

JÚLIUS 1-TŐL

minden vonalon KN

- ♦ Húszmilliárd utaskilométer
- ♦ Korszerű HÉV-szerelvények

A főváros közlekedési helyzete állandó napi téma, különösen ilyenkor, télvíz idején, amikor az egyébként is létező objektív gondokat az időjárás még tovább tetézi. A gondok zöme a Budapesti Közlekedési Vállalaté, amely „magába szívta” a pesti villamosok, az autóbuszok, a trolibuszok, a kis földalatti, a HÉV-szerelvények, valamint a kishajók forgalmának irányítását, s ezzel Európa egyik legnagyobb mammut közlekedési vállalata lett.

— Milyen tapasztalatokat szereztek azóta, hogy a BKV nagyvállalat?

— Bevált ez a szervezési forma, megfelelt a várakozásnak — mondja Daczó József, a Budapesti Közlekedési Vállalat vezérigazgatója. — Ezzel a szervezéssel persze, az utasok helyzete nem javult: nem tudunk több, jobb járművet beállítani, a BKV inkább a perspektivikus helyzetet javíthat a következő években.

— Milyen intézkedéseket terveznek a közlekedés megjavítására?

— Három kötetből áll a tervzet. Erre épül a vállalat összes intézkedési terve.

Ebből is legfontosabb a metró. Itt azonnal megjegyzem: a jövő év tavaszán megnyíló első metróvonal csak valamit segít a Fehér út és a Deák tér vonalának felszíni közlekedési helyzetén.

Ha megépül a második, az észak—déli vonal, illetve befejeződik a kelet—nyugati vonal, mindez együttesen jelentősen megkönnyíti majd felszíni gondjainkat. Ezzel egyidőben korszerűsítjük Budapest utcai közlekedési hálózatát, amely jelenleg 900 kilométer hosszú. Ettől a távolságtól a fővárosiak négy százaléka lakik távolabb; ez azt jelenti, hogy nincs különösebb szükség a hálózat bővítésére, csupán az új lakótelepeken építünk a jövőben új villamosvonalakat. A 900 kilométeres hálózaton kétezer villamos, trolibusz, 1390 autóbusz, 400 HÉV-kocsi, 33 földalatti szerelvény, 16 fogaskerekű és 21 hajó közlekedik.

Naponta négy millió utast szállítanak — és ezt alig tudja a pesti ember. Egy évben tehát másfél milliárd utast visznek járműveink.

Mindezért húszmilliárd utaskilométert kell megtenni kocsijainknak. Célfunk: minden eddiginél nagyobb befogadóképességű járműveket beszerezni. Forgalmomba állítani. Szerencsénkre most már a hazai ipar is gyártja a csuklós villamosokat és autóbuszokat.

1970-ben megérkezik az első NDK-beli új típusú, korszerű HÉV-szerelvény, ame-

gyet, csak utastájékoztatószolgálatnak és felügyelőnek a járművek biztonságos közlekedésére. Tervezzük a csökkentett munkaidő bevezetését a munkaerő-gondok ellenére is.

A BKV elmaradott technikai bázist örökölt. Ennek felszámolása sem mehet egyik napról a másikra végbe, de valamit enyhít a helyzeten, a közeljövőben felépülő

300 autóbusz befogadására való garázs, műhely.



A pesti Duna-part után a Nagykörúton is megjelentek a Ganz-MÁVAG-gyártotta csuklós, nagy befogadóképességű járművek.

(Wormser felv)

lyet azután még 15 újabb kocsi követ. Ezekkel a szentendrei forgalmat szeretnénk meggyorsítani, javítani. Jelenleg Budapesten a járművek keringési sebességét még tartjuk, ám ha több személygépkocsi lesz, csökken a kocsiforduló menetideje, és ezzel tovább növekszik gondunk.

— Mi a helyzet a létszámmal?

— Huszonhétézer BKV-dolgozó a létszámkeretünk, azaz ennyi kellene, hogy rendszeresen menjen minden, de sajnos, ebből háromezer ember hiányzik.

Vagyis nem más, mint egy jó középüzem. Ez a krónikus munkaerőhiány napirányban tartja a kalauz nélküli közlekedés további kiterjesztését. Július 1-től bevezetjük a teljes kalauz nélküli közlekedést. Az intézkedés persze, nem jelenti azt, hogy a hármas kocsikból álló szerelvényeken a vezetőn kívül nem tartózkodik más BKV-dolgozó. Ott maradnak a kocsikísérők, de nem árulnak je-

Cinkotán is építenek egy korszerű főműhelyt.

A Fehér úton, a földalatti végállomásán ugyancsak korszerű technikai bázist építenek a villamosok, a földalatti kocsik karbantartására.

Békés Attila