felállási hely van biztosítva a szerelvények számára. Ezen a hosszú vonalon a két felállási hely kisebb zavarok esetén, ill. hétköznap késő délután értelemszerűen nem tudja fogadni a végállomásra harmadik, negyedikként érkező szerelvényeket. Ezekben az esetekben a villamosok az átszállóhelytől távolabb ún. szükségleszállóhelyen tudják leszállítani az utasokat, rontva az átszállási komfortot. A terv részeként ezt a leszállóhelyet közelebb helyeznénk az autóbuszok végállomási felállási helyéhez, így könnyítve az átszállást.

A végállomásra érkező villamosok érzékelésével és ennek hatására az induló autóbuszok minimális késleltetésével elérhető, hogy az átszálló utasok el tudják érni a menetrend szerint az érkezéssel azonos időpontban elinduló járatokat is.

Az egyéni közlekedők szempontjából a terv megvalósítása semmilyen hátránnyal nem jár, közlekedésüket nem érinti.

A projekt becsült (bruttó) költségei:

Megnevezés	**Költség [mFt]**
A projekt előkészítésének költsége (2011. évben)	2,4
A módosítás kivitelezésének becsült költsége, műszaki ellenőr költségével együtt (2012. évben)	17,8

Az elvégzett egyszerűsített költség-haszon elemzés eredménye:

A projekt becsült költsége (mFt)	**20,2**
Érintett utasok csúcsórai órás száma (utas/óra)	**1 550**
Várható éves eljutási idő-megtakarítás (utasóra/év)	**47 146**
Az eljutási időmegtakarításból kalkulált társadalmi haszon (mFt/év)	**84,6**
A projekt várható megtérülési ideje (év)	**0,24**

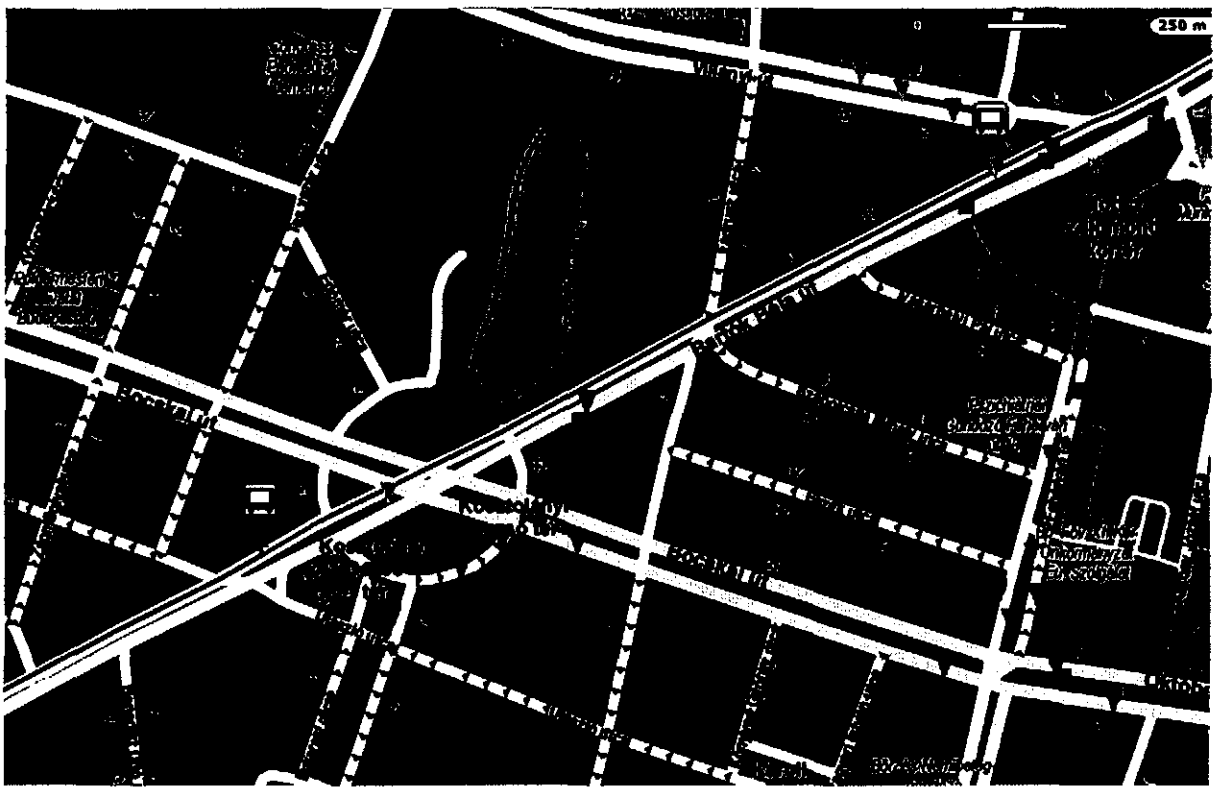
Összefoglalás, javaslatok:

Az elérhető előnyök és az igen rövid megtérülési idő figyelembe vételével a projekt 2011. évi előkészítését és 2012. évi megvalósítását javasoljuk.

MEGLÉVŐ IDEIGLENES AUTÓBUSZSÁV VÉGLEGESÍTÉSE A XI. BARTÓK BÉLA ÚT KOSZTOLÁNYI DEZSŐ TÉR ÉS MÓRICZ ZSIGMOND KÖRTÉR KÖZÖTTI SZAKASZÁN (ÚJ PROJEKTJAVASLAT)

A tervezett módosítás lényege:

A XI. Bartók Béla út Kosztolányi Dezső tér és Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszán (Móricz Zsigmond körtér irányában) a több éve meglévő ideiglenes autóbuszsávot tartós burkolati jelek felfestésével és a jelzőtáblák cseréjével véglegesítenénk.



Az autóbuszsáv környezete

A tervezett beavatkozással érintett közösségi közlekedési viszonylat főbb paraméterei:

Viszonylat	Csúcsidőszaki órás		Napközbeni órás	
	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]	menetszám [db/óra]	becsült utasszám [utas/óra]
7-es autóbusz	14	1120	8	560
7E autóbusz	10	800	8	560
173-as autóbusz	14	1120	8	560
173E autóbusz	20	1600	8	560
233E autóbusz	8	640	0	0
Összes autóbusz:	**66**	**5280**	**32**	**2240**

A terv megvalósításának várható hatásai:

A Móricz Zsigmond körtér-irányú autóbuszsáv már több év óta üzemel ideiglenes forgalmi rendként. Az üzemeltetési tapasztalatok kedvezőek, így az ideiglenes forgalmi rend végleges bevezetése indokoltnak mondható. Alkalmazása a Bartók Béla úti torlódások esetén a Kosztolányi Dezső tér - Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszon mintegy 1 perccel csökkenti az autóbuszok menetidejét. Közúti torlódások elsősorban az iskolai tanítási időszakban, a reggeli csúcsidőszakban fordulnak elő a Bartók Béla út centrum felé haladó útpályáján. Ezek kiváltó oka a Szabadság híd budai hídfő csomópont (és a Szabadság híd) kapacitáshiánya.

A projekt becsült (bruttó) költsége:

Megnevezés	Költség [mFt]
A kivitelezés becsült költsége, műszaki ellenőr költségével együtt (2012. évben)	3,5

Az elvégzett egyszerűsített költség-haszon elemzés eredménye:

A projekt becsült költsége (mFt)	**3,5**
Érintett utasok csúcsórai órás száma (utas/óra)	**5 280**
Várható éves eljutási idő-megtakarítás (utasóra/év)	**14 080**
Az eljutási időmegtakarításból kalkulált társadalmi haszon (mFt/év)	**25,3**
A projekt várható megtérülési ideje (év)	**0,14**

Összefoglalás, javaslatok:

A már eddig is tapasztalt kedvező hatások figyelembe vételével a projekt 2012. évi megvalósítását javasoljuk.

Megjegyzés:

Ugyanezen útszakaszon ellenkező irányban is vizsgáltuk a Fadrusz utca és Ulászló utca közötti szakaszon a szélső forgalmi sáv autóbuszsávnak való kijelölési lehetőségét úgy, hogy a Bocskai úti kereszteződésnél a közúti járművek számára az autóbuszsávból megmarad a jobbra kanyarodási lehetőség. Tekintettel arra, hogy a beavatkozás menetidőre gyakorolt hatását nem tudtuk számszerűsíteni, így ezen javaslat megvalósítását most nem tervezzük. A tanítási időszakban további vizsgálatokat fogunk végezni a várható hatások pontosabb becslése érdekében.