

Új buszok Budapestenⁱ

Májustól júliusig fokozatosan áll forgalomba 150 új Mercedes Citaro típusú autóbusz Budapesten, ezáltal hosszú hanyatlás után új korszak kezdődött a budapesti buszközlekedésben. A járműcserére az új autóbusz-üzemeltetési modell részeként került sor. A fővárosi utazóközönség 7 év után utazhat ismét vadozatúj, teljesen alacsonypadlós, légkondicionált, az európai sztenderdeknek megfelelő járműveken.



Jelenleg a budapestiek 55%-a használ közösségi közlekedést, 40% egyéni közlekedési eszközt, mintegy 5% választja a kerékpárt. A közösségi közlekedők 40%-a utazik busszal. Naponta a buszokon 1 millió 917 ezer felszállást regisztrálnak, és az utasok átlagosan 15 percet töltenek ezeken a járműveken. A budapesti buszok a futott kilométerteljesítmény alapján egy nap alatt hétszer kerülnék meg a Földet, egy év (munkanapokat súlyozva) alatt pedig 86,6 millió kilométert futnak.

A 2013 májusától ütemezetten, három hónap alatt forgalomba álló 150 új autóbuszsal Budapest tömegközlekedésének évtizedes lemaradását csökkenti a Főváros és a BKK, ugyanis a 2000-es évek közepe óta – a csuklós Volvo autóbuszok forgalomba állítása óta – nem bővült új, teljesen alacsonypadlós autóbuszokkal a fővárosi autóbuszpark.

Az autóbuszok általános minősége 2012-ben



18 évet meghaladó átlagéletkor (Az elvárható legfeljebb 8 év átlagéletkor helyett – európai átlag: 7,3, forrás: UTP)



5%-ot meghaladó járatkimaradási arány (külső szolgáltatónál 2011. évben ez az érték 0,3 %-ra adódott. A Közszolgáltatási Szerződésben még elfogadható érték 2,5 %)



alacsony szolgáltatási minőség (akadálymentesség – magas padló -, légkondicionálás hiánya)



környezetvédelmi elmaradások (a „fekete” E0 és E1 motorok részaránya meghaladja a 60%-ot)



több mint 500 db jármű azonnali cserére szorul (több mint 1,2 millió km/jármű futásteljesítmény, több mint 10 éves elmaradás a felújításban).



Az új autóbusz-üzemeltetési rendszer lényege, hogy a szolgáltatást megrendelő BKK a BKV Zrt. mellett – pályázat útján – más, magántársaságokat is megbízza egy-egy vonal vagy vonalcsoport üzemeltetésével, akiknek ehhez biztosítaniuk kell a szükséges új és környezetkímélő járműveket. A korszerűsítés költségei így nem a BKK, illetve a főváros költségvetését terhelik. A járműcserére az új autóbusz-üzemeltetési modell keretében kerül sor.

A BKK-nak a közbeszerzési eljárásban a kiválasztott busztípusra nem volt ráhatása, ugyanakkor a műszaki elvárásrendszer meghatározásánál

Új buszok Budapesten

arra törekedett, hogy garantálja a magas minőséget (alacsonypadló, klíma, stb.), és minél szélesebb versenyt nyisson. Az elvégzett szakértői vizsgálatok szerint a műszaki elvárásrendszernek legalább 12 busztípus felelt meg, közte magyar típus is. A magyar gyártókat közvetlenül nem lehetett a tenderben előnyben részesíteni, de indulásukat azzal segítette a BKK, hogy a szokásokkal ellentétben nem követelte meg a referenciát, így olyan buszokkal is lehetett indulni, melyek soha egyetlen városban sem közlekedtek. Ennek ellenére – vélhetően a finanszírozási vagy a műszaki kockázatok miatt – magyar típusú buszokkal történő szolgáltatásra nem érkezett ajánlat. A beszerzés részleteiről további információk az alábbi oldalon.

A buszok beszerzésére a BKK által kiírt pályázatot a VT-Transman Kft. nyerte, amely májusban megkezdte az összesen 159 tagú flotta fokozatos forgalomba állítását, így júliustól reggelente 150 vadonatúj autóbusz áll az utasok rendelkezésére.











Az első 50 járművet április 30-án a Hősök terén ünnepélyes keretek között adták át a főváros utazóközönségének. Júniustól újabb 50 autóbusz biztosít kényelmes és biztonságos utazási lehetőséget, végül július 1-jén az utolsó 50 jármű is forgalomba áll. A flotta további 9 tagja tartalék járműként szolgál, egy esetleges meghibásodás esetén.



Magántulajdonú szolgáltató jelenleg kb. 100, átlagosan 4-12 éves buszt üzemeltet Budapesten. A 150 új busz forgalomba állítását követően a magánbuszok korábbi 8%-os aránya 2013-ban 21%-ra nőtt. A Fővárosi Közgyűlés döntése alapján ez az arány a buszágazatban maximum 66%-ig nőhet a következő években, hogy a teljes volumen ne legyen hosszú távú szerződésekkel lekötve és maradjon a városnak mozgástere.

Akadálymentes buszok Európában

Míg a nyugat-európai nagyvárosokban jellemzően már 100%-ban alacsonypadlós autóbuszok közlekednek, addig Budapest a térségen belül is jelentősen lemaradt:

	Bécs (Wiener Linien)	100%		Volánbusz (Budapest előváros)	41%
	Debrecen	100%		Budapest	
	Bukarest (RATB)	99%		BKV Zrt. + VT-Transman	28%
	Ljubljana	84%		BKV Zrt.	24%
	Varsó	75%		150 darab új busz után	45%

A VT-Transman Kft. – amely 1999 óta vesz részt a budapesti tömegközlekedés lebonyolításában – üzemelteti a 100, évek óta működő, és a 2013 tavaszán érkező 150 magán szolgáltatói buszt. A cég 50%+1 szavazat részarányban a magyar Videoton-csoport tulajdona, míg 49%-ban a világszerte tömegközlekedést üzemeltető Arriva a tulajdonos, akinek tulajdonosa a német államvasút, a Deutsche Bahn (DB) is. A 2013. május elsejétől érvényben lévő új buszos szolgáltatói szerződés teljesítéséhez jelentős számú új munkahelyet teremtett és fog teremteni a jövőben is.

¹ <https://bkk.hu/uj-buszok-budapesten/>