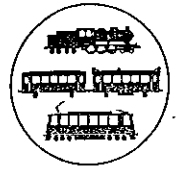




BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS
GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

VASÚTI JÁRMŰVEK
TANSZÉK

Budapest XI., Sztoczek u. 6.
IV. emelet, 406.



Iktatószám: 485.135 / 2006

Gaál Gyula

elnök-vezérigazgató úr részére

MÁV ZRt.

1062 Budapest, Andrassy út 73-75.

Tisztelt Elnök-Vezérigazgató Úr, kedves Gyula!

Szíves tájékoztatásodra mellékelten megküldöm a MÁV mellékvonali személyforgalmának lebonyolításában jelenleg döntő szereppel bíró *Bzmot sínbuszok és mellékkocsijaik* jövőjének meghatározását célzó

" A MÁV ZRt. Bz sorozatú sínbuszainak átépítése. Műszaki lehetőségek, gazdaságossági elemzések "

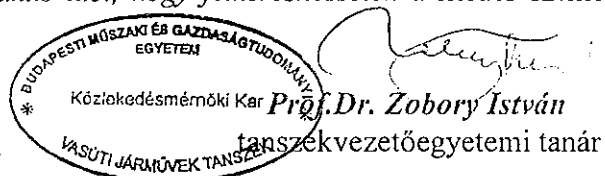
címmel Tanszékem által MÁV ZRt. megbízása alapján kidolgozott kutatási jelentés egy példányát. A kutatási jelentés *komplex szemlélettel* igyekszik átfogni a mellékvonali forgalomban biztosítható *személyszállítási kapacitások* kérdését, a *dízelüzem gázolajfogyasztási viszonyai okozta energiaköltségek egzakt szimulációs eljárással való meghatározását*, és a fejlesztő felújítással kialakítható *ikerBz* motorvonatok több *konkrét műszaki részletkérdését*, valamint az *élettartam költségek* alakulásának tárgyalását, mint a nevezett fejlesztő felújítás *gazdaságossági elemzésének* lényeges faktorát. A kutatási jelentés záró fejezetében az energiaköltségek egzakt meghatározására támaszkodva kimutatásra került, hogy síkvidéki mellékvonalakon adott számú vonatpár napi közlekedtetése esetén a Bzmot ill. az ikerBz jármű *milyen napi utasszám mellett biztosíthat rentábilis, tehát már a nyereségesség hatrán lévő* mellékvonali üzemet.

Mivel ismeretes, hogy szóba került a MÁV ZRt. mellékvonalainak egy részénél a vonatforgalom megszüntetése és autóbusz közlekedés bevezetése, szimulációs vizsgálatot végeztem arra vonatkozólag, hogy a mellékelt kutatási jelentésben a Bzmot és az ikerBz vonatkozásában vizsgált Orosháza - Kiskunfélegyháza vonalon egy Ikarus 250-es autóbusz milyen energiafogyasztással teljesítené a Bzmot személyszállítási feladatát. Szimulációs eredményeim alapján kijelenthető, hogy *az Ikarus busz gázolajfogyasztása legalább kétszerese a Bzmot ugyanazon feladat teljesítésekor megvalósuló gázolajfogyasztásának*, tehát *a gázolajköltségek is minimum duplázódnak a levelemhez csatolt diagram szerint!* Tekintetbe véve, hogy a közúti közlekedés során az úthálózat emelkedési és irányviszonyai miatt nagyobb menetellenállással kell számolni, és a buszok megállási száma a sűrűbb megálló kiosztás miatt nagyobb, *a busz közlekedés energiaköltsége a szükséges gyorsítások miatt cca. 2,5...3-szorosa lesz a Bzmot azonos jellegű költségeinek.*

Mivel a BME Közlekedésmérnöki Kar Tanszékei *mindenkor a hazai közlekedés fejlesztő fenntartása érdekében tevékenykednek* oktató és kutató munkájuk során, Tanszékem továbbra is szívesen segítené a MÁV ZRt. *közlekedéspolitikai jelentőségű döntéseinek tudományos megalapozását* a mellékvonalakon megvalósuló vonatforgalom egzakt energiaköltségeinek behatárolásával és a fontos - az egész ország közlekedési vérkeringését meghatározó - döntések körültekintő előkészítésében. Kérlek, *hogy a közeljövőben szakíts időt, hogy felkereshesselek* a kérdés személyes megtárgyalására.

Szívélyes üdvözzel:

Budapest, 2006. július 27.



Vehicle: Bus Ikarus250 with the track allowed maximum speeds
with stops, no free running prior to each stop braking

