

További lehetőségek a budapesti közlekedés megjavítására

A „Figyelő” június 30-i számának a budapesti közlekedésről szóló cikke talán csak abból a szempontból szorul kiegészítésre, hogy az *utazással töltött idő* átlaga jóval hosszabb a cikkben említett átlagoknál. Például az autóbusz-utások említett évi 12 napjából, vagyis kereken 290 órájából egy munkanapra épp egy óra jut, s ez körülbelül meg is felel az autóbuzson töltött időnek. De ehhez hozzá kell számítani a lakás és a megállóhely, valamint a megálló és a munkahely közötti utat, főként pedig az autóbuzsra való várakozás idejét; így már legalább *évi 20 napra* nő az utazással töltött idő. De mindezekon felül a reggeli utazásoknál még egy jelentős időtartalmot is számításba kell venni, mert a közlekedés bizonytalansága miatt a legtöbben úgy indulnak el hazulról, hogy „normális körülmények között” tizenöt-húsz perccel munkakezdés előtt érjenek munkahelyükre; s ezzel ismét hosszabb lesz az utazási idő. Milyen úton-módon lehetne ezt rövidíteni, a *járművek növelése nélkül*?

A munkakezdési idők „széjjelhúzása“

A csúcsforgalmi időszakokban természetesen ma is sokkal több autóbusz közlekedik, mint egyébként. De sok esetben az ilyen tehermentesítő járatok nem olyan hasznosak, mint amilyenek lehetnének. Az ilyen típusú vonalakon, amelyek a városközponton vagy egyéb fontos sűrűsödési ponton haladnak át, *nem célszerű a csúcsforgalmi tehermentesítő kocsikat a vonal egész hosszán járatni*. Az A—A' és a B—B vonalrészeken ugyanis nincs oly nagy szükség rájuk. Ha csupán A—B közt járnak, úgy egy forduló helyett kettőt lehetnek meg,

tehát *tehermentesítő hatásuk megkétszereződik*.

Évekkel ezelőtt kezdeményezés történt arra, hogy a fővárosban az üzemek, hivatalok és intézmények a munkát különböző időpontokban kezdjék. Egy darabig mutatkozott is ennek valamelyes eredménye, de azóta — egyes kezdeményezéseket leszámítva — jórészt minden visszatért a régi kerékvágásba. Nagyon kívánatos lenne egy újabb rendezést megkísérelni, legalábbis a főváros ötödik kerületében, ahol a reggeli csúcsforgalom a legtöbb gondot okozza.

A korábbi kezdeményezésnek volt egy hibája: nem szakított a kerek órák „feszítésével“.

Nagyon enyhítené a zsúfoltságot, ha legalább az ötödik kerületben — alapos felmérés és számítások után! — olyan rendezés lépne életbe, amely 7 és 9 óra közt tízperces időkülönbségekkel, tehát összesen *tizenháromféle kezdési időpontot* állapítana meg az itteni munkahelyek és iskolák számára. (Természetesen, a kerületet is több, közlekedési szempontból elkülönülő zónára kellene bontani, s arra törekedni, hogy mindegyik zónában a különféle kezdési időpontok nagyjából egyforma arányban legyenek képviselve.)

A munkaidőkezdés „széjjelhúzása” ellen gyakran érvelnek azzal, hogy megnehezítené az egyes munkahelyek: vállalatok, hatóságok egymásközi érintkezését. Ez az ellenérv nem nagyon indokolt. Ha két munkahely kezdési időpontja közt — a legszélső esetet véve — két óra az időkülönbség: akkor is a munkanap 8 órájából *még mindig 6 olyan óra van, amely alatt mindkét helyen dolgoznak, s ez bőven elég ahhoz, hogy „rendezték közös dolgaikat”*. Ahol szükséges, meg lehet szervezni a napközi otthonok korábbi nyitását és későbbi zá-

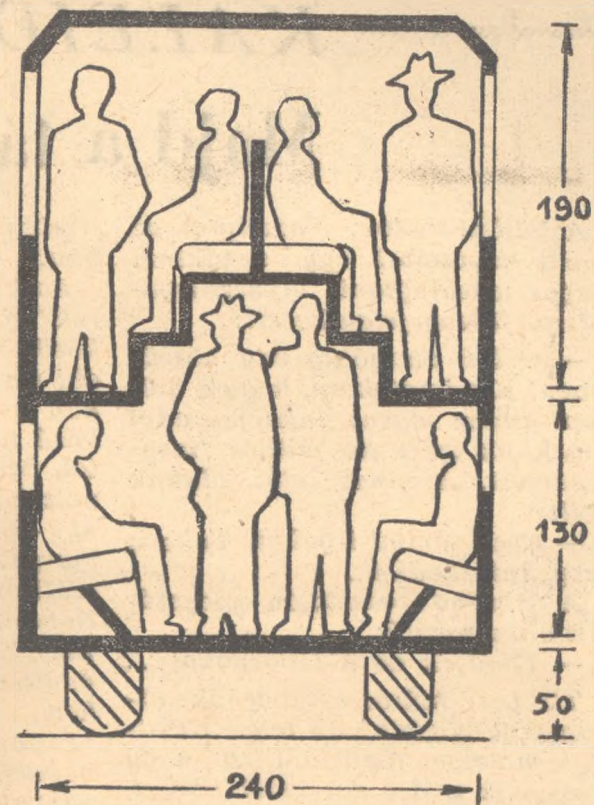
rását is, másfél- vagy kétműszakos „üzemeltetéssel“.

Munkahelycserék

Nagyon csökkenne a közlekedési eszközök csúcsterhelése, ha *intézményes, szervezett lehetőség* volna a munkahelycserére — természetesen önkéntes jelentkezés alapján — olyan dolgozók között, akik egyforma beosztásban működnek és a csere folytán lakásukhoz közelebb eső munkahelyhez juthatnának. A fővárosban több száz olyan vállalat és intézmény van, amely a város mindegyik vagy legtöbb kerületében ellátja ugyanazt a tevékenységet. Ezekben a nagy szervezeteken belül több tízezer ilyen munkahelycserére volna lehetőség, a feladatok ellátásának minden sérelme nélkül — sőt, inkább annak *javára!* —, s ugyanakkor évente sok tízmillió utaskilométerrel csökkenne a közlekedési eszközök csúcsforgalmi terhelése. (Ha például két dolgozó úgy cserél egymással, hogy mindegyikük számára 10 kilométerrel csökken a lakás és a munkahely közti távolság: ez az egy csere évi 12 000 utaskilométerrel tehermentesíti a közlekedési hálózatot.)

Tervezzünk emeletes autóbust!

Manapság nagy divat a „szellemi torna”. Jól tenné a Fővárosi Autóbuszüzem, ha kiváló autóbusztervezőink számára is kiírna egy fejtörő pályázatot, ilyenformán: „Tervezzünk olyan autóbust, amelyben a jelenlegivel egyenlő alapterületen a *jelenlegi utasszám kétszerese* helyezhető el, a talajtól számított legnagyobb magasság pedig legfeljebb 25%-kal haladja meg a jelenlegi, kb. 3 méteres magasságot.” Mint az itt közölt kez-



detleges keresztmetszet-vázlatból kiderül, ez nem is valami megoldhatatlan feladat.

A feljárást az emeletre a hátsó peronról lehetne biztosítani, a lejárást pedig a vezető mellett, annak az üres térnek a kihasználásával, ahol a mai autóbuzsokon rendszerint egy-két, a közönség számára tabunak nyilvánított ülés helyezkedik el.

A pályázat igazi nyertese kétségkívül az Autóbuszüzem lenne, amely *egy* kocsis üzemeltetésével (és az emeleten egy második jegyszedő beállításával) *két* kocsis jegybevételét biztosíthatná; no meg a közönség. De nem lebecsülendő az sem, hogy az emeletes autóbusz két kocsis forgalmát bonyolítja le, mégis az utca forgalmában csak egy kocsis helyét foglalja el; azonkívül biztonságosabban is vezethető, mint a pótkocsis autóbusz stb.