

Az autóbuszvonal-hálózat megújítása Győrött a többségi utazási igények alapján

Winkler Ágoston*

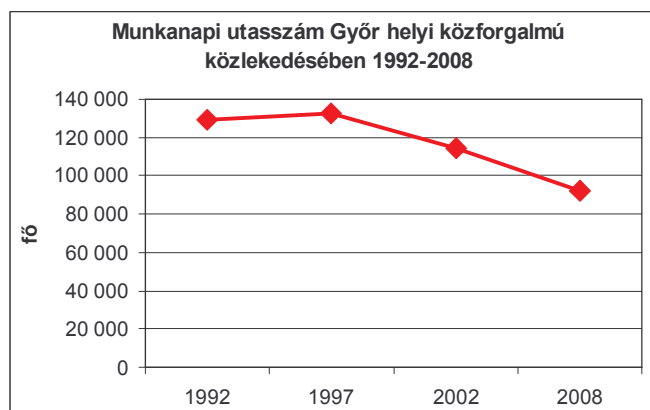
*Széchenyi István Egyetem, Közlekedési Tanszék, 9026 Győr, Egyetem tér 1.
(e-mail: awinkler@sze.hu)

Kivonat: Győr helyi autóbuszvonal-hálózata 2009. június 16-án jelentős változáson esett át. A korábbi vonalhálózat alapjai még az 1980-as években alakultak ki: azóta jelentősen változott a város szerkezete és az utazási igények, de a hálózatot illetően csupán kisebb korrekciókra, bővítésekre került sor. Az új hálózat bevezetését többéves előkészítő munka előzte meg: utasforgalmi és kérdőíves felmérések, önkormányzati és lakossági egyeztetések. A cikk bemutatja az új hálózat kialakításának alapelveit, az azokat alátámasztó felmérések eredményeit, majd részletesen ismerteti a rendszer újdonságait. Az első két hónap üzemeltetési tapasztalatainak bemutatását követően a további finomítási, fejlesztési lehetőségekkel is foglalkozik.

1. BEVEZETÉS

Győr Megyei Jogú Város közösségi autóbusz-közlekedésének átfogó átalakítása már több éve nyitott, és egyre aktuálisabbá váló kérdés volt. Az utazási szokások az elmúlt évek, évtizedek alatt jelentős mértékben megváltoztak: nőtt a motorizáció, jelentős mértékben csökkent a közösségi közlekedést igénybe vevők száma, az autóbuszvonal-hálózat szerkezete ugyanakkor átfogóan nem módosult, csupán kisebb léptékű korrekciókra került sor.

1997 és 2002 között a győri helyi tömegközlekedés utasainak száma 13,8%-kal csökkent (1. ábra). A csökkenésre ekkor Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata a kibocsátható futáskilométer-teljesítmény radikális visszafogásával reagált. Két lépcsőben, elsőként 2003. április 7-től, majd 2004. február 2-től változott a menetrend: szinte valamennyi törzsvonalon jelentős járatritkítások bevezetésére került sor, ugyanakkor a hálózat érdemileg nem változott. A járatok ritkítása csökkentette ugyan az üzemeltetési költségeket, azonban jelentős elégedetlenséget váltott ki az utazóközönség körében, még inkább felgyorsítva közösségi közlekedés térvesztését.



1. ábra: Munkanapi utasszám változása Győr helyi közforgalmú közlekedésében 1992 és 2008 között (Kisalföld Volán Zrt. 2008)

A tapasztalatok eredményeképpen 2004 és 2008 között teljesítmény-kivonásra (ezáltal járatritkításra) nem került sor, azonban a motorizáció további fejlődése miatt az utasszám csökkenő tendenciája sajnos nem változott (napjainkban a közösségi közlekedést használók aránya mindössze 35% körül alakul Győrött). A drasztikus visszaesést észelve, a menetrendi kínálatot alapvetően nem, csupán az indokolatlan férőhely-kapacitást csökkentve, a járművek gazdaságosabb beosztásával próbálták mérsékelni a költségeket. A megtakarítás éves szinten 582.949 csuklós járműkilométer-csökkenést eredményezett. Ennek ellenére, a reálértékben csökkenő árbevétel és a szolgáltatás fenntartási költségeinek növekedése azt eredményezte, hogy a Győri Helyi Személyszállítási Üzletág tevékenységének eredménye évek óta több száz millió forintos veszteség, a végleges üzleti eredmény pedig még a normatív, illetve az egyéb, önkormányzati támogatások figyelembe vételével is negatív.

A jelenség következtében Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése 2008. december 18-án újabb jelentős, éves szinten 550.000 kilométeres teljesítmény-csökkentésről döntött, melynek megvalósítására 2009 februárjától került sor. A teljesítmény-kivonás kisebb részben járatritkítással, nagyobb részben a hálózat néhány elemének átalakításával (az új vonalhálózat kialakításának első lépcsőjeként, a 2-es és 19-es vonalak összekapcsolásával, illetve Győrszentiván vonalhálózatának racionalizálása révén) történt.

A veszteségek mérséklésére alapvetően kétféle módszer kínálkozik: egyfelől a költségek további csökkentése, másrészt a szolgáltatás erőteljes fejlesztése – vonzóbbá tétele –, amely segíthet lelassítani, vagy ideális esetben akár meg is állítani az utasszám folyamatos csökkenését.

A szolgáltatási szint emelése érdekében a Kisalföld Volán Zrt. 2007 októberében elkészítette koncepcióját a közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztésére (egyközpontú, elektronikus forgalomirányítás, korszerűsített jegyadási és díjszabási rendszer, dinamikus utastájékoztató), amelyet Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése 2007. november 15-i ülésén egyhangúlag el is fogadott. Az

önkormányzat és a szolgáltató által alkotott konzorcium a koncepcióban szereplő infrastrukturális fejlesztések megvalósítását célzó pályázatára a Nyugat-Dunántúli Operatív Program keretén belül 507 millió forintos vissza nem térítendő támogatást nyert. Amennyiben a közbeszerzési eljárás sikeres lesz, a pályázatban foglalt fejlesztések 2011 elejéig megvalósulhatnak.

Az infrastruktúra fejlesztésén kívül – illetve részben azzal összefüggésben – szükséges volt a vonalhálózat újragondolása, a napjainkra megváltozott, valós igényekhez történő igazítása is. Ez egyfelől – új kapcsolatok, rövidebb várakozási idők biztosítása révén – emelheti az utasok elégedettségét, ezáltal a bevételt, másrészt, a racionális átszervezésnek köszönhetően kisebb mértékű megtakarításra is lehetőséget ad.

A hálózat átalakításának kérdésével a korábbi években több tanulmány is foglalkozott (Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület 2007, Koren et al. 2007, Kisalföld Volán Zrt. 2007). Az egyes tanulmányok számos különböző megoldást javasoltak a vonalhálózat korszerűsítésére, de ezek nagyobb része 2009-ig nem valósult meg. Az elképzelések aktualizálása érdekében 2008 márciusában megállapodás született az új vonalhálózat kidolgozásához elengedhetetlenül szükséges utasforgalmi felmérések végrehajtásáról. A megállapodás értelmében két típusú felmérésre került sor: a teljes körű utasszámlálás felelőse a Kisalföld Volán Zrt. lett, míg Győr Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala az utazási szokások kérdőíves felmérését vállalta magára. A Kisalföld Volán Zrt. ez utóbbi felméréshez is segítséget nyújtott a kérdőívek összeállításával, a feldolgozás módszertanának kidolgozásával, valamint a feldolgozott eredmények elemzésével és értékelésével. Az elemzés (Kisalföld Volán Zrt. 2008) kimutatta, hogy a helyi járatokat igénybe vevő utasok száma 2002 óta újabb 18,6%-kal csökkent, ami ismét előtérbe helyezte a vonalhálózat mielőbbi átalakításának fontosságát.

Az új vonalhálózat tervezése a felmért utasszámok és utaspreferenciák alapján, a korábbi elképzelések egy részét is felhasználva történt (Kisalföld Volán Zrt. 2009). A tervezetet többlépcsős önkormányzati és lakossági egyeztetést követően tárgyalta Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése, amely 2009. április 30-i ülésén egyhangúlag elfogadta az új vonalhálózatot. A bevezetésre 2009. június 16-án – a nyári tanzünet első napján – került sor.

A következő fejezet bemutatja azokat az alapelveket, amelyek alapján az új rendszer kialakításra került, alátámasztva a 2008. év során végzett preferenciavizsgálati felmérések eredményeivel. A 3. fejezet részletesen ismereti az új hálózat vonalait, míg a 4. fejezet a bevezetést követő, két hónapi tapasztalatról számol be röviden. Az 5. fejezet áttekinti a hálózat fejlesztésével kapcsolatos további elképzeléseket.

2. AZ ÁTALAKÍTÁS ALAPELVEI

A régi autóbuszvonal-hálózat alapjai az 1970-80-as évekre vezethetők vissza. Ekkor alakult ki az a decentrum- (alközpont-) alapú forgalomirányítási rend, amely egészen

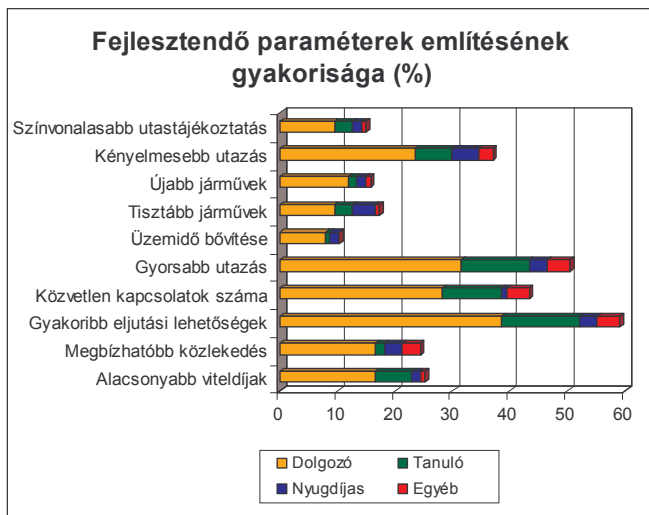
2009-ig szinte változatlan formában fennmaradt Győr helyi közösségi közlekedésében. Alapját a három forgalmi decentrum jelentette (Adyváros, Révai Miklós utca, Tompa utca, majd utóbbi helyett az 1990-es évektől kezdődően Marcalváros), melyek a város legforgalmasabb részein kerültek kialakításra. A forgalmi szolgáltatók ezeken a végállomásokon követhették nyomon a járművek érkezését és indulását, miközben a vonalon zajló eseményekről nem jutottak információhoz (míg a megye második legnagyobb városában – Sopronban – CB rádió-hálózatot alakítottak ki, a megyeszékhelyen ilyen intézkedésre sem került sor). A decentrumok hálózatszerkezeti szempontból is jelentős kötöttséget jelentettek: valamennyi törzsvonal végállomását a három decentrum valamelyikéhez kellett helyezni annak érdekében, hogy a vonal forgalma többé-kevésbé követhető, irányítható legyen, meghibásodás esetén legalább a következő járat pótolható legyen. Az utasszám csökkenésével ezen decentrumok forgalma is mérséklődött, a forgalomirányítási rend azonban továbbra is szükségessé tette, hogy valamennyi vonal valamely decentrumnál végződjön, akkor is, ha a valós utazási igények ezt nem indokolták, vagy éppen mást indokoltak volna. A decentrumokhoz való kötöttség nehezítette az átszállásmentes kapcsolatokat kínáló átmérős vonalak kialakítását is. Az új hálózat egyik célja tehát mindenképpen a decentrumok szerepének csökkentése volt – addig is, amíg az új, egyközpontú forgalomirányító rendszer megvalósul, és teljesen kiváltja a forgalomirányítás régi formáját.

A hálózatban rejlő másik tartalék a párhuzamos vonalvezetések racionalizálásában volt. Az 1980-90-es évek – jóval alacsonyabb motorizáció mellett jelentkező – magasabb utasszámok lehetővé tették hasonló, részben párhuzamos, redundáns vonalvezetések kialakítását, mivel az ilyen vonalakon is megfelelő gyakorisággal és kihasználtsággal lehetett közlekedtetni a járatokat. Szemben a korábbi évek ritkításaival, a csökkenő utazási igény ezen párhuzamosságok megszüntetésével kezelhető a leginkább utasbarát módon, hiszen az utazások kevesebb vonalra történő koncentrálásával a hálózati lefedettség és az eljutási gyakoriság – amely valamennyi utast érint – megőrizhető, mindössze néhány, az utasok kisebb részét érintő közvetlen kapcsolat veszik el. Ez az elv a teljes hálózattervezés során érvényesült: érdeksérelem nélküli átalakítás – az érintettek rendkívül magas száma miatt – a városi közlekedésben nem valósítható meg (többleteljesítmény bevonása nélkül), ezért a nagy többség érdekében vállalni kellett bizonyos, kisebb létszámú utast hátrányosan érintő módosításokat is.

Mint a bevezetőben említésre került, a 2008 februárjában végrehajtott 550.000 kilométeres teljesítmény-kivonás nagyobb része (megközelítőleg 70%-a) már ilyen átalakítások formájában valósult meg (pl. a Belváros és Adyváros között párhuzamosan közlekedő 2-es és 19-es vonalak egyesítésével, mivel a Tihanyi Árpád utat a 19-es helyett az arra közlekedő ménfőcsanakai, gyirmóti autóbuszjáratok, valamint a merőlegesen haladó vonalak is megfelelően ellátják), ami elkerülhetővé tette a valóban súlyos, valamennyi utast érintő járatritkításokat. Ez egyúttal azt is jelentette, hogy az ilyen módon kinyerhető teljesítmény jelentős részét sajnos nem

lehetett visszaforgatni a járatok sűrítésére, azonban kisebb fejlesztésekre lehetőség nyílt.

A 2008. évi kérdőíves felmérés többek között azt vizsgálta, hogy az utasok mely szolgáltatási paraméterek fejlesztését igénylik leginkább. Az eredményt a 2. ábra mutatja. Látható, hogy a három legfontosabb szempont (melyeket a válaszadók legalább 40%-a említett) a járatsűrűség, a menetidő, továbbá a közvetlen kapcsolatok száma.



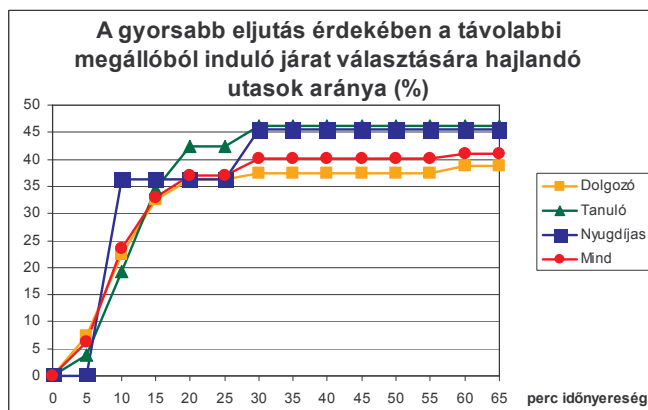
2. ábra: A helyi közösségi közlekedés legfontosabb fejlesztendő paramétereit, a válaszadók foglalkozása szerint rétegezve (Kisalföld Volán Zrt. 2008)

Kitűnik, hogy az utasok legnagyobb része, közel 60%-a a ritka közlekedést jelölte meg fő problémaként. A helyzet javítása érdekében az új hálózat kevesebb vonalon, illetve eseténként összehangolt alap- és betétjáratok alkalmazásával, de lehetőség szerint gyakoribb kiszolgálást biztosít.

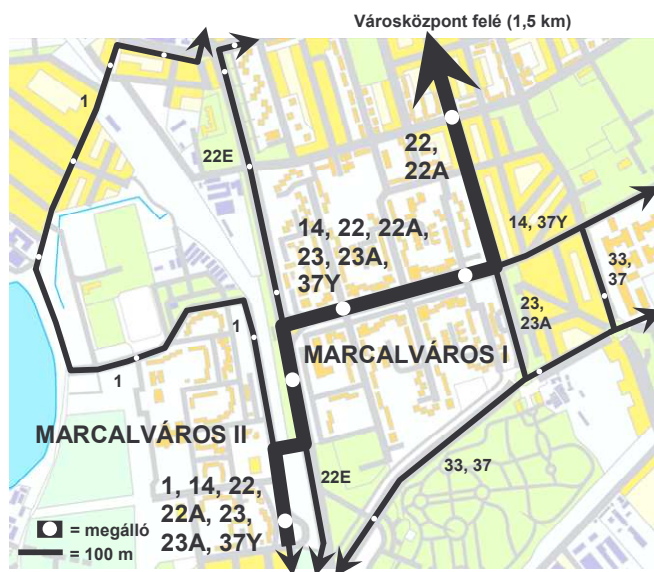
Ennek egyik eredménye a nagy lakótelepeken alkalmazott, úgynevezett gerincvonalis rendszer. Mivel a kérdőíveken kinyilvánított preferenciák (3. ábra) szerint az utasok jelentős része hajlandó többet gyalogolni (ésszerű határokon belül) annak érdekében, hogy csökkentse eljutási idejét (pl. 15 perc nyereségért minden harmadik utas), – a lehetőségeket is figyelembe véve – a lakótelepek gerincén került kialakításra az a vonal, illetve vonalcsoport, amely teljes üzemidőben sűrű – csúsidőben 5-8, azon kívül legfeljebb 15 percnkénti, tehát városi közlekedésben még versenyképes – utazási lehetőséget biztosít. Természetesen a lefedettség nem csökkent, a városrészek többi megállóhelye is kiszolgálásra kerül – a megszokott, viszonylag alacsonyabb járatsűrűséggel –, azonban az utasszámmal súlyozott időnyereség így jelentősen magasabb, mint a teljesítmény egyenletes elosztása esetén lett volna (Winkler 2009). Erre mutat példát Győr két legnagyobb lakótelepe, Marcalváros (4. ábra), ahol a 22-es vonal, valamint betétjárata, a 22A képezi a gerincet (vastag vonal), illetve Adyváros (5. ábra), ahol a 7–17 körjáratok és azok betétjárata, a 17A vonal alkotja a tengelyt (vastag vonal).

A városközponttól távol található, nagy kiterjedésű, de viszonylag ritkán lakott városrészek kiszolgálása esetén –

hosszabb távon – a ráhordás alkalmazható. A 6. ábra az erre vonatkozó preferenciavizsgálat eredményeit mutatja. Látható, hogy a válaszok alapján az utasok fele hajlandó átszállni abban az esetben, ha ezzel 30 perces időnyereséget tud elérni. Győr bizonyos peremkerületei esetében ez megvalósítható is lenne, amennyiben a városközpontból csak a peremkerület tengelyét lehetne közvetlen (de viszonylag gyakori) járatokkal elérni (vastag vonal), a külső részekre utazók pedig átszállással érhetnék el úti céljukat. A mai közvetlen járatok teljesítményét felhasználva a ráhordó járatok sokkal gyakrabban közlekedhetnének, így a ma csupán óránként, vagy még annál is ritkábban elérhető megállóhelyek utasai is gyakori, 20-30 perces kiszolgálásban részesülhetnének (Winkler 2009). Erre mutat példát a 7. ábra, amely Ménfőcsanak és Gyirmót esetét ábrázolja. A preferenciavizsgálat szerint az ilyen jellegű megoldásnak megfelelő támogatottsága lenne, azonban az infrastrukturális feltételek (dinamikus járműkövetés és utastájékoztítás, megfelelő átszállóhely kialakítása) egyelőre nem biztosítottak, így ez egyelőre távlati lehetőség csupán.

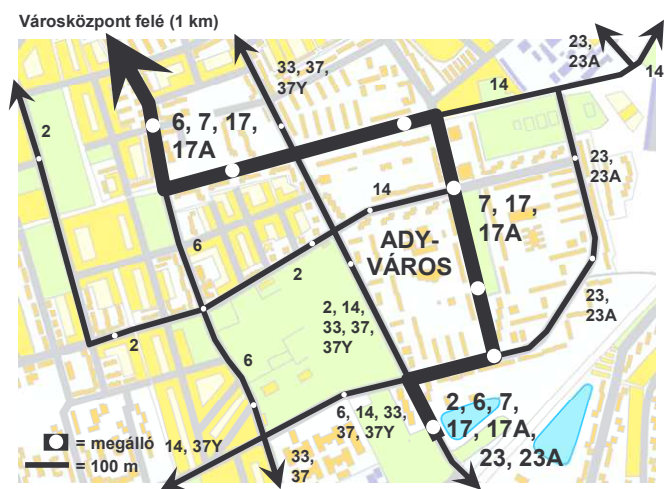


3. ábra: A gyorsabb eljutás érdekében a távolabbi megállóhelyről induló járat választására vonatkozó hajlandóság (Kisalföld Volán Zrt. 2008)

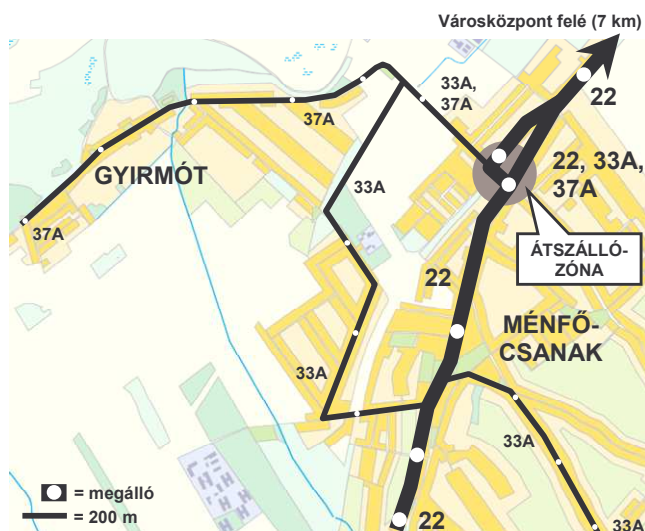


4. ábra: A Marcalvárost kiszolgáló gerincvonal (vastag) és egyéb vonalak (vékony)

Az utasok által másodikként megjelölt fejlesztési paraméter, a menetidő csökkentése céljából az új hálózat tartalmaz két „expresszjáratot” (11E, 22E), amelyek távoli városrészeket kötnék össze rövidített útvonalon a városközponttal, illetve egymással.

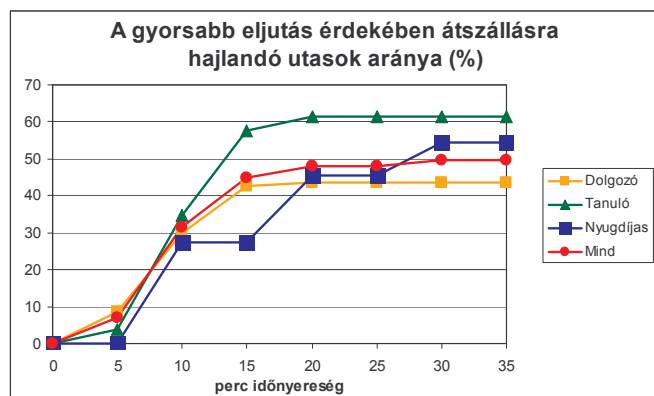


5. ábra: Az Adyvárost kiszolgáló gerincvonal (vastag) és egyéb vonalak (vékony)



7. ábra: Lehetséges ráhordó rendszer Ménfőcsanak és Gyirmót térségében (a gerincvonalat a vastag vonal jelzi, a ráhordó vonalak a vékonyak)

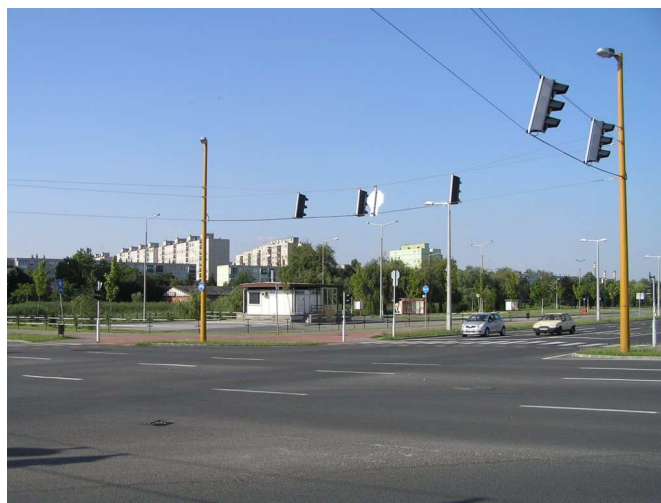
A decentrumokat nem érintő vonalak irányítása az egyközpontú forgalomirányító rendszer megvalósulásáig ideiglenes jelleggel a megmaradó két decentrumból, mobiltelefonok használatával történik. Az autóbuszok jelentős része rendszeresen – ha nem is fordulónként – érinti valamelyik decentrumot, illetve további pihenőhelyek is rendelkezésre állnak, így a gépkocsivezetők pihenőideje továbbra is megfelelő körülmények között biztosított.



6. ábra: A gyorsabb eljutás érdekében az átszállásra vonatkozó hajlandóság (Kisalföld Volán Zrt. 2008)

A harmadik szempont részben összefügg az előzővel: a közvetlen kapcsolatok számának növelése csökkenti az eljutási időt, továbbá növeli az utasok kényelmét. Ennek érdekében több, eddig egymással „farkaszemet néző” vonal került összekapcsolásra (pl. Kismegyer–Sárás, Likócs–Pinnyéd), számos új kapcsolatot biztosítva.

A vonalösszevonások révén csökkent a belvárosi decentrum, a Révai Miklós utca terhelése is, továbbá lehetőség nyílt a három decentrum egyikének, az adyvárosinak a megszüntetésére (8. ábra). Ezt a decentrumot az elmúlt évtizedek során körbenőtte a város: napjainkra az esetek nagy részében csupán felesleges átszállási kényszert jelentett. Megszüntetésével ezek kiküszöbölhetőek lettek, megtakaríthatóvá vált a végállomásra történő be- illetve kihaladás szintén jelentős futásteljesítménye, továbbá a forgalmi szolgálat létszámának csökkenése is számottevően mérsékelte a szolgáltatás fenntartásának költségét – az utasok számára különösebb érdeksérelmet nem okozva.



8. ábra: Az egykori adyvárosi decentrum, ma már csupán a 17A betétjárat végállomása, a forgalmi szolgálat megszűnt

A város örvendetes fejlődésének eredményeképpen az elmúlt években több új lakóterület is kialakításra került (pl. Víziváros, Városrét, Mediterrán lakópark), ezek jelentős része azonban nem kapcsolódott be a közösségi közlekedés hálózatába. Sajnos az esetek nagy részében ennek infrastrukturális akadályai is vannak (pl. nem áll rendelkezésre autóbusz-közlekedésre alkalmas feltároló út), így a probléma továbbra is fennáll, néhány esetben azonban az új hálózat új területek bekapcsolására is lehetőséget adott.

3. AZ ÚJ VONALHÁLÓZAT BEMUTATÁSA

Az új vonalhalozat térképe a 9. ábrán látható.



9. ábra: Győr új helyi autóbuszvonal-hálózata (Kisalföld Volán Zrt. 2009)

Az új hálózat fő elemei a következők.

Az 1-es vonal 2004-ben kialakult, átmérős vonalvezetése változatlan formában megmaradt (ez a fejlesztés volt talán az egyetlen jelentősebb hálózati átalakítás az elmúlt évtizedben).

A 2-es autóbuszok a februári módosítás során kialakult új útvonalon közlekednek, feltárva a József Attila lakótelepet is. Ez az átalakítás jó példája a racionalizálásnak: az utóbbi évek során egyre gyengébben kihasznált 19-es, valamint a szintén csökkenő forgalmú, de hálózati szerepénél fogva továbbra is fontos 2-es vonalak egyesítésével februárban a teljesítmény-kivonás egyharmada biztosítható volt úgy, hogy a követési időket nem kellett növelni ezeken az útvonalakon, sőt, bizonyos időszakokban sűrítésre is lehetőség nyílt (munkanapokon délelőtt 20 helyett 15 perc, vasárnap a szabadhegyi szakaszon 30 helyett 20 perc lett a gyakoriság). Továbbá új, közvetlen kapcsolatok jöttek létre a városrészek között (pl. Szabadhegy – Zrínyi utcai kórház, helyközi pályaudvar, Virágpiac, Sziget, egyetem környéke), igaz, másfelől a vásárcsarnok közvetlen elérése (amely a 19-es vonal utasainak kb. 15%-át érintette) áldozattá vált. A vonalon iskolaidőben tapasztalható zsúfoltság enyhítése érdekében az új menetrend szerint a vonalon egy új betétjárat

is közlekedik tanítási napokon. Szintén a vonalhoz kapcsolódó újdonság, hogy az eddig utasok nélkül közlekedő, a Révai Miklós utca és a Korányi Frigyes tér között áttelepülő járatok 2A jelzéssel meghirdetésre kerültek, így az utazóközönség is igénybe veheti őket.

Az új 6-os vonal Kismegyertől egészen Sárásig halad, felfűzve Szabadhegyet, a József Attila lakótelepet, a kórházat, a vásárcsarnokot, Nádorvárost, a városközpontot, a Dunakapu téri piacot és az egyetemet is. A követés itt is sűrűbbé vált: a legnagyobb követési idő 40 perc lett, szemben a korábbi 60, de az esti órákban akár 120 perces várakozási idővel. Kismegyér és a Belváros között az újra rövid úton (a sokak számára kellemetlen József Attila utcai betérés nélkül) közlekedő 5-ös, valamint az új 6-os járatok együttesen legfeljebb 20 perces követést biztosítanak, csúcsidőn kívül is.

Kétirányú körjáratként összekapcsolásra került a 7-es és a 17-es vonal, így közvetlen kapcsolat jött létre Jancsifalu, Szabadhegy, a József Attila lakótelep, Adyváros központja, a vásárcsarnok és Nádorváros között. A József Attila utcába mindkét vonal használatával kb. 20 perc alatt el lehet jutni a Virágpiacról, csak éppen eltérő útvonalon. A járatok összehangolt menetrend szerint indulnak, így csúcsidőben 7-8, azon kívül 15 percnként elérhető Adyváros és Szabadhegy is. Kiseb hátrány csupán az Árkád üzletház és Szabadhegy között utazókat érte, mivel számukra a követési idő a délelőtti időszakban 20-ról 30 percre nőtt, azonban a többség számára fontos belvárosi kapcsolat sokkal kedvezőbbé vált. Az adyvárosi szakaszon 17A jelzéssel betétjáratok is közlekednek, így az itt élők szabadhegyi kerülő nélkül is gyakran eljuthatnak a Belvárosba. A 17-es körjáratok egy része 17B jelzéssel betér a szabadhegyi Új köztemetőhöz is, ezáltal – szemben a korábbi 18-as járatokkal – közvetlen belvárosi kapcsolatot biztosít, továbbá új megállóhelypár is létesült a Szabadi utcai lakótelep kiszolgálására.



10. ábra: A 17B autóbusz új megállóhelye a Szabadi utcai lakótelepen

A 11-es autóbusz a Teleki László utca torlódásai miatt egyelőre továbbra is csak a Révai Miklós utcáig közlekedik (korábban felmerült meghosszabbítása Marcalvárosig, akár a 23-as vonallal összekapcsolva, azonban a korábbi évek során

végzett felmérések szerint ezen a néhány száz méteres útszakaszon az áthaladási idő akár a 15 percet is elérheti, továbbá értéke rendkívül dinamikus ingadozást mutat, ami egy ilyen járatgyakorúságú és hosszú vonal közlekedését teljesen kiszámíthatatlanná tenné, így ez egyelőre nem vállalható). Tanítási napokon azonban – az egykori 11R utódjaként – 11E jelzésű „expresszjáratok” indulnak a legrövidebb úton, a zsúfolt városközpont elkerülésével Bácsáról Marcalvárosba, a be- és kicsengetések időpontjához igazodva.

Számos korábbi javaslattal egybevágóan, immár Marcalvárosból indul a 14-es autóbusz, ezáltal felfűzi a legtöbb nagy lakótelepet (Marcalváros, Adyváros, Jancsifalu, Gyárváros, Sziget), számos fontos, új kapcsolatot biztosítva.

A párhuzamosságok megszüntetése jegyében integrálásra került a 22-es és az egykori 40-es vonal, így a Ménfőcsanakot kiszolgáló gerincvonal járatai a legrövidebb útvonalon, a Tihanyi Árpád út torlódásait elkerülve, sűrűbben (hétfőgén 40 helyett 30 percenként), Marcalvároson keresztül közlekednek, feltárva a lakótelep újonnan kiépült déli részét is, ahol a tervek szerint új megállóhelypár is létesül, a Katód utca kereszteződésénél, tovább javítva a hálózati lefedettséget. Az Adyváros felé továbbutazók érdekében a 22-es és 14-es autóbuszok menetrendje összehangolásra került, így az érintettek minimális várakozással átszállhatnak, és elérhetik a korábban a 40-es autóbusz által kiszolgált úti célokat is (Vasvári Pál utca, Tihanyi Árpád út). Csúcsidőben 22E jelzésű expresszjáratok segítik a 22-es autóbuszokat, ezáltal a Belváros, valamint Ménfőcsanak tengelye, a Győri út között az eddigi 20 helyett 15 perces együttes követés biztosított. Természetesen a Belváros és Marcalváros között jelentkező utazási igények kiszolgálása céljából betétjáratok is közlekednek 22A jelzéssel, melyek csúcsidőben 5-10, azon kívül 10-15 percre sűrítik az eljutási lehetőséget a városközpont és Győr legnépesebb lakótelepe között. A Tihanyi Árpád út és a Nádorvárosi köztemető a 32, 33, 34, 36, 37 jelzésű vonalakkal továbbra is közvetlenül elérhető maradt Ménfőcsanak felől.

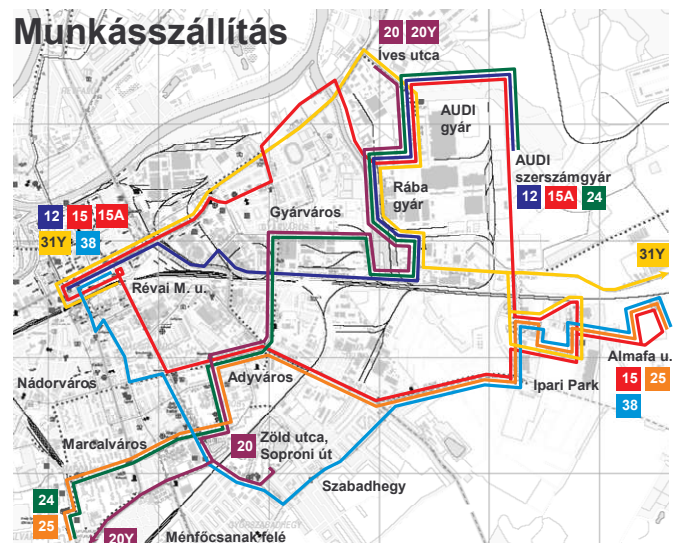
A 23, 23A jelzésű járatok útvonala kisebb mértékben változott: mivel a 14-es vonal biztosítja a gyors kapcsolatot Marcalváros és Adyváros között, esetenként a 23–23A-nál sűrűbben is, utóbbi járatok a Nádorvárosi köztemető és a Praktiker áruház felé tesznek egy kis kitérőt, javítva a temető elérhetőségét, illetve bekapcsolva a hálózatba a Szauter Ferenc utca egy új szakaszát is. Ezen túl közvetlen átszállási kapcsolat jött létre a 2-es vonallal, míg korábban a két – egymás metsző! – vonal között átszállóknak közel fél kilométert kellett gyalogolniuk, a megállóhelyek szerencsétlen elhelyezkedése miatt.

Győrszentiván új törzshálózata – mint a bevezetőben szerepelt – februártól már megvalósult: a szükséges korrekciók elvégzésével a kezdeti problémákat sikerült kiküszöbölni. A városrész közlekedésének gerincét a 30-as és 31-es jelzésű, Y-végződésű „körjáratok” alkotják, amelyek mind a Kálmán Imre utat, mind a Homoksort érintik, de különböző sorrendben (a 30-as előbb a Kálmán Imre utat, a 31-es előbb a Homoksort). Ezeket 30A és 31A jelzésű betétjáratok egészítik ki. Az eljutási lehetőség Győrszentiván

valamennyi részén egyenletesebbé és sűrűbbé vált, továbbá a városrész északi és déli része között is közvetlen összeköttetés létesült. Ennek ellentételezéseként bizonyos utazások alkalmával legfeljebb 8-10 perces kitérő megtételére kényszerülnek az utasok. A 31Y vonal bővítésével munkanapokon a délelőtti és a délutáni műszakra, illetve onnan hazautazók közvetlenül eljuthatnak az AUDI gyárba is.

Gyirmót közlekedését továbbra is a 37-es vonal szolgálja, melynek korábbi, nehezen megjegyezhető, alkalmanként 2-3 órás lyukat is tartalmazó menetrendje helyett új, ütemes menetrend került bevezetésre. Csúcsidőben a követést az egykori 7-es iskolabusz utódja, a 37Y vonal sűríti 30 percesre, amely a Tihanyi Árpád utat és Marcalvárost is érinti.

Átalakult az ipari területeket kiszolgáló vonalak rendszere is (11. ábra): a 20-as vonal meghosszabbításra került a József Attila lakótelepig, továbbá munkanapokon reggel közvetlen járat indul Ménfőcsanakra az AUDI-hoz 20Y jelzéssel. Munkanapokon reggel 7 óra is közvetlenül el lehet jutni Marcalvárosból az Ipari Parkba és az AUDI gyárhoz. Az AUDI szerszámgyár napközben is elérhető az új, 15-ös körjárat segítségével. Az Ipari Park új üzemei (Körtefa utca) szintén bekapcsolódtak a hálózatba.



11. ábra: Az új munkásszállító hálózat (Kisalföld Volán Zrt. 2009)

4. A BEVEZETÉS TAPASZTALATAI

Az első két hónap tapasztalatai azt mutatják, hogy az új vonalhálózat alapvetően jól működik. Az első napok férőhely-problémái a szükséges típuscseréket követően megoldódtak. Mint a 2. fejezetben szerepelt, elkerülhetetlen volt az, hogy bizonyos – kisebb létszámú – utascsoportok érdeke ne sérüljön, a többség érdekét szolgáló átalakítások megvalósítása érdekében. Az érintettek a várakozásoknak megfelelően tiltakoztak, az önkormányzat azonban kitartott a többségi utazási igényeket szolgáló döntése mellett. A panaszok néhány hét elteltével jelentősen mérséklődtek. A fejlesztésekkel kapcsolatban ugyanakkor számos pozitív

észrevétel is érkezett (Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület 2009).

Az új hálózat bevezetése jól rámutatott az utastájékoztató kiemelt fontosságára. Bár az utasok a sajtóban, az interneten, a megállóhelyeken és az autóbuszok fedélzetén is értesülhettek a változásokról, sokan így sem ismerték ki magukat az első néhány napban. Számos panasz valódi oka az volt, hogy az utasok félreértettek valamit, emiatt rossz autóbuszra szálltak, vagy éppen nem mertek felszállni a megfelelő járatra.

A valóban jogos, az utasok többségét érintő panaszok mielőbbi orvoslása érdekében 2009. július 16-án életbe lépett az 1. korrekciós csomag, amely elsősorban az iparterületekre közlekedő járatok menetrendjét érintette. Ennek keretén belül bizonyos járatok indulási időpontja módosult néhány perccel, a vonalhálózatot viszont ez a korrekció nem érintette.

5. ZÁRÓ GONDOLATOK

Az igazi megmérettetést az új hálózat számára természetesen az őszi iskolakezdés fogja jelteni. Az elképzelések szerint a szeptemberi tapasztalatok alapján kerül majd kidolgozásra a 2. korrekciós csomag, amely kisebb hálózati módosításokat is tartalmazhat, ezekhez azonban mindenképpen szükséges a teljes utasforgalom kiértékelése, hiszen a nyári időszakban – az ország más városaihoz hasonlóan – Győr helyi forgalmában is radikálisan csökkent az utasszám, az év többi részéhez képest is.

Az új forgalomirányítási rendszer megvalósítása esetén további, kisebb léptékű, de kedvező átalakításokra is sor kerülhet. Ilyen a 2. fejezetben felvázolt peremkerületi ráhordó rendszer, illetve a Révai Miklós utcai decentrum kiváltása révén a Belváros jobb feltárása is.

Amennyiben a város bizonyos, kritikus pontjain az egyéni közlekedés korlátozásra, ezáltal a közösségi közlekedés előnyben részesítésre kerülne, további lehetőségek nyílnának meg a hálózat fejlesztése terén. Mint a 3. fejezetben szerepelt, a 11-es (bácsai) autóbuszvonal meghosszabbítása a déli városrészek irányában elsősorban a Teleki László utca torlódásai miatt nem lehetséges. Amennyiben ezen az utcán kizárólag a menetrendszerinti autóbuszok haladhatnak végig – ahogyan a 2007. és 2008. évi Európai Mobilitási Héten kísérleti jelleggel meg is valósult (Winkler 2008) –, kiszámítható lenne a járatok menetideje, így lehetővé válna a vonal összekötése a város déli részén található lakótelepeket kiszolgáló vonalakkal, létrehozva egy újabb, erős közösségi közlekedési tengelyt.

Az új vonalhálózat, és általában a városi közösségi közlekedés népszerűsítése érdekében érdemes lenne különféle marketing-eszközöket is alkalmazni. Hiába jó egy hálózat, ha az utasok, illetve a lehetséges utasok nem ismerik az előnyeit. Erre remélhetőleg jó alkalmat fog biztosítani a 2009. évben Győrött ismét megrendezésre kerülő Európai Mobilitási Hét.

IRODALOM

- Kisalföld Volán Zrt. (Mihályka, I., Bognár, L., Bodó, J., Czeller, Cs., Kovács, M., Winkler, Á.) (2007). Koncepció Győr Megyei Jogú Város közösségi közlekedésének átalakítására.
- Kisalföld Volán Zrt. (Mihályka, I., Kovács, M., Winkler, Á.) (2008). Győr Megyei Jogú Város közösségi autóbusz-közlekedésének utasforgalmi felmérése, kiértékelése, menetrend-racionalizálási javaslatok.
- Kisalföld Volán Zrt. (Mihályka, I., Bognár, L., Winkler, Á., Kovács, M.) (2009). Javaslatok Győr Megyei Jogú Város autóbuszvonal-hálózatának átszervezésére, 1. rész, a 2009. évi változások, tapasztalatok, képviselői igények és egyeztetések alapján módosított, 4. változat.
- Koren, Cs., Prileszky, I., Horváth, B., Makó, E., Tóth-Szabó, Zs., Hausel, I. (2007). Győr tömegközlekedési koncepció.
- Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (Winkler, Á., Dobronyi, T., Dorner, L., Nagy, G., Pálincás, P.) (2007). Győr helyi autóbusz-közlekedésének, vonal- és járatszerkezetének felülvizsgálata.
- Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület (2009). Egyhónapos az új vonalhálózat Győrött. <http://www.veke.hu/index.php?fc=cikk&par=476>
- Winkler, Á. (2008). Innovatív elképzelések Győr közösségi közlekedésének fejlesztésére. *Innováció és fenntartható felszíni közlekedés konferencia (IFFK 2008)*, Magyar Mérnökakadémia, Budapest, 2008. szeptember 3–5.
- Winkler, Á. (2009). Survey on Passenger Preferences and their Application in Public Transport Network Planning. *12th International Conference on Transport Science (ICTS 2009)*, Portorož, Slovenia, 4–5 June 2009.