



Pályamunka a Tatabánya a fiatalok szemével című pályázatra

Írta: Gulyás Tamás – TaTo! – Tatabánya Tömegközlekedése! - tato.host56.com

Képzeljünk magunkat 2025-be. Az ország gazdasági fejlettségének szintje romlott az elmúlt évek alatt, az üzemanyagárak drasztikusan megemelkedtek. Cikkünk egy ilyen, pesszimista jövőképbe helyezi a jelenlegi 2011. évi kilátásokat. A cikk végigvezeti a helyi közlekedés alakulását 1901-től 2025-ig. A jövőbeni eseményeket persze senki nem látja előre. A cég jelenleg 2011-ben öreg autóbusszparkkal, ám az országos átlaghoz képest jó műszaki színvonallal körülbelül 270 autóbusszal látja el Komárom-Esztergom megye autóbusszközlekedését. Az autóbuszok biztonságosak, a sofőrök segítőkészek. Természetesen a jövőbeli riportban Kunsági Géza a cég kommunikációs munkatársa egy kitalált személy. Az autóbuszok bemutatásánál a járművek életkora 2025-től van számítva.

De talán el kellene gondolkodnunk. A volán a helyközi és a szabadaras üzletágakból nem fogja finanszírozni a helyi üzletágot, mert maguk is alig termelnek bevételt. A bevételt új autóbuszok vagy használt újszerű autóbuszok megvételére használja fel. De akkor mi marad a helyi üzletágnak? Külső támogatás nélkül alighanem folyamatosan hanyatlani fog. A szolgáltatás színvonala egyre jobban csökkenni fog, alsó határ nincs. Kinek a feladata, kinek az érdeke hogy a helyi közlekedést szintben tartjuk? Ahol a helyi buszok közlekednek. Most Tatabányáról van szó. Mikor kapunk észbe? Vigyázni kell, hogy ne legyen késő. Az autóbusszpark öregségével már most az utolsó helyek egyikét tapossa városunk az országos szintet nézve.

A TaTo! mint internetes magánoldal 2010. szeptember 21-én jött létre. A TaTo! szakmai oldalról foglalkozik Tatabánya és környékének közlekedésével és annak fejlesztéseivel.

Utánajártunk – A közösségi közlekedés – Hol rontottuk el?

Tatabánya A 2024. december 27-ei fagnak köszönhetően a tatabányai autóbuszok 75%-a nem tudott elindulni reggel a Rákóczi úti és a Csaba utcai telephelyről. A TaTo! szerkesztősége egy kis kutatás után összeállított egy történeti áttekintést, mely a helyi közlekedést mutatja be. Voltak fénykorok, voltak kevésbé szép időszakok. Utóbbiból sajnos több. Nézzük meg a kezdetektől, mi történt 124 évvel ezelőtt?

A Tata-Tóvárosi Híradó 1901. március 30-i számában megjelent egy hirdetés, mely szerint Grimplini nyugalmazott aknász társaskocsi-vállalkozásba kezdett. Rövid ideig rendszeresen kijárt Felsőgalla, és a Vasútállomás (ma Felsőgalla vasútállomás, akkor még a főpályaudvar volt) között. A viteldíj személyenként 40 fillér volt. A vállalkozás csődbe ment, ezzel rövid ideig úgy tűnt, nem lesz megoldva a helyi közlekedés a városban. 1945 előtt egy újabb magánvállalkozás ütötte fel a fejét. Puppi István autóbuszjárata Felsőgalla vasútállomás, és Tatabánya vasúti megállóhely (ma Alsógalla vasúti megállóhely) között közlekedett.

1901 Grimplini járata.

A négy község egyesítése után sürgősnek tartották a helyi közlekedés kialakítását Tatabányán. Villamos közlekedésére a domborzati viszonyok és a magas beruházási költségek miatt gondolni sem lehetett. A városban a helyi autóbuzsközlekedés 1948. március 15-én indult meg 2 járművel Tatabánya-Felső vasútállomás (ma Tatabánya főpályaudvara) és a Bánhidai erőmű között. A járatok 30 perces járatsűrűséggel közlekedtek. Az autóbuszüzem a városi tanácshoz tartozott. 1951. június 1-jén a városi autóbuszüzem a Budapesti MÁVAUT Budai Főnökségének irányítása alá került. Ekkor indították el a Tatabánya-Tarján-Héreg és Tatabánya-Környe-Majk-Oroszlány útvonalat is. Bekapcsolták Tatabánya egyik új lakótelepét, Újvárost is a helyi közlekedésbe a Tatabánya-Felső-Bánhida-Újváros útvonalon közlekedő járatral. Ekkor állították be a közlekedésbe az Ikarus buszokat, korábban Rába gyártmányú buszok rótták az utakat. 1953. augusztus 7-én a helyi MÁVAUT megalakult, és egyben összevonták a TEFU-val, a budai főnökség alól kikerült az autóbuszüzem. Ezt tekinthetjük hivatalosan a Vértesszőlő Zrt. jogelődjének. 1954-ben a helyi MÁVAUT megszűnt, megalakult helyette a 67. számú Autóközlekedési Vállalat (AKÖV). Ebben az évben a társaságnak 90 autóbusza volt, ebből 8 jármű Tatabánya helyijárat közlekedésében vett részt, az állomány nagyrésze pedig bányászokat szállított a környező aknákhöz.

1960. január 1-jétől bevezetik az 1. megye = 1 AKÖV rendszert, így egész Komárom-Esztergom megye területén a 18. sz AKÖV végzi a személy- és áruszállítást. Bevezették a megyei ellátási felelősséget, innentől kezdve a vállalat felelt a megye közúti közforgalmú személyszállításáért. 1960-ban még mindig csak 3 vonal volt, de már 17 jármű szolgált. Az 1960-ban szállított utasok száma 8.789.000 fő volt. Egy autóbusszal éves átlagban 517.000 ember utazott. Mindez jelzi, hogy a város rohamos fejlődésétől talán egyetlen kiszolgáló ágazat sem maradt el olyan nagyon és tartósan, mint a helyi buszközlekedés. A 18. számú AKÖV Tatabányai Üzemegysége 1969-ben 36 db helyi autóbust üzemeltetett 13 járaton. Az útszakasz hossza 135,8 km volt. 1969-ben az utasok száma 19.480.000 volt, 9 év alatt több, mint duplájára nőtt. Az elszállított utasok száma 1 napra vetítve 53.370 főt tett ki. Tehát a naponta utazók aránya autóbuszon Magyarországon itt volt a második legnagyobb, 84%. (Egyedül Székesfehérváron volt ennél magasabb: 96%.) 1969 óta a gépkocsipark összetétele is kedvező irányba hajlott, a korszerűtlen AMG típusú járműveket fokozatosan kicserélték, helyükbe korszerű Ikarus típusokat vásároltak. Ekkor jelentek meg a csuklós autóbuszok a cégnél.

Elavult ágazat.

1970. január 1-jétől a 18. sz AKÖV-öt átszervezték, elnevezték 18. sz Volán vállalatnak. Mivel minden fáradozás ellenére sem javult kielégítően a város közlekedése, a városi tanács a szerződéses buszjáratok „polgárisításába” kezdett. A bányászok innentől kezdve a helyi buszokkal tudtak eljutni dolgozni. Ehhez azonban szükség volt 52 Ikarus autóbuszra. Ez az elképzelés az 1970-es években indult, végrehajtása két lépésben történt: 1970. július 1-jétől a Tatabánya környéki helyközi és részben helyi, szeptember 1-jével a helyi bányászjáratok egésze már a menetrendszerű forgalomban közlekedett. 1970. július 1-je előtt a forgalmat 36, július 1-je és augusztus 31-e között 42, szeptember 1-jétől pedig már 48 autóbusz bonyolította le. Szeptember 1-jétől csak a Bányász körtérről indultak bányászjáratok, a távolabb eső üzemekhez. 1975-ben új buszpályaudvar épült Tatabánya Újváros északi részén a Győri út mellett. A vállalat új csuklós buszokat állított forgalomba a városban.



Bal: A második helyi autóbusz a XX. századi Tatabányán. (Forrás: Tatabányai Anzix – tatabanyaianzix.hu)

Jobb: Ikarus 266 típusú autóbusz Tatabánya Felső vasútállomáson. Ekkor még korszerű volt, de mára már ezt a típust kicserélték a Volán. Az utolsó 2005 nyarán járt menetrend szerinti járaton. A vállalat 2 járművet megtartott az utókornak. (Forrás: Pick József)



Az újonnan átadott buszpályaudvar Tatabányán 1975-ben. (Forrás: Nagy Zsolt)

1976 januárjától életbe lépett a számítógépes menetrendszerkesztés. 1985-től mai nevén, Vértes Volánként üzemel a cég. A voláncsiga logót új logó váltotta fel 1990-ben. Napjainkban is ez a cég logója. Az embléma a Turul madarat ábrázolja szárnyaival. Még ebben az évben megszűnt az áruszállítás, a cég a mai napig kizárólag személyszállítással foglalkozik. Egyedül 2006-ban történt változás, mikor részvénytársaságból zártkörű részvénytársaságra szervezték át a céget. A cég alaptőkéje 2.247.114.000 Ft. Részvényesei a Magyar Állam (kezelő: MNV Zrt.) és a munkavállalók. A részvénytársaság szervezete szakapparátusokból, valamint üzletágakból áll. A szakapparátusok feladata az üzletágak összehangolt irányítása, tevékenységük szakirányú támogatása. A szolgáltató tevékenység végrehajtása a személyszállítási és a járműjavító üzletágak feladata. A részvénytársaság munkavállalóinak létszáma mintegy 733 fő.

A cégen belül az alábbi forgalmi üzemek voltak 2005. december 31-ig:

- Tatabányai Forgalmi Üzem
- Dorogi Forgalmi Üzem
- Oroszlányi Forgalmi Üzem
- Tatai Forgalmi Üzem

A Forgalmi Üzemek területi egységek voltak, amik magukba foglalták a személyszállítást, járműjavítást, logisztikát. A cégen belül az alábbi üzletágak üzemelnek 2006. január 1-jétől:

- Hely Személyszállítási Üzletág
- Helyközi Személyszállítási Üzletág
- Szabadaras Személyszállítási Üzletág
- Járműjavító Üzletág
- Logisztikai Üzletág

2005-ben az Országgyűlés Hivatala által kiírt pályázatot a Vértes Volán Rt. megnyerte a Magiq Infotainment Express Kft.-vel, mely szerint a cég parlamenti delegációkat, hivatalos küldöttségeket, egyházvezetőket, magyar honvédségi vezetőket szállíthat. A pályázat kiírója feltételként szabta meg, hogy az autóbusz hóféhér legyen, oldalán semmilyen reklámszöveg, vagy bármely más felirat nem lehet. Szintén 2005-ben történt, hogy a tatai volánteletet végleg bezárták. Ma már csak egy benzinkútja van a cégnek az Agostyáni úton. 2006-ban alvállalkozók bevonásával próbálkozott a cég, mivel megérte, és sok autóbust le tudott selejtezni, így 2007-ben további alvállalkozókat vont be a közforgalmú közösségi közlekedésbe. A Vértes Volán Zrt. működési folyamatait ISO 9001:2009 szabványnak megfelelően látja el. Ez kiterjed a járművek, a személyzet és a szolgáltatás minőségére is. Az autóbuszvezetők oktatása félévente történik. Az oktatás témakörei kiterjednek a munka- és tűzvédelmi, a műszaki és forgalmi, a forgalombiztonsági és a minőségügyi ismeretekre.

Az Újvárosi Autóbusz-állomás csupán 32 évig töltötte be pozícióját, majd a Vértes Center Szórakoztató- és Bevásárlóközpont, és a Vasútállomás közé épült buszvégállomás vette át szerepét, így a városban egy intermodális csomópontot alkotva, közel a központhoz. Az új Autóbuszállomást 2007. május 27-én adták át az utazóközönségnek, 270 millió forintból épült fel. Az áthelyezést indokolta az előző buszvégállomás közvetlen közelében élők panasza a zaj- és a levegőszennyezésre, továbbá az induló autóbuszok a közeli kereszteződésben legtöbb esetben piros lámpát kaptak. Eredetileg az Autóbuszállomást az üzletközponttal együtt, 2007. május 3-án szerették volna átadni, de konstrukciós hibák miatt az átadás csúszott.

Az Autóbuszállomás burkolata térkő, minden kocsállásnak van korszerű AUTOCOM utastájékoztatója, mely kijelzi a helyközi kocsállásokon a pontos időt, a

„Akkoriban még nagyon modernnek számított!”

következő járat végállomását, valamint indulási idejét, az utolsó 2 percben nagy betűkkel kiemelve INDUL felirattal jelzi a járat közelgő indulását. A helyi járatokon a pontos időt, valamint a következő 2 járat járatszámát, valamint indulási idejét. A létesítmény alkalmas nemzetközi járatok fogadására, indítására. Tatabánya Autóbuszállomáson 3 elővételi jegypénztár, 1 jegypénztár és információs pult, külön női és férfi mellékhelyiség az utasoknak, valamint külön személyzeti mellékhelyiség, továbbá egy Fornetti büfé, egy RELAY újságos, de az üzletház is csak egy mozgólépcsőnyire van. A buszvégállomás sarkában taxiállomás található, de másfél perc gyaloglásra van a vasútállomás taxiállomása, ahol több autó képes várakozni. Az autóbuszállomás 2-3 percre esik a vasútállomás vágányaitól, sokan hiányolnak egy, a vágányokat és az autóbuszállomást összekötő alul- vagy felüljárót. Személyautóval parkolni lehet szabadban, mélygarázsban, vagy tetőparkolón.

A randevú elvű közlekedés bemutatása Tatabányán

Tatabányán évtizedek óta a Vértes Volán Zrt. üzemelteti a helyijáratú autóbuszközlekedést. A 2007. V. 26. menetrendben bevezette azt a rendszert, hogy az autóbuszjáratok csúcsidőn kívül (hétköznap estétől, és hétvégén délutántól) nem közlekednek. Helyettük 2 autóbuszjáratot hoztak létre 30, és 31-es számozással. Ez a 2 autóbuszjárat szolgálta ki a várost. Ez tökéletes lefedettséget nyújtott, de a nagy menetidő és a hosszú útvonal miatt annyira lecsappant a forgalom hogy a kezdetleges csuklós autóbuszok helyett végül szóló autóbuszok közlekedtek 40 percenként, ebből látszott, a cég elvesztette utasait. Az üzemeltető belátta, drasztikus változtatásokra van szükség hogy fennmaradjasson a közösségi közlekedés a városban. 2008. III. 29-én a 2 autóbuszjáratot 4 autóbuszjáratra osztották, tehát egyesével megfelezték a 30-31-es körjáratokat. A szembe irányba induló járatok 40-es jelzést kaptak, tehát például a 31-es szembejárata a 41-es. Jelenleg a cég ezzel a 4 autóbuszjáratral szolgálja ki a helyi közlekedést csúcsidőn kívül. A 30-31-es autóbuszjáratok megszüntetésével vállalkozott arra a volán, hogy a kapcsolódást meg kell oldania. Mivel az új vonalhálózatban a járatok nem olyan hosszúak, így 2 átszállópontot kellett létrehozni. Ezeknek a pontoknak valamelyikét minden járat érinti. Az egyik az Autóbuszállomás, a másik az Összekötő út lett. Az Összekötő utat 10 év múlva váltotta ki a Déli Autóbuszállomás. A Déli Autóbuszállomáson való átszállás esetén új jegyet nem kell kezelni. A 2012. III. 1-jei menetrend megszüntetett minden nappali járatot, és kiterjesztette a randevú elvű közlekedést az egész városra minden napszakra. Gyorsjáratokat hoztak létre melyek a Győri út – Köztársaság útja – Összekötő út – Ságvári Endre út útvonalon, valamint a Komáromi út – Mártírok útja – Táncsics Mihály utca – Népház utca – Ságvári Endre út útvonalakon közlekedtek.

„A terv az volt hogy ugyanannyi menetteljesítményt alakítsunk ki mint az előző menetrendben.”

30	31
Autóbuszállomás	Autóbuszállomás
Győri út	Közművelődés háza
Fő tér	Sárberek
Kodály tér	TESCO
Cementgyári út	Ady Endre út
Mésztelep	Alsógalla megállóhely
Szent István úti forduló	Fatelepi út
Deák Ferenc utca	Deák Ferenc utca
Vértanúk tere	Bányász körtér
Károlyi csomópont	Károlyi csomópont
Gellért tér	Gellért tér
Kertvárosi elágazás	Kertvárosi elágazás
Kertvárosi lakótelep	Környei úti forduló
Kertváros végállomás	Kertvárosi elágazás
Kertvárosi körforgalom	Madách Imre utca
AVE székház	Milleniumi lakópark
Erdész utca	Erdész utca
Belvárosi híd	Belvárosi híd
Autóbuszállomás	Autóbuszállomás

31-41	32-32Y-42	33-43	35-45
Autóbuszállomás	Autóbuszállomás	Autóbuszállomás	Összekötő út
Győri út	Milleniumi lakópark	Összekötő út	Ságvári Endre út
Fő tér	Kertváros elágazás	Ságvári Endre út	Szent István út
Összekötő út	Kertváros végáll.	Fő tér	Cementgyári út
Autóbuszállomás	Autóbuszállomás	Autóbuszállomás	Összekötő út

A 32Y járat az Erőműi lakótelep – Könyei úti forduló érintésével közlekedik.

A rendszer előnyei:

- A Centrumtól (városközponttól) az autóbuszok 30 percenként indulnak 2 irányba, így utánaszámolva 15 percenként indulnak 1 irányba, tehát a különböző városrészek összeköttetése a Centrummal (országos szinten, a város méretéhez viszonyítva) kiemelten magas.
- Teljes lefedettség a város számára. (Kivéve a külterületeket.)
- Ütemes menetrend.
- A menetrend a vasúthoz csatlakozási lehetőséget nyújt.
- Menetrendi tájékoztatókon való térképes megjelenítés.
- Az autóbuszok a Déli Autóbuszállomáson megvárják egymást.
- A Déli Autóbuszállomáson való átszállás esetén új jegyet nem kell kezeltetni. Minden egyéb megállóban átszállás esetén is új jegyet kell kezeltetni.
- Jó fordaszervezés esetén kevesebb autóbusz kell a menetrend teljesítéséhez.

A rendszer hátrányai:

- Nem nyújt átszállásmentes kapcsolatot az Északi és a Déli városrész között.
- A 30 percenkénti indulások egy busszal való lebonyolítása miatt maximum 30 perces menetidő, ami sok esetben, főleg csúcsidőben tarthatatlan. A 20 perces követési távolság bevezetése megoldaná a problémát.
- Az Autóbuszállomáson az autóbuszok nem várják meg egymást.
- Útvonaltervező program hiánya.
- Külön vonalhálózati térkép hiánya.

15 évvel ezelőtti próbálkozások

Tatabánya helyi közlekedésének finanszírozásában jelentős veszteség halmozódott fel már 2010-ben is. A Vértess Volán Zrt. a 2000-es évek végén, a 2010-es évek elején hosszútávú fejlesztésekkel próbálta az utasokat a közösségi közlekedésre csábítani. A cég 250 autóbuszt szeretett volna felszerelni kamerával, ám erre a pályázatra a cég sikertelenül adta be jelentkezését. A cég 2009 novemberében pályázott egy 320 millió forintos nagyprojectre, ami az utastájékoztatást modernizálja elsősorban. 2010 novemberében a pályázatot eredményesnek hirdették ki, így a Vértess Volán Zrt. hamarosan nagy fejlesztésekbe kezdett. A pénzből lehetővé vált egy korszerű forgalomirányítási, utastájékoztatási, illetve ehhez kapcsolódó jegyrendszer bevezetése. A járművekre szerelt GPS jeladókkal nemcsak a buszon utazók értesülhetnek a következő megállóról, hanem a diszpécser is szemmel tudja tartani a járművek mozgását, a késésről pedig az autóbuszállomásokon elhelyezett utastájékoztatón keresztül a várakozók is azonnal értesülhetnek. 2012 tavaszától a tatabányai kistérségben, és a helyi buszokon e-ticket jegyrendszer van érvényben. 2012 előtt az utasok papír alapú jegy- és bérletszelvényekkel utaztak.

„Egy minőségi szolgáltatást akartunk létrehozni.”

2025 január 1. - A jelen

A teljes járműpark megérezt a cserére. Tatabánya Megyei Jogú Város

Mi vezetett ide?

Önkormányzata nem támogatta a helyi közlekedést már kezdetektől fogva, a Vértes Volán Zrt. pedig évről évre csak veszteséggel zárta az éveket. Az önkormányzat mindig csak akkora összeget utalt a közlekedési cégnek ami épphogy fedezte a veszteségeket, vagy még annyit se. Így jutottunk el a mai állapotig. A közlekedési cégnek nincs elég pénze új autóbuszok vásárlására. A régi nyolcvanas években készült Ikarusokat le kellene selejtezni. Némelyik már 40 éve tapos magyar utakat öt vázcsérés felújítással. A rendelkezésre állási mutatók országos szinten is nagyon alacsonyak. Reméljük a tavaszi önkormányzati ülésen végre belátják vezető politikusaink hogy tenni kell valamit. Mint ahogy tenni kellett volna már 2010-ben is. A helyi tömegközlekedés szempontjából a város már 2010-ben is csak az alsó szintet súrolta. Mindössze Budapesten és Pécsen volt rosszabb a szolgáltatás színvonala. Pécsen hosszú tárgyalások után 2015-ben banki hitel felvételével, Budapesten garázsok kiszervezésével oldották meg a problémákat 2013-ban.



„A helyi autóbuszállomány egészét selejtezni kell.” – mondta kérdésünkre Kunsági Géza, a volán kommunikációs vezetője. „Az idős autóbuszok üzemben tartása komoly gondot jelent a cégnek. Jelenleg 5 szóló és 4 csuklós tartalék járművünk van, melyeket szinte minden nap használunk. Ha még korábban kaptunk volna külső forrásokat most a helyzet nem állna fent. Az öreg autóbuszok üzemben tartása akkora összeget elvesz hogy az utóbbi 8 évben még használt autóbust sem tudtunk vásárolni.” – majd egy sóhaj után folytatta. „Kidobott pénz az ablakon. Ha már a kezdetektől fogva támogatta volna a város a helyi közlekedést akkor az öreg buszokra szánt pénz ma a kezünkben lenne.” Kérdésünkre hogy lát-e valami biztatót a jövőben csak ennyit felelt: „2002-ben is reménykedtünk, 2007-ben is. 2016-ban is. Most is. Hogy mi lesz? Azt nem tudhatjuk előre. 4 hónap múlva kiderül.”

Korábban kellett volna észbe kapni.

Azonnali önkormányzati támogatás esetén is még egy évig kell a régi buszokon zötykölődnünk. Az új és a nagyobb mennyiségű használt autóbuszokat nyílt közbeszerzési tender formájában lehet beszerezni. Ennek kiírása egy hónap. A közbeszerzés futási időtartama 3 hónap. A nyertes ajánlattevő kihirdetése újabb egy hónap. Az autóbuszok gyártása, készre szerelése hat hónap. „Félő hogy az 1 évnek is örülnünk kell majd ha minden jól alakul.” – aggodalmaskodott Kunsági Géza. „A mai gazdasági helyzetben 20 új szóló és 20 új csuklós autóbusz legyártása nagy üzlet bármely hazai cégnek. Elképzelhető hogy a nyertes ajánlattevő kihirdetése után a vesztes fél az ajánlat újbóli elbírálását kéri. Így a pályázatot újból ki kell írni.”

1 évig még biztos marad ez az állapot.

Gondok a műszaki állapotokkal. Könnyen kerülhetnek az utasok balesetveszélyes helyzetekbe.

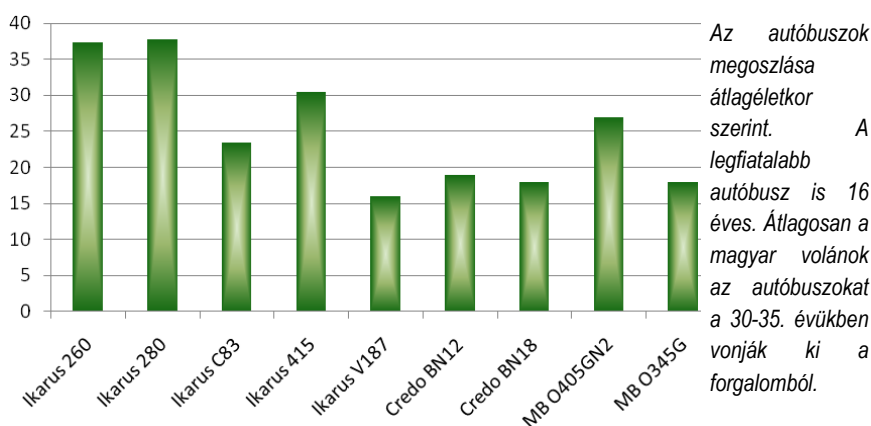
„Az ajtók a régi Credo autóbuszokon akár menet közben is kinyílhatnak.” – mondta Kunsági Géza. Az autóbuszok kialakításakor a Credo

Tarthatatlan állapotok.

nem szentelt elég figyelmet hogy a jármű olcsón és könnyen felújítható legyen. „Az ajtókkal kapcsolatos gyári műszaki megoldások aligha nevezhetőek modernnek. Már a 2010-es években sem állták meg helyüket. Különösen az utolsó ajtó jelentik a gondot.” Sok gondot jelentett már a kezdetektől a Credo BN18-asok szinterzője is. A sofőrök között csak „Győri édes”-eknek nevezett járművek még kezdetleges megoldásokkal készültek. A 4 db csuklós BN18-as előtt a gyár 1 csuklós autóbust készített el. A BN18-asok nagy hátránya továbbá a becsukásgátló, ami a csukló feladatát hivatott erősíteni. Egyben tartja a csuklós előtti és utáni részt. A becsukásgátló meghibásodása és a csúszós vizes vagy jeges utak olyan balesetekhez vezethetnek mint a decemberi kertvárosi baleset. Az autóbusz pótkocsija a megállóba való kanyarodásakor kilendült, a buszt kimozdította a pályájáról, majd a szembejövő sávban jövő autó állította meg a buszt.



Rendszám	Pontos típus	Gyártási év
BCK-431	Ikarus 260	1988
BFB-860	Ikarus 260	1988
CTD-945	Ikarus 260	1989
KOX-375	Ikarus 260	1987
KOX-400	Ikarus 260	1986
EVL-414	Ikarus 415	1994
EVL-415	Ikarus 415	1994
EVL-416	Ikarus 415	1994
EVL-417	Ikarus 415	1994
FHW-502	Ikarus 415	1995
GBH-686	Ikarus 415	1996
KLF-032	Credo BN12 I	2006
KLF-147	Credo BN12 I	2006
KLF-148	Credo BN12 I	2006
KLF-149	Credo BN12 I	2006
KLF-150	Credo BN12 I	2006
KLF-151	Credo BN12 I	2006
AEU-761	Ikarus 280	1989
AEU-783	Ikarus 280	1988
AFF-255	Ikarus 280	1988
AOC-066	Ikarus 280	1983
BCK-416	Ikarus 280	1986
BCK-420	Ikarus 280	1986
BCK-422	Ikarus 280	1986
BFB-876	Ikarus 280	1986
CLX-458	Ikarus 280	1988
CTD-646	Ikarus 280	1988
ELJ-942	Ikarus 280	1985
EUF-640	Ikarus 280	1990
GEW-055	Ikarus 280	1990
GEW-056	Ikarus 280	1989
JTA-162	Ikarus 280	1987
IYX-191	Ikarus C83	2001
IYX-192	Ikarus C83	2002
KMG-553	Credo BN18 II	2007
KMG-554	Credo BN18 II	2007
KMG-555	Credo BN18 II	2007
KMG-556	Credo BN18 II	2007
LUF-931	Mercedes-Benz O405GN2	1998
LUF-932	Mercedes-Benz O405GN2	1998
LUF-933	Mercedes-Benz O405GN2	1998
LUU-933	Mercedes-Benz O405GN2	1998
KDT-938	Mercedes-Benz O345G Conecto	2007
KEZ-579	Mercedes-Benz O345G Conecto	2007



Ikarus 260 típusú városi magaspadlós szóló autóbusz bemutatása

A modell gyártása az 1970-es évek elején indult, ettől kezdve folyamatosan újult. Különböző változatuk az egész világon megtalálhatók, vagy megtalálhatóak voltak. A nagyobb megrendelők között volt a keleti blokk a volt szovjet utódállamok, továbbá az Amerikai Egyesült Államok, Kuba, Ausztrália, Kuvait, Madagaszkár. A típust egészen 2002-ig gyártották. Tatabányán többfajta altípus közlekedik. Tatabányán a gyárból kilépő új autóbuszok mellett volt berlini autóbuszok is közlekednek. Ezeket a cég a kilencvenes évek elején vásárolta 6-8 évesen. A buszok jellemzője a ráncajtó, valamint a teliüveges kialakítás. Berlinbe minden buszt így rendeltek, a könnyebb utólagos alkatrészellátás érdekében.



Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 5 darab autóbusz.

Átlagéletkoruk: 37,4 év.

Ikarus 280 típusú városi magaspadlós csuklós autóbusz bemutatása

A modell az Ikarus 260 csuklós változata. Az autóbusz húzócsuklós, tehát az erőforrás a csukló előtti úgynevezett „gépes rész”-ben helyezkedik el. A csukló kialakítása forgózsámolyos, a beltérben még kezdetleges biztonsági megoldásokkal. A gyártás kezdetekor még csuklóvédő „esernyő” nélkül gyártották a járműveket, később ez alapfelszereltség lett. Az 1990-es évek elején az Ikarus egy újfajta csuklót fejlesztett ki, így már a csuklóvédő „esernyő” feleslegessé vált. A tatabányai Ikarus 260 és 280-as buszok egyaránt vázcsere felújítást kaptak az évek során. Az Ikarus 280-as típusból sokféle altípus közlekedik a városban, ezek ajtóképletükben, motorjukban, üléselrendezésükben, ablakfajtajukban térnek el egymástól. Az autóbuszok IMAG Mór, IMAG Debrecen, vagy műanyag vázas plüss ülésekkel felszereltek. Fapados autóbusz már nincs forgalomban Tatabányán, valamint EURO0 emissziós értékekkel rendelkező autóbusz sincs már a városban. A típusból 60.993 példányt gyártottak.



Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 15 darab autóbusz. Átlagéletkoruk: 37,7 év.

Ikarus ARC V187 típusú városi alacsonypadlós csuklós autóbusz bemutatása

Az Ikarus ARC gyár V187 egyik régi homlokfalas bemutató példányát a Vértess Volán Zrt. kedvező áron vásárolhatta meg 2017-ben, így került a flottába egy alacsonypadlós csuklós autóbusz. A busz EURO5 emissziós normákat teljesít, prototípus ellenére a rendelkezésre állási mutatója megfelelő. Az autóbuszt Budapesten és Szegeden gyártották, gyártása óta egy felújításon esett át. A régi bemutatóbusz kizárólag a 55-ös vonalon közlekedik. Az autóbuszt 2009-ben gyártották.



Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 1 darab autóbusz. Életkora: 16 év.

Ikarus Classic C83.40M P1/2 típusú városi magaspadlós csuklós autóbusz bemutatása

A 280-as modell 1,5 méterrel hosszabb változata a 283. A C83.40M/A az Ikarus 283 úgynevezett „klasszikosított” változata. Az Ikarus az 1990-es évek végére 2000-es évek elejére elvesztette vásárlópiaca nagyrészét. A típussal az orosz piac visszaszerzését próbálták elérni, kisebb sikerrel. A C83-as prototípus változata ami a C83.30G típuszámot kapta, a Dél-amerikai Bogota városának készült, kialakítása az ottani BRT (Bus Rapid Transport System) rendszernek megfelelő volt, melyet a Transmilenio nevű cég üzemeltetett. Lényege hogy az autóbuszok egy zárt pályán közlekednek, a középperonos megállók pedig a járművek padlósintjéhez igazodnak. A kiépítése egy metróvonal kiépítési költségének akár harmincad része is lehet, ám üzemeltetési költsége magasabb ha a BRT rendszert a metrórendszer kapacitásához igazítjuk. Az időjárási viszonyoktól nem független a felszíni közlekedése révén, viszont üzemzavar esetén terelőútvonalak kijelölése lehetséges. Az első C83.30G autóbusz tesztelése után megépítették a második példányt az első tapasztalatai alapján, ám Bogota városa nem rendelt a C83-as típusú autóbuszokból, így az első prototípust átalakították, és a mai napig Dunaújváros elővárosi közlekedésében vesz részt. A második prototípust azonban megvásárolta a vállalat. Ezután alkotta meg a cég a C83.40M PX típusú autóbuszt, mellyel ténylegesen Moszkvát célozta meg. Moszkvában csak 191 járt, még hagyományos „200-as” típusú ajtókkal felszerelve, IMAG Komárom I típusú ülésekkel, Renault MIHR (Közvetlen befecskendezésű, turbófeltöltésű soros, 6 hengeres dízelmotor) motorral. 192-öt 191 tapasztalatai alapján fejlesztették tovább, teliüveges ajtókat kapott, valamint több állóhelyet alakítottak ki az autóbuszban. Az erőforrás továbbra is Renault MIHR motor volt. 192 sosem járt Moszkvában, moszkvai fényezését viszont megkapta. Ezután az Ikarus készített egy harmadik C83-ast saját költségére melyet az európai viszonyokra fejlesztett ki. Az autóbusz jelenleg Dunaújváros helyjáratain közlekedik. Pár évre rá csődbement az Ikarus, így több C83-ast már nem gyártott, csuklós autóbusz ekkor már csak a 400-as szériából készült. A két helyi autóbuszt később a gyorsabb utascseré érdekében ötajtóssá alakították.



Forrás: busztipusok.hu



Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 2 darab autóbusz. Átlagéletkoruk: 23,5 év.

Ikarus 415 típusú városi normál padlós szóló autóbusz bemutatása

A modell gyártása az 1990-es évek elején indult, de már az 1980-as évek végén megindult a kifejlesztése. A 400-as szériát az Ikarus baklövésének is mondhatjuk, ugyanis egészen 1996-ig a vázszerkezetet „barna acél”-ból, azaz selejt, máshol fel nem használható „kerítéselemnek eladott árú”-ból készítették. Emiatt a buszok már 4-6 éves korukban rozsdásodtak, míg a 200-as széria darabjai 12 éves koruk után. Az autóbuszok ma már szinte kivétel nélkül vázrepedéssel, váztöréssel rendelkeznek. A legkritikusabb helyek a váz a harmadik ajtó vonalában, az elméletileg teherbíró elemként funkcionáló tetőváz, valamint az első szélvédő mögött a váz. A 400-as szériát ráadásul úgy építették, hogy sokkal bonyolultabb és ami még nagyobb baj sokkal drágább a felújítása mint a 200-as típuscsaládé. Ezek alól kivételek az újabb építésű 412-es, 417-es típusú autóbuszok. Mind a 6 tatabányai busz 2007-ben teljes felújítást kapott. 2019-től 2023-ig 4 éven át közlekedett egy csuklós Ikarus 435 típusú autóbusz. A Vértességi Volán Zrt. tartós bérleti szerződésben üzemeltette míg felújításra küldte egyesével a csuklós Mercedes-Benz autóbuszokat.



Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 6 darab autóbusz. Átlagéletkoruk: 30,5 év.

Mercedes-Benz O405GN2 típusú városi alacsony belépésű csuklós autóbusz bemutatása

Az autóbuszokat 2010-ben a németországi Neuss városából hozták, melyeket a Stadtwerke Neuss GmbH üzemeltetett. 1998-as gyártásúak, tehát 12 évesen kerültek Tatabányára. Megérkezésük után nagyfelújítást kaptak. Az autóbuszok három széles utasajtóval rendelkeznek, sokan kételkedtek hogy valóban elég-e lesz az utascsera lebonyolításához, de mint az később kiderült, az alacsony padlómagasság és a megszokottnál szélesebb utasajtók miatt a probléma nem mindennapos. A buszok külső ajtónyitó gombokkal felszereltek. Minden egyes autóbuszban 8 db kamera van, amik egyenként 24 órányi felvétel készítésére alkalmasak. A busz belterében LED-es vizuális, valamint audio utastájékoztató van. A buszok beceneve „lufi”. 2013-ban egy újabb csuklós O405GN2 típusú autóbusz bukkant fel a helyi közlekedésben mely egyedi festéstervezetet kapott.

Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 4 darab autóbusz.
Átlagéletkoruk: 27 év.



Mercedes-Benz O345G Conaecto típusú városi magaspadlós csuklós autóbusz bemutatása

Az autóbuszokat 2007-ben Esztergom város segítségével vette a cég. Később a cég több éven át nem fizetett a volánnak ami a közlekedési cégnek 120 millió forint veszteséget jelentett. A város tömegközlekedését 2011 júniusa óta magánvállalkozás végzi. Ekkor került át a 2 db csuklós autóbusz Tatabánya helyi közlekedésébe.
Fotó: Bobál Tamás – volanosoldalak.hu

Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 2 darab autóbusz.
Átlagéletkoruk: 18 év.



Credo BN12 I és Credo BN18 II típusú városi alacsony belépésű szóló autóbusz bemutatása

A Credo legelső részben alacsonypadlós modellje a BN12. A tatabányai szállítás (2006-2007) előtt csak Győr vásárolt a típusból, így elmondhatjuk hogy a típus még kezdetleges, rengeteg gyermekbetegsége van. Az autóbuszok mind kis átmérőjű kerekkel vannak felszerelve, így fogyasztási költségeik alacsonyabbak mint LE kialakítású normál kerék méretű társaiknál. A BN12-es esetében az első utasajtó lengőajtó, a BN18-as esetében az első utasajtó bolygóajtó. A Credo BN12 és BN18-as autóbuszok beltére puritán, hosszabb utazások megtételére már kényelmetlenek.

BN12: Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 6 darab autóbusz.
Átlagéletkoruk: 19 év.

BN18: Jelenleg részt vesz a helyi közlekedésben 4 darab autóbusz.
Átlagéletkoruk: 18 év.

