

GÖDÖLLŐ VÁROS HELYI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉSÉNEK FELÜLVIZSGÁLATA

Seesink Dániel

Közlekedésmérnök Bsc szakos hallgató
1. évfolyam

Konzulens: Dr. Winkler Ágoston

Egyetemi docens

2023. 04. 11.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	2
1. A jelenlegi helyzet bemutatása	3
1.1 Gödöllő átfogó jellemzése	3
1.2 Gödöllő közforgalmú közlekedése	5
1.2.1 A helyi közlekedés vonalhálózata.....	5
1.2.2 A helyi-helyközi integrált járatok vonalszáma és útiránya.....	5
1.2.3 Díjszabás	7
1.2.4 Üzemidők.....	8
1.2.5 Követési idők	9
1.2.6 A közszolgáltatás lebonyolítása.....	9
2. Fő problémák feltárása	11
2.1 Hálózati jellegű problémák	11
2.2 Kérdőíves lakossági felmérés	14
2.2.1 Rekreatív célú igények kielégítésének hiánya.....	15
2.2.2 További kérdőíves visszajelzések.....	15
3. Javaslatok megfogalmazása és értékelése	16
3.1 Javaslat átmenő vonalak létrehozására	16
3.2 További javaslatok vonalanként.....	17
3.3 Javaslatok megállók átnevezésére	30
Összegzés.....	32
Irodalomjegyzék.....	33

Bevezetés

Gödöllő Budapesttől 30 kilométerre északkeletre található, a Gödöllői-dombságban a Rákospatak völgyében fekszik. Közlekedési csomópont, a 3-as főút és az M3-as autópálya átszeli a várost, amit az M31-es autópálya innen leágazva köt össze az M0-s körgyűrű keleti szakaszával. Ezeken kívül Vácra, Pécelre és Jászberénybe vezető alsóbbrendű utak vezetnek a településről.

Kutatásom során Gödöllő város helyi autóbusz-közlekedésének átfogó felülvizsgálatával foglalkoztam. Ennek részét képezte helyszíni adatgyűjtés, online kérdőív a lakossági igények felmérésére, valamint a jelenlegi vonalhálózat és menetrendi struktúra hiányosságainak feltárása mellett a buszmegállók vizsgálata is.

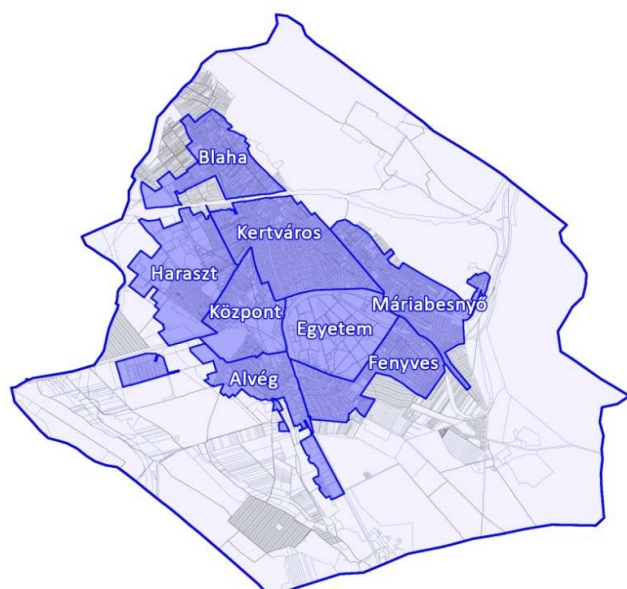
Dolgozatom célja ezek alapján szükséges racionális módosítási javaslatokat megfogalmazni, melyek az önkormányzati megrendelésű szolgáltatás díját nem emelik jelentős mértékben. A város helyi autóbusz-közlekedése számottevően az elmúlt években nem változott, ezért mára már elavulttá vált, a lakossági igényeket nem, vagy nem megfelelő mértékben elégíti ki. Fontos a vasútállomás bekötése a helyi közlekedés rendszerébe, de emellett a rekreációs célú igények is helyet kell, hogy kapjanak a menetrendben, például éjszakai járatok formájában.

1. A jelenlegi helyzet bemutatása

1.1 Gödöllő átfogó jellemzése

A város területe 9 városrészre osztható, melyből Központ a legnépesebb 9254 fős (2011-es népszámlálás) lakosszámmal. A város legnagyobb forgalomvonzó létesítményei is itt találhatók, akár a kulturális (Gödöllői Királyi Kastély, Művészetek Háza Gödöllő), akár közigazgatási (Járásbíróság), vagy oktatási (például a Gödöllői Török Ignác Gimnázium) szektorra gondolunk. Érdekes szót ejteni a második legnépesebb városrészről is, mely a Kertváros 7567 fős (2011-es népszámlálás) lakónépességével. Ez a terület a legsűrűbben lakott a központ után és teljes egészében kertvárosias jellegű a szerkezete. Nagy kiterjedése és a vasútállomástól távoli fekvése különös figyelmet igényel a helyi közösségi közlekedésszervezéstől.

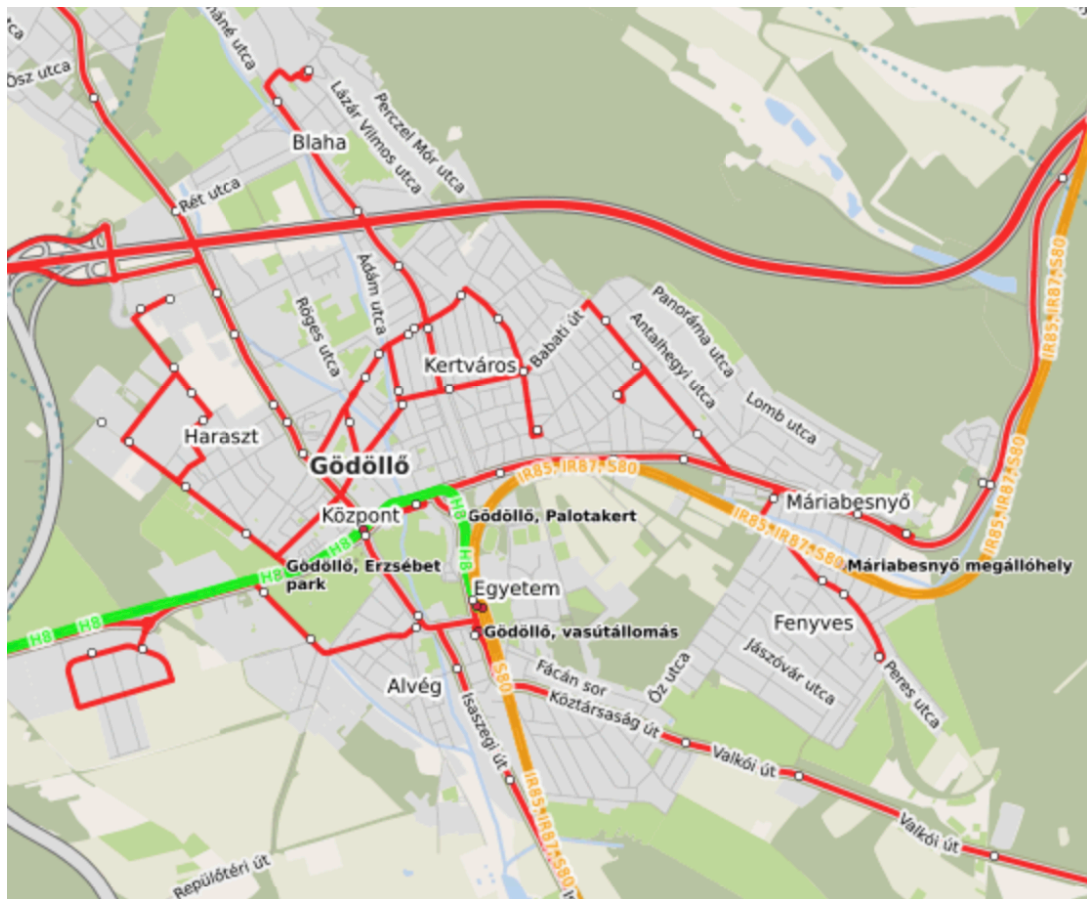
A mellékelt ábrákon látható, hogy a vasút mellett a városon keresztül halad a 3-as főút, az M3-as autópálya és a H8-as HÉV vonal is, melyek jelenléte miatt jelentős a Gödöllőn keresztül haladó helyközi utazások száma. Látható továbbá, hogy a város autóbusz-állomása a városközponthoz közelebb helyezkedik el, míg a vasútállomás már a központ délkeleti határában található. Ez a távolság 1.1 kilométerre tehető, és a korábban említett jelentős áthaladó helyközi forgalom miatt szükséges a folyamatos összeköttetés biztosítása a két állomás között.



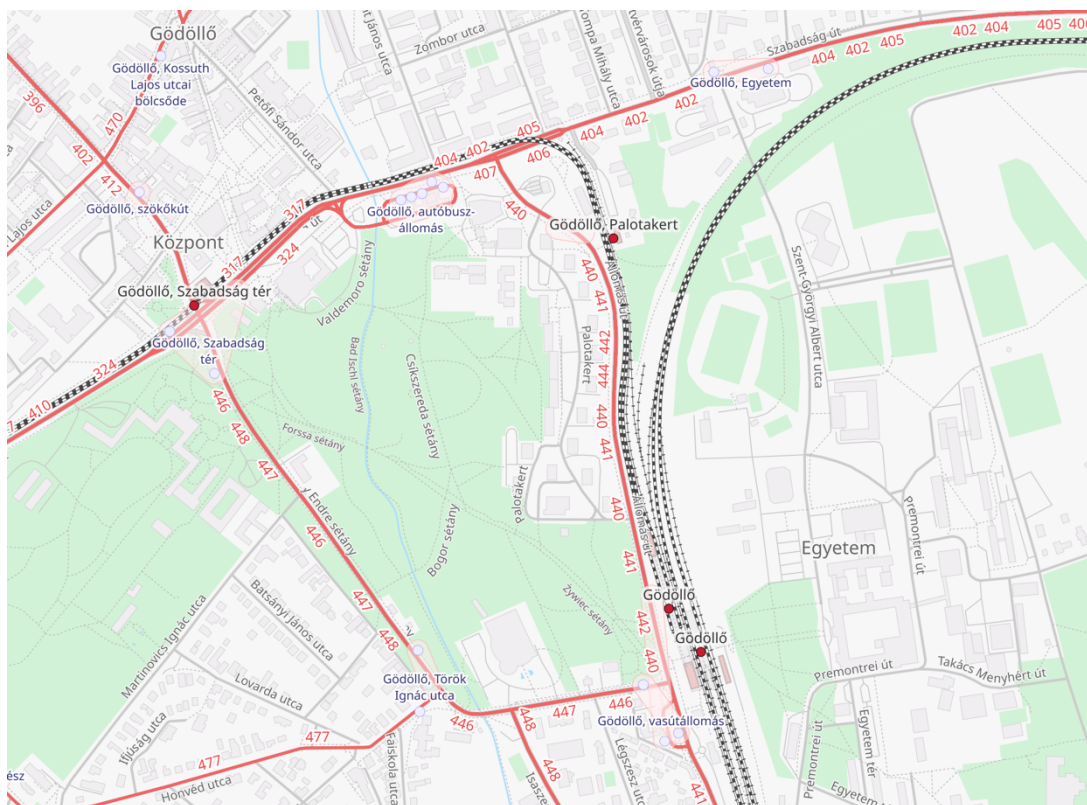
Városrészek

1. Blaha
2. Kertváros
3. Haraszt
4. Központ
5. Alvég
6. Egyetem
7. Fenyves
8. Máriabesnyő
9. Kültérületek (Marikatelep, Üzleti Park)

Gödöllő településszerkezete



A város hálózati lefedettsége



Az autóbusz-állomás és a vasútállomás elhelyezkedése

1.2 Gödöllő közforgalmú közlekedése

Gödöllő közösségi közlekedése sokoldalúnak mondható. A város területén megtalálható a MÁV-HÉV H8-as helyi érdekeltségű, valamint a MÁV 80a jelű elővárosi vasútvonala. Gödöllőn a kötöttpályás közlekedési eszközökön kívül meghatározó szerepe van az autóbusz-közlekedésnek. Mind a helyi, mind a helyközi buszközlekedés jelentős szereppel bír, nem csak Gödöllő városában, hanem a környező településeken is. Új szolgáltatásként 2023. március 15-én elindult a TIER e-roller megosztója, mely egy új közforgalmú közlekedési módot jelent.

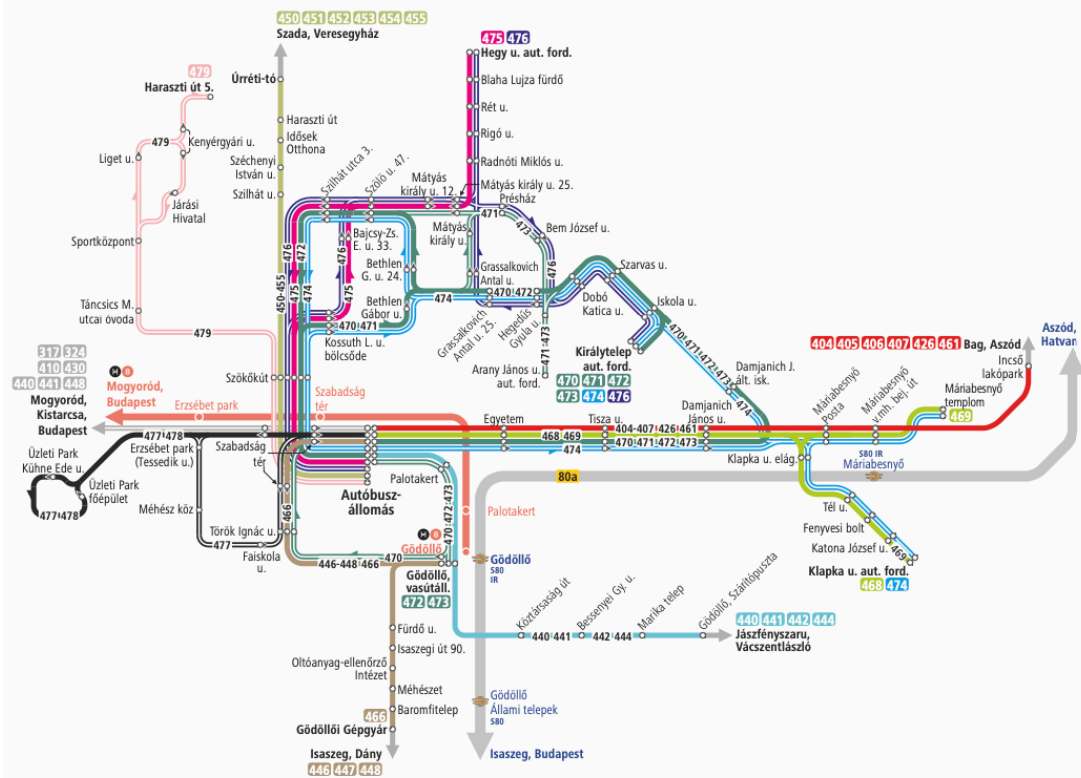
1.2.1 A helyi közlekedés vonalhálózata

A városban 16 db helyi autóbusz-vonal található, melyek a 463-479 közti vonalszámokat viselik 467 kivételével. [1] A 463-466-os számú vonalakon helyközi járatok közlekednek, melyek a városon belül helyi díjszabás szerint vehetőek igénybe.

1.2.2 A helyi-helyközi integrált járatok vonalszáma és útiránya

Négy helyi vonalat helyközi járatok szolgálnak ki, melyek az Építési és Közlekedési Minisztérium megrendelése alapján közlekednek. Vonalszámaik és útirányaik alább olvashatóak.

- 463: 404-407, 426, 461 » Domonyvölgy, Aszód, Bag felé
- 464: 396, 450-455 » Szada, Veresegyház, (Budapest) felé
- 465: 440, 441, 442, 444 » Valkó, Vácszentlászló, Jászfényszaru felé
- 466: 446, 447, 448 » Isaszeg, Dány, Kóka felé



Helyközi autóbuszvonalak helyi szakaszai (melyeken a helyi bérletek érvényesek)

- 404 405 406 407 426 461** Autóbusz-állomás – Máriabesnyő – Incső
- 450 451 452 453 454 455** Autóbusz-állomás – Ürréti-tó
- 440 441 442 444** Autóbusz-állomás – Vasútállomás – Száritópuszta
- 446 447 448** Autóbusz-állomás – Vasútállomás – Gödöllői Gépgyár

Helyi autóbuszvonalak

- 466** Autóbusz-állomás – Vasútállomás – Gödöllői Gépgyár
- 468** Autóbusz-állomás – Klapka u.
- 469** Autóbusz-állomás – Klapka u. – Máriabesnyő – Autóbusz-állomás
- 470** Autóbusz-állomás – Babati u. – Királytelep – Autóbusz-állomás
- 471** Autóbusz-állomás – Arany János u. – Babati u. – Királytelep – Autóbusz-állomás
- 472** Autóbusz-állomás – Királytelep – Babati u. – Autóbusz-állomás
- 473** Autóbusz-áll. – Királytelep – Babati u. – Arany János u. – Autóbusz-állomás
- 474** Autóbusz-állomás – Királytelep – Klapka u. – Autóbusz-állomás
- 475** Autóbusz-állomás – Mátyás kir. u. – Hegy u.
- 476** Autóbusz-állomás – Királytelep – Hegy u. – Autóbusz-állomás
- 477** Autóbusz-állomás – Tessedik S. u. – Üzleti Park – Autóbusz-állomás
- 478** Autóbusz-állomás – Üzleti Park – Autóbusz-állomás
- 479** Autóbusz-állomás – Haraszti ipari terület – Autóbusz-állomás

- 470** Királytelep, autóbusz-forduló: Autóbusz-állomás, viszonylatszám, Sarvas utca: Megállóhely, Bem József utca: Megállóhely csak az egyik irányban
- 470** Viszonylatszám
- 470** Egyirányú útvonal
- 470** Kis forgalmú viszonylat (legfeljebb napi 5 indulás)
- 451** Helyközi járat városon kívüli szakasza (a helyi bérlet a szakaszon nem érvényes)
- Erzsébet park** HÉV-vonal állomással, állomásnévvel
- 80a** Vasútvonal állomással, menetrendi számmal
- Gödöllő**

Adatok forrása: 2023.03.06.

*Gödöllő város legfrissebb, a Volánbusz Zrt. által készített
vonalhálózati térképe [1]*

1.2.3 Díjszabás

Gödöllőn a helyi díjszabás már több, mint 10 éve változatlan. A menetjegy és a többféle teljes árú bérlet (havi/félhavi, illetve egy-/összvonalas) mellett tanuló bérlet vásárlására van lehetőség. Utóbbi csak havi és minden vonalra érvényes változatban érhető el. A városban csak az autóbusz-állomáson és a vasútállomáson található jegykiadó automata és jegypénztár. Az autóbusz-állomáson csak jegyet lehet vásárolni az automatából, illetve az online vásárolt bérletet lehet kinyomtatni. A vasútállomáson a MÁV-Start automatáinál van lehetőség helyi bérlet vásárlásra, itt viszont jegyvásárlásra nincs lehetőség. Bár a közlekedési mobiljegy egyre népszerűbb, érdemes lenne az értékesítési csatornákat bővíteni. Mindenképp megoldhatóvá kell tenni, hogy az autóbusz-állomáson található Volánbuszos automatákból is lehetséges legyen a bérletvásárlás, ugyanígy pedig a vasútállomáson a jegyvásárlás lehetőségét kell biztosítani. Emellett megfontolandó, hogy egy-egy forgalmasabb megállóhelyre (például Szökőkút) automatákat telepítsenek, melyeknél helyközi díjtermékek megvásárlására is lenne lehetőség.

Érvényes: 2012. május 1-jétől

Típus	Ft
Menetjegy - elővétel	220
Menetjegy - gépkocsi-vezetőnél vásárolt	260
Egyvonalas bérlet - havi	3150
Egyvonalas bérlet - félhavi	2100
Összvonalas bérlet - havi	4700
Összvonalas bérlet - félhavi	3100
Tanuló / nyugdíjas bérlet	1800

Gödöllő helyi díjszabása [1]

1.2.4 Üzemidők

Munkanapokon az autóbusz-állomásról a hajnali első járatok 3:50-5:40 között indulnak a különböző irányokba. Ez alól egyedül a haraszi városrészt feltáró 479-es vonal képez kivételt, oda az első járat csak 7:05-kor indul, mely a vonal többi járatától eltérően nem körjáratként, és Haraszi út 5. megállóhelyig közlekedik. A 477/478 és a 479-es vonal kivételével minden irányba 22:30 magasságában indulnak az utolsó járatok.

Az autóbusz-állomás felé körülbelül hasonló időpontban, 4:00-5:43 között indulnak az első járatok. Ez alól ugyancsak kivételt képez a 479-es vonal. Az utolsó indulási időpontok a 477/478 és a 479-es kivételével 20:50-23:24 között vannak.

A hétfégi üzemkezdet az autóbusz-állomás felé 5:00-6:30 között van. Az autóbusz-állomás felől ettől jelentősen nagyobb a szórás, mivel ebből az irányból 6:10-8:45 közé tehető az első járatok indulása. Az utolsó járatok az állomás felé 14:54-22:16 között indulnak. Ez a nagy differencia a szolgáltatás versenyképességét jelentősen ronthatja. A korai üzemzárás az ÉKM által megrendelt helyközi vonalaknál jellemző, a város által megrendelt járatokon 21:24-22:00 közé tehető az utolsó indulás.

Az állomás felől a differencia szempontjából valamelyest jobb a helyzet, onnan 17:50-22:30 között indulnak az utolsó járatok, ugyanakkor ez is jelentős különbségnek számít.

Autóbusz-állomás felé		
vonal	hétköznap	hétféje
463	4:59-21:21	6:24-16:24
464	4:37-23:24	5:09-22:16
465	4:29-20:50	5:00-20:50
466	4:44-21:08	5:44-14:54
468/469	4:05-22:40	6:30-22:00
472/473	5:07-21:04	5:57-21:24
475/476	4:00-21:16	5:25-21:36
477/478	5:43-17:13'	-
479	7:55-18:15"	-

Autóbusz-állomás felől		
vonal	hétköznap	hétféje
463	5:20-22:36	7:25-18:25
464	4:15-22:30	5:20-22:30
465	5:25-22:35	5:50-22:20
466	4:50-22:35	6:10-17:50
468/469	3:50-22:30	6:20-21:50
470/471	5:40-22:30*	8:45-21:10*
475/476	4:45-22:30	6:15-21:10
477/478	5:35-17:05'	-
479	7:05-18:05"	-

- * 476-os járatokkal, melyek a Kertvároson át közlekednek.
(') Napközben 7:50-14:40 között üzemszünet.
(") Minden hétköznap legalább 15:45-ig indul járat, utána csak a Járási Hivatal hosszabb nyitva tartási napjain.

Az üzemidők vonalankénti bontásban.

Ilyen szempontból két kritikus vonal van, a 463-as és a 466-os. Előbbit nagyrészt a 469-es vonal járatai kiszolgálják, egyedül Incsó lakóparkba nem biztosított a későbbi eljutás. A lakópark összeköttetését legegyszerűbben a 463-as üzemzárását követően közlekedő 469-es járatok meghosszabbításával lehetne megoldani.

A 466-os vonal esetében érdemes lenne a minisztériummal egyeztetni a szolgáltatás bővítéséről, esetleges új helyi járatok közlekedtetése előtt.

1.2.5 Követési idők

Hétköznap az ipari parkos munkajáratot betöltő 477/478 és a Járási Hivatalhoz közlekedő 479-es vonalakon kívül minden vonalon van hétköznap olyan időszak, amikor legfeljebb 30 percet kell várni a következő járatra. Ugyanakkor az is jól látható, hogy a 466-os vonalon napközben akár 225 percnyi idő is eltelhet két járat indulása között. De a többi vonalon is előfordulnak 120-210 perces lyukak.

Hétfvégén a legrövidebb követési idő 33 perc, de itt is előfordul, hogy két járat indulása között 120-175 perc is eltelik.

Autóbusz-állomás felé		
vonal	hétköznap	hétfvége
463	16-210	60-120
464	4-68	39-86
465	6-116	60-120
466	20-141	55-185
468/469	20-120	60-135
472/473	18-120	60-120
475/476	20-120	33-175
477/478	60-85	-
479	50-120	-

Autóbusz-állomás felől		
vonal	hétköznap	hétfvége
463	15-95	60-120
464	10-65	60-130
465	15-75	30-135
466	20-225	120-180
468/469	25-120	60-135
470/471	30-135	90-135*
475/476	30-120	30-175
477/478	60-65	-
479	40-120	-

90-135* 476-os járatokkal, melyek a Kertvároson át közlekednek.

Követési idők Gödöllő helyi vonalain

1.2.6 A közszolgáltatás lebonyolítása

Gödöllő Város Önkormányzata 2022 decemberében új közszolgáltatási szerződést kötött a helyi autóbusz-közlekedés lebonyolítására a Volánbusz Zrt.-vel, mely 2023. január 1-étől hatályos. A szerződés két évre szól, mely igény esetén további egy évvel, így legkésőbb 2025. december 31-éig meghosszabbítható. Az ezzel kapcsolatos, testületi ülésekre készített dokumentumok alapján megállapítható, hogy a város évi 230 ezer hasznos kilométerért fizet, a teljes futásteljesítmény (beleértve a nem fizetett, úgynevezett rezsikilométereket) pedig 2021-ben 248,7 ezer kilométer volt. Ez napi átlagosan 51 rezsikilométert jelent, melyet az autóbuszok nem személyszállítással töltenek. A január 1-jétől hatályos új szerződés alapján a Volánbusz nettó 820 Ft/km áron vállalta a helyi szolgáltatás lebonyolítását. Ez éves szinten bruttó 240 millió Forintos kiadást jelent a városnak. Ugyancsak említésre szorul az emellett elenyésző mértékű, bruttó 25,774 millió Forintos menetdíj bevétel.

A szolgáltatás korszerű, alacsony belépésű (low-entry), Credo Econell 12 típusú autóbuszokkal valósul meg.



A szolgáltatást ellátó Credo Econell 12 típusú autóbusz

Szolgáltatás jellemzői (Gödöllő helyi) 2021. évi adatok	
Éves indított járatok db (db)	38 903
Éves hasznos kilométer (rezsi teljesítménnyel) (ezer km)	248,7
Menetdíj bevétel (ezer Ft)	25 774
Szociálpolitikai menetdíj-támogatás (ezer Ft)	11 079

A helyi szolgáltatás jellemzői [2]

Az ajánlat a jelenlegi menetrend szerinti járatok működtetésére vonatkozik:

Pályázó által vállalt 1 menetrendi (fizető) km-re jutó
fajlagos üzemeltetési költség (nettó Ft/Km): 820 Ft/km

Járműállomány környezetvédelmi besorolása (EURO): EURO 6

Alacsonypadlós vagy alacsony belépésű járművek vállalt
aránya a szolgáltatás megkezdésekor (%): 100 %

A Volánbusz Zrt. új, 2022-es pályázati ajánlata [3]

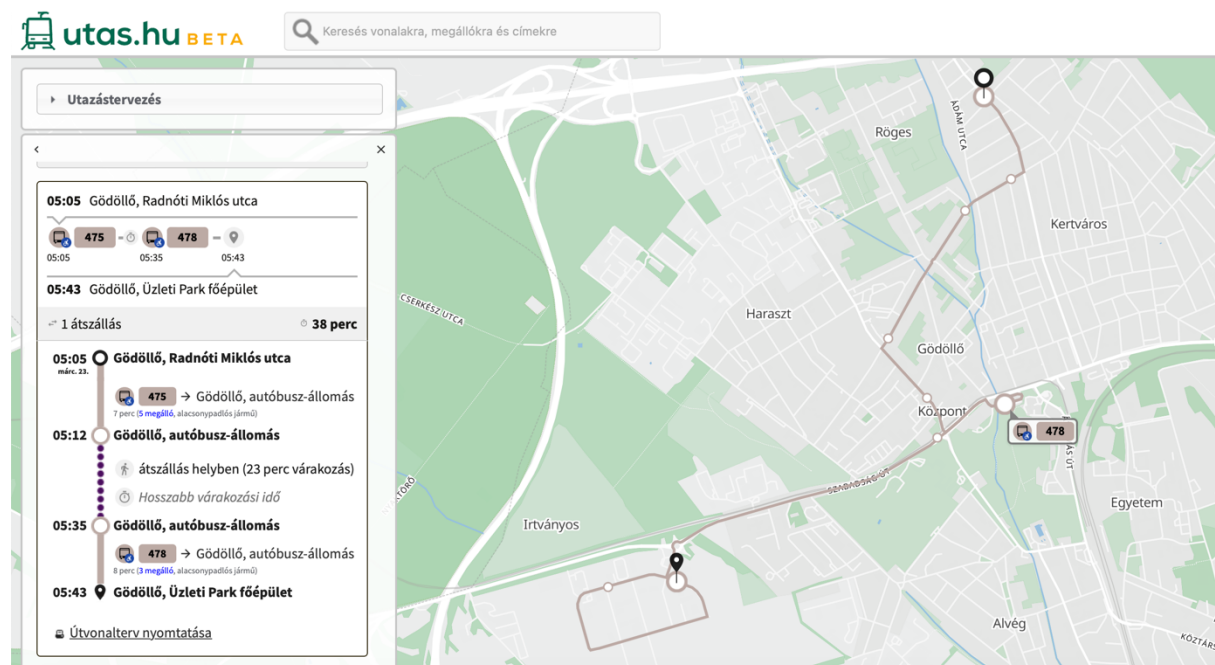
2. Fő problémák feltárása

A város vonalhálózata és menetrendje az elmúlt 7-8 évben számottevően nem változott, ezért mára már elavulttá vált. Mielőbb szükséges lenne módosításokra, amik a lakosság igényeit minél nagyobb mértékben kielégítenék.

2.1 Hálózati jellegű problémák

I. Gödöllő helyi közlekedése az autóbusz-állomásnál koncentrálódik. Nincsenek a várost kereszt, illetve haránt irányba átszelő vonalak, emiatt az autóbusz-állomásnál átszállásra kényszerül az ember, ami önmagában is kényelmetlen, de a nem összehangolt menetrendek ezt még kényelmetlenebbé teszik.

Konkrét példa:



Ha valaki a Blaha felől szeretne eljutni az Üzleti Parkba 6:00-as műszakkezdésre, azt csak egy nagyon korai (5:00 körüli) indulással és egy hosszú, 23 perces átszállással teheti meg. A menetidő így 38 perc, míg egy jól összehangolt csatlakozással vagy közvetlen járatral, ez akár 15-23 perc is lehetne.

II. Nagy hiányosság továbbá, hogy kevés helyi járat érinti a vasútállomást. Jelenleg zömmel csak a 465 és 466-os helyi-helyközi integrált járatok érintik egész nap a vasútállomást, azonban ezek csak az Isaszegi és a Köztársaság úti tengelyt kötik össze a vasúttal.

Helyi járatok közül reggel 3 járat közlekedik a vasútállomásig meghosszabbítva, 2db 472-es és 1db 473-as Kertváros felől, melyek ráhordó szereppel rendelkeznek. 17 óra után 2db 470-es járat tér még be a vasúthoz, ahonnan Királytelep felé biztosítanak elhordást.

Jól érzékelhető, hogy a vasútállomáshoz betérő helyi járatok száma kevés, emellett egyik betérő járat sem biztosít megfelelő csatlakozást a 2022. decembere óta fél órás ütemben közlekedő IR85-ös és IR87-es InterRégió, sem a Budapest felé így negyedórás ütemet eredményező S80-as személyvonatokhoz.

Véleményem szerint a máriabesnyői 463-as, illetve a 468/469-es vonalak vasútállomásig történő meghosszabbítása első körben nem indokolt, mivel ezek a vonalak érintik Máriabesnyő vasúti megállóhelyet.

A többi vonalon, az állomást idáig is érintő 465 és 466-oson kívül, mindenképp indokoltnak tartom a meghosszabbítást. A 464-es vonalon, melyet Veresegyház, Szada felől érkező, illetve oda induló helyközi járatok szolgálnak ki, az Építési és Közlekedési Minisztérium felel a szolgáltatásért, ezért ezen járatok csak az ő megrendelésük szerint közlekedhetnének a vasútállomásig, ezért ennek a vonalnak a részletes menetrendi tervezésével dolgozatom nem foglalkozik. Erre a fejlesztésre egyébként a tavaly decemberi menetrendváltáskor sor is került volna a járatok sűrítésével egyetemben, azonban a galgamenti településeket hátrányosan érintő módosítások miatt a Gödöllő környéki teljes menetrendi tervezetet a bevezetés előtt visszavonták.

Blaha, Királytelep, Kertváros, valamint az Üzleti park felől, Alvég érintésével közlekedő vonalaknál a meghosszabbítás egész nap indokolt. Ennek részletei a következő fejezetben kerülnek bemutatásra.

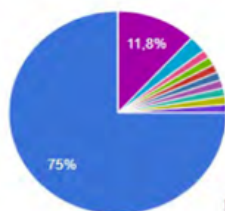
A Haraszt városrészt feltáró 479-es vonalnál azért nem tartom indokoltnak a meghosszabbítást, mivel ez a vonal inkább helyi közintézmények (Táncsics Mihály úti óvoda, Sportközpont, Járási Hivatal) kiszolgálásáért felel, mintsem a városrész ingázó utasainak elszállításáért.

III. Szökőkút megállóhelyet a blahai és a kertvárosi járatok is érintik, azonban menetrendjük sokszor nem igazodik a Szabadság tértől induló H8-as HÉV-ekhez. Lakossági kérdőív eredményei is azt mutatják, hogy a csatlakozásokkal általánosságban nem elégedettek a helyi járat utasai. Mivel a vasúti és a HÉV menetrendek az elmúlt években összehangolásra kerültek, ezért megoldható, hogy a Blaha és a Kertváros felől érkező buszok egyszerre biztosítsanak csatlakozást a HÉV-hez, valamint a vonatokhoz.

Reggel a főváros irányába történő ráhordásnak, délután pedig az onnan érkező utasok elhordásának van kiemelt jelentősége, mivel a legtöbb ingázó Budapest-Gödöllő viszonylatban utazik. [2]

Az autóbusz járatok indulási időpontjait érdemes a HÉV menetrendjéhez igazítani, amelyre a következő fejezetben teszek javaslatot.

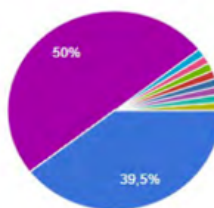
Lakhelye?
76 válasz



● Gödöllő
 ● Fót
 ● Csömör
 ● Mogyoród
 ● Budapest
 ● Száda
 ● Isaszeg
 ● Valkó

Merre dolgozik/jár iskolába (stb.) a leggyakrabban?

76 válasz



● Gödöllő
 ● Fót
 ● Csömör
 ● Mogyoród
 ● Budapest
 ● Otthon
 ● Zsámbok
 ● home office

▲ 1/2 ▼

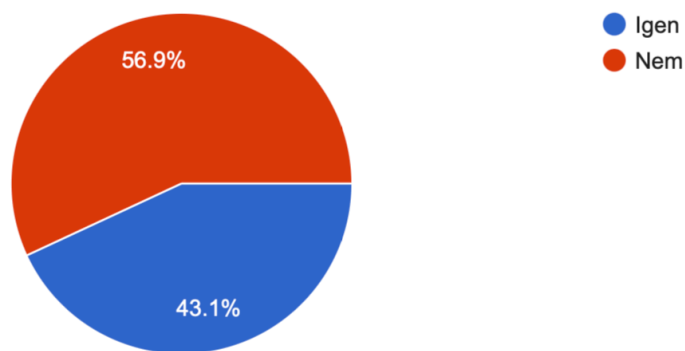
Statisztika az ingázók viszonylatairól [4]

2.2 Kérdőíves lakossági felmérés

A további problémák feltárása érdekében készítettem egy online lakossági kérdőívet. Ezt gödöllői és szadai Facebook csoportokban tettem közzé. Kitölteni március 9-24 közti időszakban lehetett. A kitöltési időszak alatt összesen 195 fő töltötte ki. Kiemelendő, hogy a kitöltők 57%-a nem veszi igénybe a helyi autóbuszos szolgáltatást. Közülük legtöbben a rossz menetrendi kínálatot és rossz csatlakozásokat jelölték meg, de 21%-ban azt is válaszolták, hogy feljükk nem közlekedik autóbusz, emellett 39%-ban jelölték meg, hogy nincs rá szükségük. Ugyanakkor az is észrevehető, hogy a lakosság nyitott a helyi járatok igénybevételére, sűrűbb kiszolgálás (44%), jobb csatlakozások biztosítása (36%), bővebb üzemidő (32%), valamint egy adott városrész jobb feltárása (32%) esetén.

Igénybe veszi-e a városban közlekedő autóbuszvonalak valamelyikét városon BELÜLI közlekedéshez?

195 responses



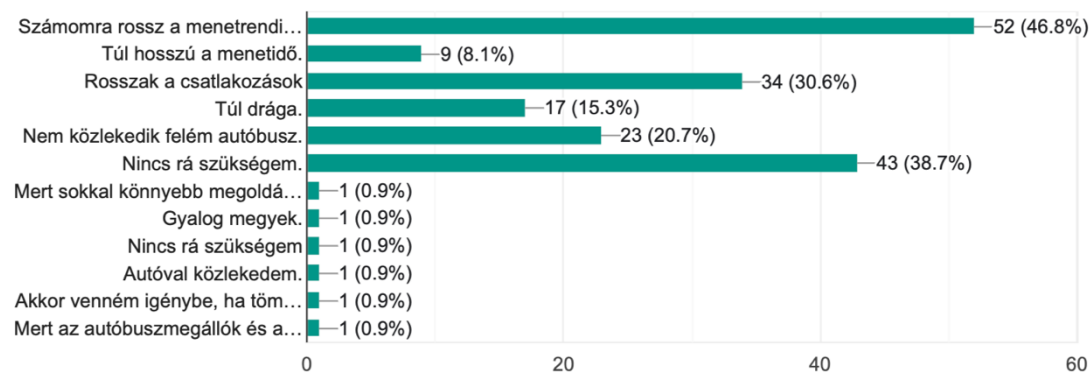
A helyi járatot használók aránya

Miért nem veszi igénybe a városon belüli közlekedéshez az autóbuszokat?

Copy

Több választ is megjelölhet.

111 responses



A helyi járatot nem használók indokai, amiért nem veszik igénybe szolgáltatást

2.2.1 Rekreációs célú igények kielégítésének hiánya

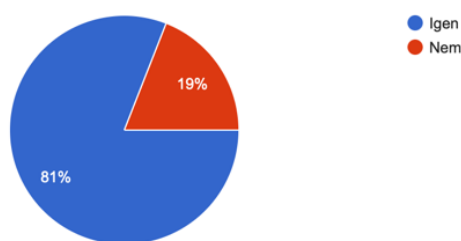
A lakossági felmérés rávilágított arra, hogy a helyi járatot legkevésbe veszik igénybe szórakozás céljából. Ennek fő oka, hogy hétvégén nincsenek késői esti vagy korai hajnali járatok. A helyi buszokkal utazók 81%-a támogatná azt a javaslatot, mely szerint pénteken és szombaton késő este, valamint szombaton és vasárnap hajnalban éjszakai járatok közlekednének a városban, 1:00 körüli utolsó indulással. A busszal nem utazók 32%-a jelölte meg, hogy igénybe vennék a helyi szolgáltatást, amennyiben több napszakban közlekednének a járatok (pl. hétvégén éjszaka). Ezek alapján kijelenthető, hogy a lakosság igényt tartana ezekre a járatokra.

Éjszakai járatok közlekedése hétvégén.

Egyetért-e azzal, hogy pénteken és szombaton késő este, valamint szombaton és vasárnap hajnalban éjszakai járatok közlekedjenek a városban, 1:00 körüli utolsó indulással?

84 responses

 Copy



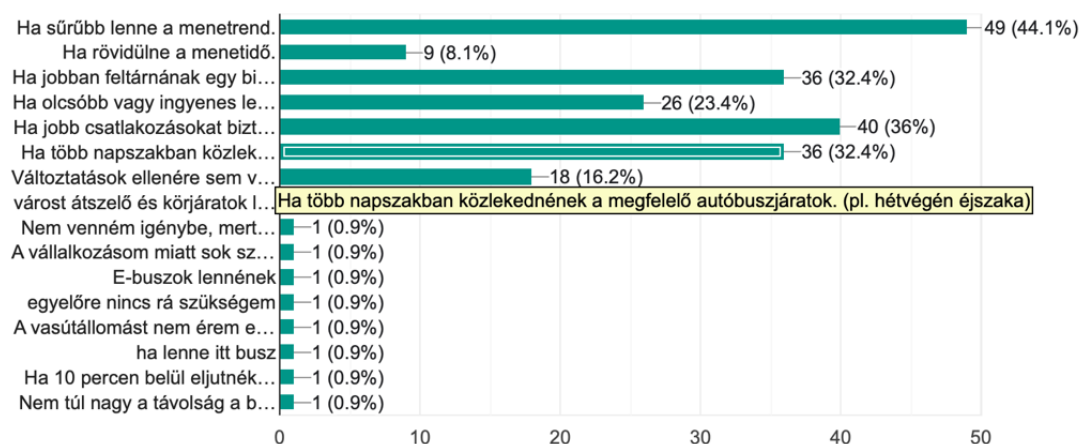
A helyi szolgáltatást igénybe vevők számottevő többsége támogatja az éjszakai járatok közlekedését

Mely szempont szerint venné igénybe a jövőben a helyi buszokat?

Több választ is megjelölhet.

111 responses

 Copy



A helyi járatot idáig nem használók is igényt tartanának ezekre a járatokra

2.2.2 További kérdőíves visszajelzések

A kérdőívben tárgyalt további problémákat megoldási javaslataimmal együtt a következő fejezetben tárgyalom.

3. Javaslatok megfogalmazása és értékelése

3.1 Javaslát átmenő vonalak létrehozására

A járatok összefűzése nem biztos, hogy minden esetben komoly átszervezést igényel. Az említett 475-ös és 477/478-as járatok esetében a busz az autóbusz-állomástól tovább menne Palotakerten át a vasútállomáshoz, majd onnan közlekedne tovább az Üzleti Park felé. Az összevont járat csatlakozást biztosít az 5:40-kor Budapest felé közlekedő H8-as HÉV-hez Szabadság térnél, az 5:45-kor induló S80-as személyvonathoz a vasútállomásnál, továbbá a Mogyoród felől 5:41-kor érkező H8-as HÉV-hez Szabadság térnél, közvetlen, rágyaloglást nem igénylő átszállással. Ez utóbbi a Kerepes, Mogyoród felől az Üzleti Parkba dolgozni járóknak lehet különösen hasznos.

megálló	járatok	
	475/478	475/477
Hegy utca autóbusz-forduló	5:25	7:20
Nyárfa utca (')	5:26	7:22
Rét utca	5:27	7:23
Gerle utca (')	5:28	7:24
Radnóti Miklós utca	5:29	7:25
Mátyás király utcai logopédia (')	5:30	7:27
Szőlő utcai lakótelep (')	5:31	7:28
Szilhát utca 3.	5:32	7:30
Szökőkút	5:34	7:33
Autóbusz-állomás	5:36	7:35
Palotakert	5:37	7:36
Vasútállomás	5:39	7:38
Török Ignác utca	5:40	S
Méhész köz	S	7:41
Mandulafa Óvoda (')	S	7:42
Szabadság tér	5:43	S
Üzleti Park, Kühne Ede utca	5:47	7:45
Üzleti Park, Telkes Mária körút (!)	5:48	7:46
Üzleti Park, főépület	5:49	7:47
Szabadság tér	5:53	7:51
Autóbusz-állomás	5:54	7:52

(')

(!)

S

Új megállónév

Új megállóhely

A járat nem érinti a megállóhelyet,
más útvonalon közlekedik.

Tervezet a reggeli 475-ös és 477/478-as járatok összevonására

Költségek

A 475/478-as járatnál a plusz távolság körülbelül 2 kilométer, ami évi 251 munkanappal számolva $251 \times 2 \times 820 = 411.640$ Ft nettó, vagyis bruttó 522.783 Ft többletkiadást jelentene évente. A 475/477-es járatnál nem beszélhetünk távolságnövekedésről, mivel a Török Ignác utca körülbelül azonos távolságban van az autóbusz-állomástól a vasútállomás, valamint a Szabadság tér felé közlekedve is. Így a két járat összevonása többletkiadás nélkül megvalósulhat.

3.2 További javaslatok vonalanként

471, 471

A vonalak az autóbusz-állomás felől Királytelep felé tartanak, a 472/473 vonalakkal nagyrészt ellentétes irányba. A vasútállomáshoz késő délután tér csak be két 470-es járat. A 471-es járat munkanapokon csak 3-szor, hétvégen pedig egyáltalán nem közlekedik. Vonalvezetés szempontjából egy szakaszon eltérőek, ezért fontos lenne, ha a részletesebben taglalt 472/473-esekhez hasonlóan felváltva, valamint legalább a délutáni csúcsban elhordó szerepet ellátva, a vasútállomás érintésével közlekednének.

472, 473

Királytelep felől reggel 8 óráig bezárólag 6db 472-es jelzésű járat közlekedik az autóbusz-állomás felé, ebből 2db járat meghosszabbítva, a vasútállomásig. Ebben az időszakban további egy, 473-as jelzésű járat közlekedik Királyteleptől a vasútállomásig. Vonalvezetése a 472-estől abban tér el, hogy ez a járat betér az Arany János utcai fordulóhoz, valamint az Arany János, majd a Mátyás király utcán át közlekedik a Szőlő utca felé. A 472-es járatok rövidebb útvonalon, a Grassalkovich és a Bethlen Gábor utcán át közlekednek a Szőlő utca irányába. A Szőlő utcától a vonalvezetés ismét közös.

Véleményem szerint mivel a 473-as útvonala időben csak 3 perccel, távolságban pedig csak 1.1 km-rel hosszabb, valamint a Kertváros más részeit tárja fel, érdemes lenne legalább a reggeli csúcs végéig a 472-esekkel vegyesen közlekedtetni.

Ez azt jelentené, hogy a 472/6, valamint a 472/18 és a 472/88-as járatok a jövőben 473-asokként közlekednének.

Költségek

Ha a jelenlegi közszolgáltatási szerződésben meghatározott nettó 820Ft/km-es díjjal számolunk, akkor ez a két járat módosítása esetében (a 472/18 és 472/88 nem közlekedik egyszerre, mivel előbbi tanítási, utóbbi pedig tanszünetes munkanapokon közlekedik) $2 \times 1.1 \times 820 = 1804$ Ft pluszköltség munkanaponta. Évi 251 munkanappal számolva ez $1804 \times 251 = 452.804$ Ft nettó, vagyis bruttó 575.062 Ft többletkiadást jelent.

Megjegyezném, hogy ez csak a kertvárosi útvonalmódosítás éves költsége, a vasútállomásig történő meghosszabbítás ebben nem szerepel.

vonat	érkezés	indulás	induló állomás	célállomás
S80	3:44	3:45	Hatvan	Budapest-Keleti
S80	4:14	4:15	Hatvan	Budapest-Keleti
S80	4:29	4:30	Hatvan	Budapest-Keleti
Sz	4:33	4:34	Budapest-Keleti	Miskolc-Tiszai
S80	4:44	4:45	Aszód	Budapest-Keleti
IR85	4:59	5:00	Gyöngyös	Budapest-Keleti
S80	5:12	5:12	Budapest-Keleti	Aszód
S80	5:14	5:15	Aszód	Budapest-Keleti
IR87	5:26	5:27	Budapest-Keleti	Eger
S80	5:43	5:43	Budapest-Keleti	Aszód
S80	5:44	5:45	Aszód	Budapest-Keleti
IR85	5:56	5:57	Budapest-Keleti	Gyöngyös
IR85	5:59	6:00	Gyöngyös	Budapest-Keleti
S80	6:12	6:12	Budapest-Keleti	Aszód
S80	6:14	6:15	Aszód	Budapest-Keleti
IR87	6:26	6:27	Budapest-Keleti	Eger
IR87	6:29	6:30	Eger	Budapest-Keleti
S80	6:42	6:42	Budapest-Keleti	Aszód
S80	6:44	6:45	Aszód	Budapest-Keleti
IR85	6:56	6:57	Budapest-Keleti	Gyöngyös
IR85	6:59	7:00	Gyöngyös	Budapest-Keleti
S80	7:12	7:12	Budapest-Keleti	Aszód
S80	7:14	7:15	Aszód	Budapest-Keleti
IR87	7:26	7:27	Budapest-Keleti	Eger
IR87	7:29	7:30	Eger	Budapest-Keleti
S80	7:43		Budapest-Keleti	Gödöllő
S80	7:44	7:45	Aszód	Budapest-Keleti
IR85	7:56	7:57	Budapest-Keleti	Gyöngyös
IR85	7:59	8:00	Gyöngyös	Budapest-Keleti

Gödöllő vasútállomás menetrendje (részlet)

vonat	indulás	célállomás
H8	4:00	Örs vezér tere
H8	4:40	Örs vezér tere
H8	5:10	Örs vezér tere
H8	5:40	Örs vezér tere
H8	5:54	Örs vezér tere
H8	6:10	Örs vezér tere
H8	6:24	Örs vezér tere
H8	6:40	Örs vezér tere
H8	6:54	Örs vezér tere
H8	7:10	Örs vezér tere
H8	7:24	Örs vezér tere
H8	7:40	Örs vezér tere
H8	7:54	Örs vezér tere
H8	8:10	Örs vezér tere

H8-as HÉV menetrendje (részlet)

megálló	járatok							
	472	473	472	473	472	473*	473**	472*
Gróf Teleki Pál tér (')	5:09	5:35	5:50	6:31	6:50	7:01	7:31	7:34
Iskola utca	5:10	5:36	5:52	6:33	6:52	7:03	7:33	7:36
Szarvas utca	5:11	5:37	5:53	6:34	6:53	7:04	7:34	7:37
Dobó Katica utca	5:12	5:38	5:54	6:35	6:54	7:05	7:35	7:38
Hegedűs Gyula utca	5:13	5:39	5:55	6:36	6:55	7:06	7:36	7:39
Arany János utca aut. ford.	S	5:40	S	6:37	S	7:07	7:37	S
Arany János utca aut. ford.	S	5:41	S	6:38	S	7:08	7:38	S
Hegedűs Gyula utca	5:13	5:42	5:55	6:39	6:55	7:09	7:39	7:39
Bem József utca	S	5:43	S	6:40	S	7:10	7:40	S
Bercsényi Miklós utca (')	S	5:44	S	6:41	S	7:11	7:41	S
Mátyás király utcai logopédia (')	S	5:45	S	6:42	S	7:12	7:42	S
Grassalkovich Antal utca 25.	5:14	S	5:57	S	6:57	S	S	7:41
Bethlen Gábor utca 24.	5:15	S	5:58	S	6:58	S	S	7:42
Szőlő utcai lakótelep (')	5:16	5:46	5:59	6:43	6:59	7:13	7:43	7:43
Szilhát utca 3.	5:17	5:47	6:01	6:45	7:01	7:15	7:45	7:45
Szőkőkút	5:18	5:48	6:04	6:48	7:04	7:18	7:48	7:48
Autóbusz-állomás	5:20	5:50	6:06	6:50	7:06	7:20	7:50	7:50
Palotakert	5:21	5:51	6:07	6:51	7:07	7:21	7:51	7:51
Vasútállomás	5:23	5:53	6:09	6:53	7:09	7:23	7:53	7:53
472*	Tanítási napokon							
473*	Tanítási napokon							
473**	Tanszünetben munkanapokon							
S	A járat nem érinti a megállóhelyet, más útvonalon közlekedik.							
(')	Új megállónév							

A H8-as HÉV-hez és a vasúthoz hangolt, valamint a 472/473-as váltott ütemet tartalmazó menetrendtervezet

474

A vonalnak 4db indulása van, ebből 3 járat tanítási napokon, egy pedig munkaszüneti napokon közlekedik. A munkaszüneti napokon közlekedő járat a teljes vonalon végigmegy körjáratként, míg a tanítási napokon közlekedők csónka járatok, melyek félátmérős jelleggel csak a vonal egy részén közlekednek.

Reggel egy járat az autóbusz-állomástól Kertvároson át a Montágh Imre Általános Iskola és a Damjanich János Általános Iskola érintésével a Klapka utcai autóbusz-fordulóig közlekedik. A két délutáni járat a reggelivel ellentétes irányba járja be ugyanezt az útvonalat.

A Kertváros felől ez a 474-es járat az egyetlen, ami a Damjanich iskola forgalmát ki tudja szolgálni. Ezen kívül csak két, az autóbusz-állomástól induló, és a Szabadság úton át közlekedő 472-es járat érinti az iskolát reggel 7 és 8 óra között.

Bár mindhárom 474-es járat betér Fenyves városrészbe is, azonban pont úgy, hogy onnan nem lehetséges a reggeli iskolába való eljutás, valamint a délutáni hazajutás sem.

Javaslatom szerint az 468/34-es járat, amibe a reggeli 474/1-es járat a Klapka utcai érkezése után fordul, 3 perccel előbb indulna és betérne a Damjanich iskolához, majd a Gróf Teleki Pál térnél megfordulva (ezzel érintve a Montágh Imre iskolát is) visszatérne eredeti útvonalára, és a Szabadság úton át érkezne az autóbusz-állomásra. Ez összesen 8 perces menetidő többletet jelent, viszont a 3 perccel korábbi indulás miatt csak 5 perccel érkezne a járat később az autóbusz-állomásra a jelenlegi menetrendhez képest.

Az általános iskolákat Fenyves felől 7:48-kor és 7:51-kor érintené, ami még elégséges érkezésnek mondható a 8 órai kezdés függvényében.

Délután a 468/37 és a 468/207-es járatot teljesítő autóbusz fordul a Klapka utcától a 474/2 és a 474/4-es járatba. Előbbi a Klapka utcai fordulóban 14 percet tartózkodik, utóbbi pedig 24 percet. A hosszú tartózkodási idők lehetővé teszik, hogy az indulási idők módosítása nélkül megvalósulhasson, hogy a 468/37 és a 468/207-es járat betérjen a Damjanich iskolához, majd a Gróf Teleki Pál térnél fordulva ezzel érintve a Montágh Imre iskolát is) közlekedjen tovább Fenyves városrész felé. A járatok 13:20-13:23-kor és 16:20-16:13-kor érintenék az iskolákat. A tervezet bevezetése előtt érdemes lenne az iskolákkal is egyeztetni, hogy a csengetési rendhez ezek az időpontok mennyire igazodnának, hogy a betérés ne legyen felesleges.

Költségek

A betérés összesen 2.4km pluszt jelentene járatonként, ami napi $3 \times 2.4 \times 820 = 5904$ Ft, éves szinten pedig 183 tanítási nappal számolva $183 \times 5904 = 1.080.432$ Ft nettó, vagyis 1.372.149 Ft bruttó többletkiadást jelentene.

megálló	járatok	
	468	468
Autóbusz-állomás	13:10	16:00
Egyetem	13:12	16:02
Tisza utca	13:14	16:04
Damjanich János utca	13:15	16:05
Damjanich János Általános Iskola	13:17	16:07
Iskola utca	13:19	16:09
Gróf Teleki Pál tér (')	13:20	16:10
Gróf Teleki Pál tér (')	13:21	16:11
Damjanich János Általános Iskola	13:23	16:13
Klapka utcai elágazás	13:25	16:15
Tél utca	13:26	16:16
Fenyvesi bolt	13:27	16:17
Katona József utca	13:28	16:18
Klapka utca autóbusz-forduló	13:29	16:19
	474	474
Klapka utca autóbusz-forduló	13:35	16:35
Katona József utca	13:36	16:36
Fenyvesi bolt	13:37	16:37
Tél utca	13:38	16:38
Klapka utcai elágazás	13:39	16:39
Damjanich János Általános Iskola	13:41	16:41
Iskola utca	13:43	16:43
Gróf Teleki Pál tér (')	13:44	16:44
Gróf Teleki Pál tér (')	13:45	16:45
Iskola utca	13:47	16:47
Szarvas utca	13:48	16:48
Dobó Katica utca	13:49	16:49
Hegedűs Gyula utca	13:50	16:50
Grassalkovich Antal utca 25.	13:52	16:52
Bethlen Gábor utca 24.	13:53	16:53
Szőlő utcai lakótelep	13:54	16:54
Szilhát utca 3.	13:56	16:56
Szökőkút	13:59	16:59
Autóbusz-állomás	14:01	17:01

(')

Új megállónev

megálló	járat
	474
Autóbusz-állomás	7:20
Szökőkút	7:24
Petőfi Sándor tér (')	7:25
Bethlen Gábor utca	7:26
Grassalkovich Antal utca 25.	7:27
Hegedűs Gyula utca	7:29
Dobó Katica utca	7:30
Szarvas utca	7:31
Iskola utca	7:32
Gróf Teleki Pál tér (')	7:33
Gróf Teleki Pál tér (')	7:34
Damjanich János Általános Iskola	7:36
Klapka utcai elágazás	I
Tél utca	I
Fenyvesi bolt	I
Katona József utca	I
Klapka utca autóbusz-forduló	7:40
	468
Klapka utca autóbusz-forduló	7:42
Katona József utca	7:43
Gödöllő, Fenyvesi bolt	7:44
Tél utca	7:45
Klapka utcai elágazás	7:46
Damjanich János Általános Iskola	7:48
Iskola utca	7:50
Gróf Teleki Pál tér (')	7:51
Gróf Teleki Pál tér (')	7:52
Damjanich János Általános Iskola	7:54
Damjanich János utca	7:56
Tisza utca	7:57
Egyetem	7:59
Autóbusz-állomás	8:02

(')

I

Új megállónev

A járat érinti a megállóhelyet, de nem áll meg.

A tervezett menetrendek

475

A blahai 475-ös vonalon jelenleg munkanapokon reggel 20-30 perces követés van, valamint tanítási napokon 7:20-kor egy sűrítő járat is közlekedik a Rét utcától az iskolás forgalom komfortosabb kiszolgálásának érdekében. A módosítási javaslat részét a hajnali járatok maximum 15 perces átütemezése képezi, amik így minden esetben a Budapest felé közlekedő H8-as HÉV-hez és vonatokhoz biztosítanak csatlakozásokat. Ezen kívül a 8:00-kor induló járat 10 perccel korábban indulna, ezzel a 40 perces követést 30 percesre csökkentve. Üzemkezdettől a reggeli csúcs végéig, valamint a délutáni csúcsban mindenképp indokolt, hogy a járatok a vasútállomást is érintsék. A vasútállomás érintését követően nem szükséges, hogy minden esetben visszatérjenek a buszok az autóbusz-állomásra, mivel a vasútállomáson is megoldható 2-3 busz rövidebb idejű tartózkodása. Ezzel nem csak a rezsikilométer csökkenne, de így megoldható lenne, hogy reggel elhordás is legyen a vasúttól Blaha, vagy éppen Kertváros felé.

megálló	járatok									
	475	475	475	475	475	475	475	475*	475	475
Hegy utca autóbusz-forduló	3:45	4:25	4:55	5:25	6:05	6:20	6:50		7:20	7:50
Nyárfa utca (')	3:46	4:26	4:56	5:26	6:07	6:22	6:52		7:22	7:52
Rét utca	3:47	4:27	4:57	5:27	6:08	6:23	6:53	7:20	7:23	7:53
Gerle utca (')	3:48	4:28	4:58	5:28	6:09	6:24	6:54	7:21	7:24	7:54
Radnóti Miklós utca	3:49	4:29	4:59	5:29	6:10	6:25	6:55	7:22	7:25	7:55
Mátyás király utcai logopédia (')	3:50	4:30	5:00	5:30	6:12	6:27	6:57	7:24	7:27	7:57
Szölő utcai lakótelep (')	3:51	4:31	5:01	5:31	6:13	6:28	6:58	7:25	7:28	7:58
Szilhát utca 3.	3:52	4:32	5:02	5:32	6:15	6:30	7:00	7:27	7:30	8:00
Szökőkút	3:54	4:34	5:04	5:34	6:18	6:33	7:03	7:30	7:33	8:03
Autóbusz-állomás	3:56	4:36	5:06	5:36	6:20	6:35	7:05	7:32	7:35	8:05
Palotakert	3:57	4:37	5:07	5:37	6:21	6:36	7:06		7:36	8:06
Vasútállomás	3:59	4:39	5:09	5:39	6:23	6:38	7:08		7:38	8:08
475*	Tanítási napokon									
(')	Új megállónev									

A tervezett reggeli ráhordó menetrend

Költségek

Az autóbusz-állomás és a vasútállomás közti távolság Palotakert érintésével körülbelül 1.1km. A fenti táblázatban szereplő 9 járat meghosszabbítása, azzal számolva, hogy ezek onnan járatban fordulnának vissza Palotakert felé $1.1 \times 18 \times 820 = 16.236$ Ft napi, évi 251 munkanappal számolva pedig $251 \times 16236 = 4.075.236$ Ft nettó, vagyis bruttó 5.175.550 Forintos éves többletkiadást jelentene.

476, 469 éjszakai

Mint az már korábban említésre került, a lakosság igényt tartana rekreációs célú éjszakai járatokra. Véleményem szerint első körben ezeket a 476-os vonalon, mely egyszerre szolgálja ki a Kertvárost és Blahát is, valamint a 469-es vonalon, mely érintené Incső lakóparkot is Máriabesnyő és Fenyves városrészekén kívül, lenne célszerű beindítani. Az új járatok az eddigi utolsó indulásokhoz igazodva óránként közlekednének, ezzel az ütemességet biztosítva. Közlekedési rendjük a hetek utolsó munkanapjára, szabadnapokra, valamint munkaszüneti napokra korlátozódna, így csak azokon a napokon közlekednének, amikor tényleges igény mutatkozna ezekre a járatokra. Amennyiben a későbbiek során további igény mutatkozna ezekre a járatokra, úgy megfontolható az üzemidő 1-1 órával történő kitolása.

megálló	járatok					
	469	469*	469	469*	469*	469**
Autóbusz-állomás	22:30	22:50	23:30	23:50	0:30	0:50
Egyetem	22:32	22:52	23:32	23:52	0:32	0:52
Tisza utca	22:34	22:54	23:34	23:54	0:34	0:54
Damjanich János utca	22:35	22:55	23:35	23:55	0:35	0:55
Klapka utcai elágazás	22:36	22:56	23:36	23:56	0:36	0:56
Tél utca	22:37	22:57	23:37	23:57	0:37	0:57
Fenyvesi bolt	22:38	22:58	23:38	23:58	0:38	0:58
Katona József utca	22:39	22:59	23:39	23:59	0:39	0:59
Klapka utca autóbusz-forduló	22:40	23:00	23:40	0:00	0:40	1:00
Katona József utca	22:42	23:02	23:42	0:02	0:42	1:02
Fenyvesi bolt	22:43	23:03	23:43	0:03	0:43	1:03
Tél utca	22:44	23:04	23:44	0:04	0:44	1:04
Klapka utcai elágazás	22:45	23:05	23:45	0:05	0:45	1:05
Máriabesnyő posta	22:46	23:06	23:46	0:06	0:46	1:06
Máriabesnyő vmh. bejáratú út	22:47	23:07	23:47	0:07	0:47	1:07
Incső lakópark autóbusz-forduló	22:50	23:10	23:50	0:10	0:50	1:10
Máriabesnyő vmh. bejáratú út	22:52	23:12	23:52	0:12	0:52	1:12
Máriabesnyő posta	22:53	23:13	23:53	0:13	0:53	1:13
Damjanich János utca	22:55	23:15	23:55	0:15	0:55	1:15
Tisza utca	22:56	23:16	23:56	0:16	0:56	1:16
Egyetem	22:57	23:17	23:57	0:17	0:57	1:17
Autóbusz-állomás	23:00	23:20	0:00	0:20	1:00	1:20
469*	szabadnapokon					
469**	munkaszüneti napokon					

A 469-es vonal tervezett éjszakai menetrendje

megálló	járatok						
	476*	476	476*	476	476**	476*	476**
Autóbusz-állomás	22:10	22:30	23:10	23:30	0:10	0:30	1:10
Szökökút	22:12	22:32	23:12	23:32	0:12	0:32	1:12
Petőfi Sándor tér (')	22:13	22:33	23:13	23:33	0:13	0:33	1:13
Bajcsy-Zsilinszky Endre u. 33.	22:14	22:34	23:14	23:34	0:14	0:34	0:14
Szőlő utcai lakótelep (')	22:15	22:35	23:15	23:35	0:15	0:35	1:15
Mátyás király utcai logopédia (')	22:16	22:36	23:16	23:36	0:16	0:36	1:16
Bercsényi Miklós utca (')	22:17	22:37	23:17	23:37	0:17	0:37	1:17
Bern József utca	22:18	22:38	23:18	23:38	0:18	0:38	1:18
Hegedűs Gyula utca	22:19	22:39	23:19	23:39	0:19	0:39	1:19
Dobó Katika utca	22:20	22:40	23:20	23:40	0:20	0:40	1:20
Szarvas utca	22:21	22:41	23:21	23:41	0:21	0:41	1:21
Iskola utca	22:22	22:42	23:22	23:42	0:22	0:42	1:22
Gróf Teleki Pál tér	22:23	22:43	23:23	23:43	0:23	0:43	1:23
Iskola utca	22:24	22:44	23:24	23:44	0:24	0:44	1:24
Szarvas utca	22:25	22:45	23:25	23:45	0:25	0:45	1:25
Dobó Katika utca	22:26	22:46	23:26	23:46	0:26	0:46	1:26
Hegedűs Gyula utca	22:27	22:47	23:27	23:47	0:27	0:47	1:27
Grassalkovich Antal utca 25.	22:28	22:48	23:28	23:48	0:28	0:48	1:28
Radnóti Miklós utca	22:30	22:50	23:30	23:50	0:30	0:50	1:30
Gerle utca (')	22:31	22:51	23:31	23:51	0:31	0:51	1:31
Rét utca	22:32	22:52	23:32	23:52	0:32	0:52	1:32
Nyárfa utca (')	22:33	22:53	23:33	23:53	0:33	0:53	1:33
Hegy utca autóbusz-forduló	22:34	22:54	23:34	23:54	0:34	0:54	1:34
Nyárfa utca (')	22:36	22:56	23:36	23:56	0:36	0:56	1:36
Rét utca	22:37	22:57	23:37	23:57	0:37	0:57	1:37
Gerle utca (')	22:38	22:58	23:38	23:58	0:38	0:58	1:38
Radnóti Miklós utca	22:39	22:59	23:39	23:59	0:39	0:59	1:39
Mátyás király utcai logopédia	22:40	23:00	23:40	0:00	0:40	1:00	1:40
Szőlő utcai lakótelep	22:41	23:01	23:41	0:01	0:41	1:01	1:41
Szilhát utca 3.	22:43	23:03	23:43	0:03	0:43	1:03	1:43
Szökökút	22:44	23:04	23:44	0:04	0:44	1:04	1:44
Autóbusz-állomás	22:46	23:06	23:46	0:06	0:46	1:06	1:46
476*	szabadnapokon						
476**	munkaszüneti napokon						

A 476-os vonal tervezett éjszakai menetrendje

Költségek

A 469-es vonal hossza az incsői betérés nélkül 10.6 kilométer. Ez az Incső lakóparki betéréssel 12.2 kilométer lenne. A heti 6 új járat így évi 52 naptári héttel $6 \times 12.2 \times 820 \times 52 = 3.121.248$ Ft nettó, azaz közel bruttó 4 millió Forint éves kiadást jelentenének.

A 476-os vonal 14.2 kilométer hosszú. A munkanapokon 22:30-kor induló járat most is közlekedik, azonban a Hegy utcától nem közlekedik tovább menetrendszerinti járatként a belváros felé. Ezt figyelembe véve, valamint az emellett a heti 6 db teljesen új járatral és évi 52 héttel számolva $4.6 \times 820 \times 52 + 6 \times 14.2 \times 820 \times 52 = 3.829.072$ Ft nettó, vagyis bruttó 4.862.921 Ft-ba kerülne évente.

Összesen így a fent felvázolt éjszakai szolgáltatás körülbelül 8.9 millió Forintba kerülne egy évben.

477, 478

A 477 és 478-as járatok az autóbusz-állomást kötik össze az Üzleti Parkkal. Időszakosan, reggel és délután 3-3db járat közlekedik a vonalakon. Ez bizonyítja munkajárat szerepüket. Tanítási napokon reggel egy, délután pedig két járat 477-es jelzéssel Alvégén át közlekedik.

Véleményem szerint a menetrend reggel és délután sem elégíti ki megfelelően a dolgozók és a tanulók igényeit.

Javaslatom szerint a járatok továbbiakban is csak munkanapokon közlekednének, azonban a menetrend gyökeresen változna, igazodva a különböző műszakokhoz.

GÖDÖLLŐ HELYI
477, 478 Aut. áll. – Tessedik S. u. – Üzleti Park – Aut. áll.

Km	VOLÁNBUSZ Zrt.	478	478	477	478
	www.volanbusz.hu	H	H	H	H
0,0	Gödöllő, aut. áll.	5:35	6:40	7:40	7:40
0,5	Gödöllő, Szabadság tér	5:37	6:42	7:42	7:42
0,7	Gödöllő, Török Ignác u.			7:43	
1,6	Gödöllő, Mészáros köz			7:45	
2,0	Gödöllő, Erzsébet park (Tessedik u.)			7:46	
2,6	Gödöllő, Üzleti Park Kühne Ede u.	5:41	6:46	7:49	7:46
3,7	Gödöllő, Üzleti Park főépület	5:43	6:48	7:51	7:48
5,5	Gödöllő, Szabadság tér	5:47	6:52	7:55	7:52
6,0	Gödöllő, aut. áll.	5:48	6:53	7:56	7:53

GÖDÖLLŐ HELYI
477, 478 Aut. áll. – Üzleti Park – Tessedik S. u. – Aut. áll.

Km	VOLÁNBUSZ Zrt.	477	478	477	478	478
	www.volanbusz.hu	H	H	H	H	H
0,0	Gödöllő, aut. áll.	14:40	14:40	16:05	16:05	17:05
0,5	Gödöllő, Szabadság tér	14:42	14:42	16:07	16:07	17:07
2,6	Gödöllő, Üzleti Park Kühne Ede u.	14:46	14:46	16:11	16:11	17:11
3,7	Gödöllő, Üzleti Park főépület	14:48	14:48	16:13	16:13	17:13
1,1	Gödöllő, Erzsébet park (Tessedik u.)	14:51		16:16		
1,5	Gödöllő, Mészáros köz	14:52		16:17		
2,2	Gödöllő, Faiskola u.	14:53		16:18		
2,4	Gödöllő, Török Ignác u.	14:54		16:19		
5,5	Gödöllő, Szabadság tér	14:56	14:52	16:21	16:17	17:17
6,0	Gödöllő, aut. áll.	14:57	14:53	16:22	16:18	17:18

A vonal jelenlegi menetrendje.

megálló	járatok		
	478	477	478
Autóbusz-állomás	5:35	7:35	13:35
Szabadság tér	5:37	7:37	13:37
Török Ignác utca	S	7:38	13:41
Mészáros köz	S	7:40	13:42
Mandulafa Óvoda (')	S	7:41	13:43
Üzleti Park, Kühne Ede utca	5:41	7:46	S
Üzleti Park, Telkes Mária körút (!)	5:42	7:47	S
Üzleti Park, főépület	5:43	7:48	S
Szabadság tér	5:47	7:52	13:47
Autóbusz-állomás	5:48	7:53	13:48

megálló	járatok			
	477*	478*	477	478
Autóbusz-állomás	14:15	14:15	16:15	22:15
Szabadság tér	14:17	14:17	16:17	22:17
Üzleti Park, Kühne Ede utca	14:21	14:21	16:21	S
Üzleti Park, Telkes Mária körút (!)	14:22	14:22	16:22	S
Üzleti Park, főépület	14:23	14:23	16:23	S
Mandulafa Óvoda (')	14:26	S	16:26	22:20
Mészáros köz	14:27	S	16:27	22:21
Török Ignác utca	14:29	S	16:29	22:22
Szabadság tér	14:31	14:27	16:31	22:25
Autóbusz-állomás	14:32	14:28	16:32	22:26

477* Tanítási napokon

478* Tanszünetben munkanapokon

(!) új megállóhely

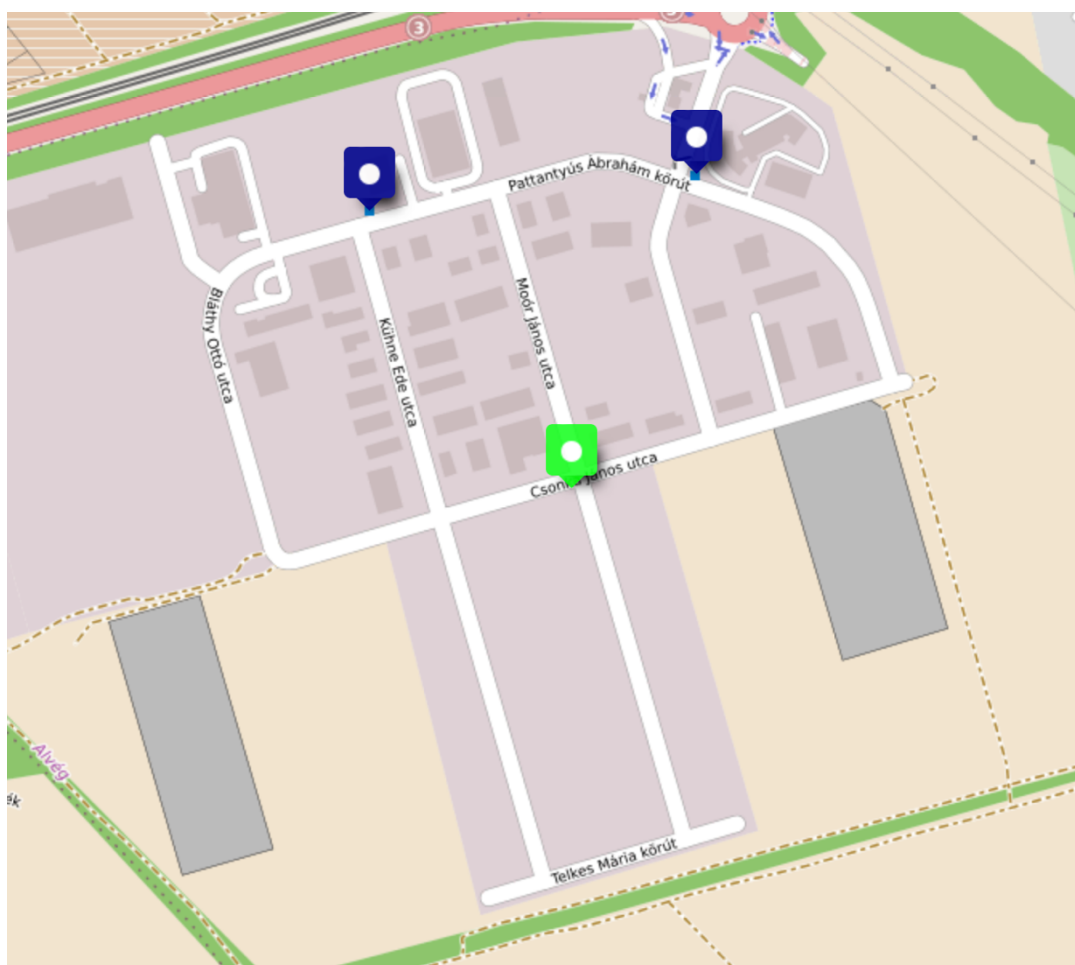
(') új megállónév

S A járat nem érinti a megállóhelyet,
más útvonalon közlekedik.

A vonal tervezett menetrendje.

Mint az látható, a járatok száma sem változna, azonban reggel csak 2, délután 3, valamint késő este további 1 járat közlekedne. Az indulások 6:00, 8:00, valamint 14:00-ás kezdéshez, illetve 14:00, 16:00 és 22:00-ás műszakvégezéshez lettek igazítva. Továbbá a reggeli és az egyik délutáni 477-es járat minden munkanap ezen a vonalon közlekedne, ezzel állandó jelleggel biztosítva a szülőknek Mandulafa Óvoda megközelítését. Tanítási napokon jelentősebb szerepet tölt be a 477-es, mivel ekkor a VszC Madách Imre Szakközépiskola, a Gödöllői Waldorf Általános Iskola és a Gödöllői Hajós Alfréd Általános Iskola tanulói is igénybe vehetik ezt a járatot. Délután a Szabadság tér felé a 477-es járatok a továbbiakban nem állnának meg a Faiskola utcai megállónál, mivel attól 120 méterre található a Török Ignác utcai megállóhely.

Az Üzleti Parkban jelenleg két megálló található, ezek a park északi oldalán helyezkednek el. Javasolt lenne legalább egy új megállót kialakítani a park déli oldalán a Csonka János utcában, Üzleti Park, Telkes Mária körút néven.



Kékkel a meglévő megállók, zölddel pedig a lehetséges új megállóhely van jelölve.

A módosítások bevezetése előtt érdemes lenne a tervet az Üzleti Park igazgatóságával is egyeztetni.

Költségek

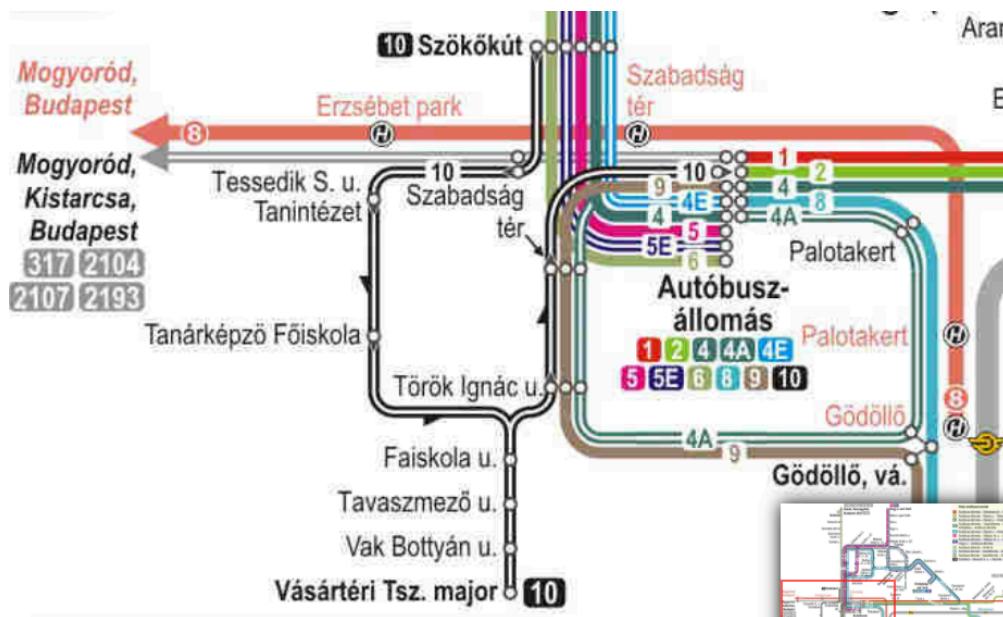
Mivel ugyanannyi, vagyis 6 db járat közlekedne, így többletkiadást egyedül a két 477-es járat tanítási napos korlátozásának feloldása jelentene. Így ezek a járatok évi 180 nap helyett 251 napon át közlekednének. Útvonaluk a 478-as járatokhoz képest 800 méterrel hosszabb, ami $71 \times 0.8 \times 820 \times 2 = 93.152 \text{ Ft}$ nettó, azaz 118.303 Ft bruttó éves többletkiadást jelentene.

467

Alvég városrész bár nincs messze a városközponttól és a vasútállomástól, azonban az Isaszegi úti tengelyt leszámítva még sincs autóbuszal kiszolgálva, a 3db 477-es járatot kivéve, melyek nem tárják fel teljes egészében a városrészt.

Javaslatom részét 3-3db teljesen új, a reggeli és délutáni ingázó hivatásforgalmat kiszolgáló járat létrehozása képezi, melyek a vasútállomásnál reggel rá-, délután pedig elhordó szerepet látnának el. Csak munkanapokon közlekednének és a még nem használt 467-es vonalszámot viselnék.

Ezek a régi 10-es busz útvonalán, a Faiskola és a Kőrösi Csoma Sándor utcát feltárva közlekednének, és az Alvégi iparterületnél található fordulóban fordulnának.



A régi, már megszűnt 10-es autóbusz vonala és megállói

Az autóbusz-állomásról indulva körjáratként közlekednének, a teljes menetidő pedig 20-22 perc lenne. A térképen pirossal a meglévő megállókat, sárgával a régi 10-es busz újra használatba vehető megállóit, zölddel pedig újonnan kialakítandó megállókat jelöltem.



A tervezett 467-es vonal útvonala és megállói

Fontos kihangsúlyozni, hogy ezek a „régi-új” megállók is igényelnek infrastrukturális ráfordítást. A Tavaszmező utcánál mindkét irányban található peron, azonban nincsenek szilárd útburkolattal a járdába bekötvé. A Vak Bottyán utcánál még rosszabb a helyzet, ott peron sem található.

A Kőrösi Csoma Sándor utca a Vak Bottyán utcától kifelé rossz állapotú, így megkérdőjelezhető, hogy azon az autóbuszok végig tudnak-e menni az Alvégi iparterület fordulójáig.

Az Alvégi iparterület fordulás úgy is megoldható lenne, ha a járatok rögtön a Vak Bottyán utca után, a Horgásztó és a Kőrösi utca találkozásánál meg tudnának fordulni, azonban ez esetben is komolyabb beavatkozás szükséges, mivel a fordulási hely jelenleg csak egy kitaposott földút.

A reggeli 3 járat a Budapest-Keleti pályaudvar felé 6:30, 7:00 és 7:30-kor induló IR85 és IR87-es InterRégiókhoz biztosít 6 perces átszállási idővel csatlakozást. A délutáni járatok a Budapest-Keleti pályaudvar felől 15:56, 16:26 és 16:56-kor érkező IR85 és IR87-es InterRégióktól hordanak el, 8 perces átszállási idővel. A csatlakozások mind reggel, mind pedig délután megvalósulhatnak a gyöngyösi/egri irány felé/felől is, azonban ezek a 3-4 perces átszállási idő miatt nem garantálhatóak.



Az alternatív fordulási hely

megállók	járatok		
	467	467	467
Autóbusz-állomás	16:00	16:30	17:00
Palotakert	16:02	16:32	17:02
Vasútállomás	16:04	16:34	17:04
Faiskola tér (!)	16:06	16:36	17:06
Tavaszmező utca (!)	16:07	16:37	17:07
Vak Bottány utca (!)	16:08	16:38	17:08
Alvégi iparterület (!)	16:10	16:40	17:10
Vak Bottány utca (!)	16:11	16:41	17:11
Tavaszmező utca (!)	16:12	16:42	17:12
Faiskola tér (!)	16:13	16:43	17:13
Pacsirta utca (!)	16:15	16:45	17:15
Méhész köz	16:16	16:46	17:16
Mandulafa Óvoda (')	16:17	16:47	17:17
Szabadság tér	16:19	16:49	17:19
Autóbusz-állomás	16:20	16:50	17:20

megállók	járatok		
	467	467	467
Autóbusz-állomás	6:05	6:35	7:05
Szabadság tér	6:07	6:37	7:07
Mandulafa Óvoda (')	6:09	6:39	7:09
Méhész köz	6:10	6:40	7:10
Pacsirta utca (!)	6:11	6:41	7:11
Faiskola tér (!)	6:13	6:43	6:13
Tavaszmező utca (!)			
Vak Bottány utca (!)			
Alvégi iparterület (!)	6:17	6:47	7:17
Vak Bottány utca (!)	6:18	6:48	7:18
Tavaszmező utca (!)	6:19	6:49	7:19
Faiskola tér (!)	6:20	6:50	7:20
Faiskola utca	6:21	6:51	7:21
Vasútállomás	6:24	6:54	7:24
Palotakert	6:25	6:55	7:25
Autóbusz-állomás	6:27	6:57	7:27

(!) új megállóhely

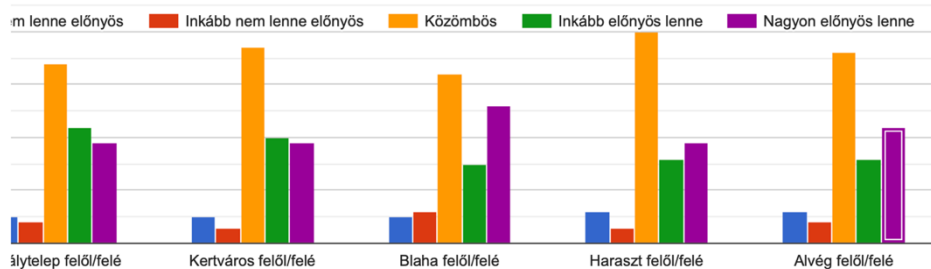
(') új megállónév

| A járat érinti a megállóhelyet, de nem áll meg.

A vonal tervezett menetrendje

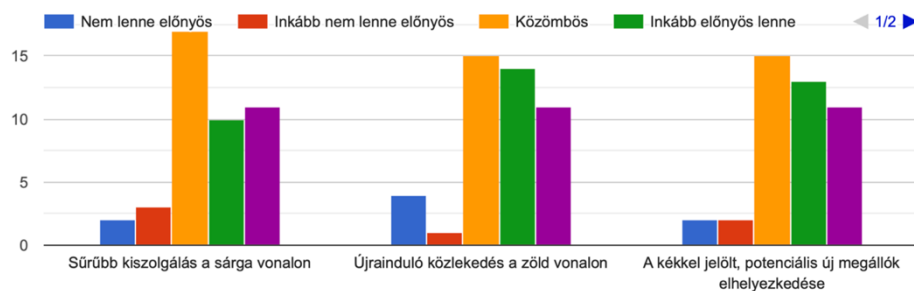
Véleményem szerint ezeknek a járatoknak lenne létjogosultsága, amit a lakossági kérdőív is alátámaszt.

Számára előnyös lenne, ha több helyi autóbusz érintené a vasútállomást, csatlakozva az InterRégió és a Budapest felé közlekedő személyvonatokhoz? [Copy](#)



Véleményezze, hogy Ön számára milyen lenne, ha Alvég városrészben az alábbiak szerint javulna a buszközlekedés. [Copy](#)

Amennyiben nem járna busszal Alvég városrészben, nem kötelező erre a kérdésre válaszolnia.



38 fő tartja előnyösnek, ha a járatok a vasútállomáson megfelelő csatlakozásokat biztosítanak, valamint 24-25 fő tartja előnyösnek, hogy a régi 10-es busz útvonalán újraindulna az autóbuszos közlekedés és az új megállók helyekkel bővülne.

Költségek

A vonal üzemeltetése a körülbelül 6.3km-es hosszal, a napi 6db járatral és a nettó 820 Ft/km-es díjjal számolva $6.3 \times 6 \times 820 = 30.996 \text{ Ft}$ -ba kerülne naponta, éves szinten pedig 251 munkanappal számolva $30996 \times 251 = 7.779.996 \text{ Ft}$ -ba kerülne, ami bruttó 9.880.595 Ft kiadást jelentene.

Ezen felül a vonal beindításához további alternatív költségek tartoznak, amelyek a megállók létrehozásához/átalakításához, valamint az útfelújításhoz elengedhetetlenek. Ugyanakkor ez egy egyszeri nagyobb összegű kiadás, ezt követően csak a karbantartás merül fel, mint alternatív költség.

3.3 Javaslatok megállók átnevezésére

Több olyan megállót is találtam a városban, melynél indokolt a névváltoztatás. Az alábbiakban az új név mellett a módosítás indoklása is megtalálható.

Rigó utca » Gerle utca

Indoklás: A megállóhely a Blaháné utca végén helyezkedik el, az M3-as autópálya szomszédságában. A Rigó utca innen csak a Galamb utcán át közelíthető meg, tehát közvetlenül nem torkollik a Blaháné utcába. A megállóhelyhez legközelebb eső utca a Gerle utca, így véleményem szerint ez lenne a legrelevánsabb megállónév, mivel ebből a megállóhely elhelyezkedése pontosabban behatárolható.

Szőlő utca 47. » Szőlő utcai lakótelep

Indoklás: A Szőlő utca 47-es számú telke az Éva utca és a Bethlen Gábor utca közötti részre esik. A belváros irányú ehhez valóban közel van, de így is inkább a 41-es számú ingatlan mellett található. A Hegy utca irányú megálló ezzel szemben a 21-es számú ingatlan előtt, jóval messzebb található. Az utca belváros felé nézve bal oldalán egy lakótelep található, négyszintes épületekkel. A megállónévben beazonosítás szempontjából amúgy sem helytálló 47-es szám helyett ezért véleményem szerint célszerűbb lenne más házsámok helyett a Szőlő utcai lakótelep elnevezést használni.

Blaha Lujza fürdő » Nyárfa utca

Indoklás: Az egykori fürdő területe jelenleg egy üres telek, mára semmi sem látható az 1926-ban megnyílt fürdőből. Fontos, hogy a megállók olyan nevet viseljenek, ami a nem gödöllőieknek is megfelelő tájékozódási pontot jelent, ezért a megállók közelében található Nyárfa utca lenne a helytálló elnevezés.

Erzsébet park (Tessedik utca) » Mandulafa Óvoda

Indoklás: A megállóhely a Kastélypark mögött, a Tessedik Sámuel utca és a Szabadság út kereszteződésénél található. Az Erzsébet park innen gyalogosan csak egy nagyobb kerülővel közelíthető meg, míg a Kastélypark egyik kapuja 100m-en belül található. Ugyanakkor a Kastélypark elnevezés azért nem lenne releváns, mert az ezt a megállót kiszolgáló járatok nem a turisztikai forgalmat, hanem a Madách Imre Szakközépiskola és a Mandulafa Óvoda tanulóit és óvodásait szolgálja/szolgálná ki. Mivel a megállóhelyek közvetlenül a Mandulafa Óvoda előtt helyezkednek el, ezért beazonosítási szempontból relevánsabb lenne ez az elnevezés.

Présház » Bercsényi Miklós utca

Indoklás: A volt gödöllői Grassalkovich-présház épülete bár a mai napig létezik és műemléki védelem alatt is áll, nem látogatható, a telek magántulajdonban van. A megállóhelyek az épülettől körülbelül 120m-re találhatóak. Azonban mivel az épületnek jelenleg nincsen funkciója, így sokaknak nincs is tudomásuk arról, hogy ez az épület létezik. Beazonosíthatósági szempontból éppen ezért a körülbelül 40m-re található Bercsényi Miklós utca név helytállóbb lenne.

Mátyás király utca 12. » Mátyás király utcai logopédia

Indoklás: A megálló a nevében szereplő házszámtól távolabb található meg, épp ezért a házszámmal történő behatárolás értelmét veszítette. Ugyanakkor a megálló az Erkel Ferenc Általános Iskola Logopédiai Osztályok közintézmény mellett helyezkedik el, emiatt javasolnám, hogy nevében szerepeljen ez a közintézmény.

Mátyás király utca 25. » Mátyás király utcai logopédia

Indoklás: Megegyezik a Mátyás király utca 12. indoklásával.

Kossuth Lajos utcai bölcsőde » Petőfi Sándor tér

Indoklás: A megállóhely a Kossuth Lajos utca 4-6. számú ingatlana mellett található, a Petőfi Sándor tér mellett. A város 2. sz. bölcsődéje a megállótól távolabb, körülbelül 100m-re található. Mivel a megálló a Kossuth Lajos utca és a Petőfi Sándor tér kereszteződésének törszomszédságában található, ezért véleményem szerint a behatárolás szempontjából a Petőfi Sándor tér elnevezés helytállóbb lenne.

Királytelep autóbusz-forduló » Gróf Teleki Pál tér

Indoklás: A megállóhely közvetlenül a Gróf Teleki Pál téren található, ezt a teret használják az autóbuszok megfordulás céljából is. A megálló ezzel a névvel elhelyezkedés szempontjából pontosan beazonosíthatóvá válna.

Összegzés

Mint ahogy azt dolgozatomban bemutattam, Gödöllő helyi közforgalmú közlekedésében sok hiányosság található, amik miatt a szolgáltatás jelenlegi formájában korántsem mindenki számára vonzó.

A városvezetésnek a lakosság igényeit szem előtt tartva mihamarabb menetrendi módosításokat kell eszközölnie, hogy a közösségi közlekedés egy vonzó és jó alternatíva lehessen az autózással szemben. A megfelelő vasúti rá-, és elhordás megvalósítása esetén a főváros felé ingázók körében csökkenhet a személyautót használók aránya, ami a légszennyezés csökkenése mellett a jelenleg túlszűfolt utak tehermentesüléséhez is hozzájárulhat. Emellett, ha a városban található közintézmények is megfelelő kiszolgálásban részesülnének és a rekreációs célú igények is megmutatkoznának a menetrendi kínálatban, úgy a városon belüli autóhasználat is visszaszorulhat. Az iskolások busszal történő közlekedése esetén az iskolák környékén nem csak tisztulna a levegő, de a biztonság is jelentős mértékben javulna.

Javaslataim akár külön-külön is betervezhetőek a jelenlegi szolgáltatásba, azonban számottevő fejlődés csak nagyobb volumenű módosítással érhető el.

Irodalomjegyzék

- [1] *Volánbusz Zrt. honlapja*, <https://www.volanbusz.hu/hu>
- [2] Gödöllő város honlapja, 14. Javaslat a „Gödöllő közigazgatási területén autóbusszal végzett, menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatás ellátása közszolgáltatási szerződés keretében” tárgyú pályázati eljárás ajánlattételi dokumentációjának elfogadására, szeptember 22-ei testületi ülés, <https://www.godollo.hu/varostestuletiulesek/2022-09-22/>
- [3] Gödöllő város honlapja, 12. Javaslat a „Gödöllő város közigazgatási területén autóbusszal végzett menetrend szerinti helyi személyszállítás közszolgáltatás ellátása közszolgáltatási szerződés keretében” címmel meghirdetett pályázat elbírálására, december 15-ei testületi ülés, <https://www.godollo.hu/varostestuletiulesek/2022-december-15/>
- [4] Erős D., Kertész V., Kovács D., Mocsári A.: *Gödöllő vasúti és helyi közlekedési kapcsolatainak vizsgálata, komplex értékelése, fejlesztésre vonatkozó javaslatok közlekedési komplex projekt*, Széchenyi István Egyetem, Győr, 2021