A budapesti tömegközlekedés tartalékai

— *A fővárosi tömegközlekedés gyökeres javulását csak a metróvonalak megépítésétől várhatjuk* — ez a kijelentés már sokszor elhangzott. De amíg a földalattiszerelvények megindulnak, addig sem árt felkutatni azokat a tartalékokat, amelyek részleteiben is kiegészíthetik a közlekedés javítására tett, az utóbbi években bevezetett hasznos intézkedéseket.

Maratoni táv, állandó csúcsforgalom

Acsorognak a várakozó utasok a lágymányosi lakótelep bejáratánál, a villamos-járdaszigeten; idestova *18 perce várakoznak*, hogy feltűnjék végre a sárga szerelvény, s bevigye őket a Körútra. Pedig a „csúcs" már elmúlt, akadályozás, baleset vagy áramszünet sincs. Csak hát *a 4-es járat 26 kilométert tesz meg*, mire egy fordulóját befejezi. oda-vissza másfél óra a menetideje. A csúcsforgalomban 12 szerelvény közlekedik, nyolcpercenként indítják őket. *Napközben csak hét szerelvény fut a sineken, 14 perces időközökben*, s elég egy-egy piros lámpa a kereszteződésekben, a 18 perces várakozás máris érthetővé válik. Tetejébe a betétjáratként közlekedő 4/a nem a 4-essel felváltva jár, hanem — mintha az utasokkal évődnének a forgalomirányítók — majdnem mindig egymás után indítják őket.

39-es autóbusz. A budai hegyi úttól a körutakon, a józsefvárosi keskeny utcákon át az Üllői úti lakótelepig, majd vissza, 32 kilométeren szállítja az utasokat egy forduló alatt. A nap minden szakában zsúfolt. *A szerencsésnek aligha mondható vonalvezetés, a maratoni táv*, amely több más villamos- és autóbuszjáratra is érvényes, a fővárosi tömegközlekedés nehézségeinek egyik forrása. A másikat néhány adattal illusztráljuk: csúcsforgalomban 1090 autóbusz és 686 villamosszerelvény állja a budapesti utazóközönség rohamát. *Napközben ebből az állományból 490 buszt és 373 villamosszerelvényt vonnak ki a forgalomból*, részben karbantartási, részben gazdasági okokra hivatkozva. A következmény: egy kicsit valósággá válnak a tréfás megjegyzések, amelyek szerint sok vonalon „sikerült" *reggeltől estig tartó csúcsforgalmat* előidézni.

Átáramlás az autóbuszra

Pedig a villamosok férőhelyét fél százalékkal még növelték is, a buszok pedig a Fővárosi Autóbusz Üzem adatai szerint a legutóbbi hónapokban *sok utast vontak el a villamosoktól.* 1966 júliusában, az új viteldíjrendszer első hónapjában 273 000 buszbérletet váltottak, az idén márciusban már 383 000-et. Jellemző példa: az 54-es járatot — a Boráros tér és Pestimre között — a tavalyi négy helyett már kilenc kocsival közlekedtetik, de ez sem elég. Hasonló a helyzet a 3-as autóbusszal, amely a Móricz Zsigmond körtér és Nagytétény között — *párhuzamosan a villamossal!* — bonyolítja le a forgalmat, vagy az 56-os és más járatokkal is. Márpedig ha növelték a villamosok férőhelyét, ha az autóbuszok utasokat vontak el a villamosokról, ha a legfrissebb adatok a villamoskocsik kihasználtságának csökkenését mutatják — hogyan lehetséges, hogy a zsúfoltság változatlan a sárga kocsikon? *A menetrendből, az egyes járatok vonalvezetéséből, a kocsik napközbeni kibocsátásából adódó jelenségek feltárása választ adhat a kérdésre.*

Fáskerti Sándor, az FVV igazgatója, így vélekedik ezzel kapcsolatban:

— A menetrendhez továbbra sem ragaszkodunk mereven, az utazási igényekhez és a lehetőségekhez igazodva eddig is gyakran módosítottuk. Gyakran kérdik, a végállomásokon miért nem indulhatnak idő előtt a teljesen megtelt kocsik, vagy ellenkezőleg, miért futnak ki, ha még üresek, s nincs bent másik szerelvény. Nos, a menetrendet *nem időre, hanem követési közre állítjuk össze, s ha ettől eltérnénk, a forgalom alapvető követelményét, az egyenletességet szegnénk meg.* A másik gyakori javaslat: napközben a ritkán közlekedő háromkocsis szerelvények helyett indítsunk kétkocsisakat, de sűrűbben, hogy csökkentsük az utazók várakozási idejét. Ennek több akadálya van, a vállalati gazdaságosságot figyelmen kívül hagyva is. Először: *kevés a motorkocsink*, márpedig ott, ahol nincs hurokvágány a végállomáson, motorkocsit kellene beállítani. Ha viszont van lehetőség ilyen ikerkocsikkal közlekedni, le kellene kapcsolni, s „parlagon" hagyni a középsőt, ami a mai forgalmat tekintve fényűzés. A harmadik, s talán legfőbb ok: egészen más a sebessége a két kocsival közlekedtetett villamosoknak, ezért azonos vonalon vegyítésük a hosszú szerelvényekkel *a menetidő és az egyenletes forgalom felborítását okozná.*

Ami a maratoni vonalakat illeti: a 67-es villamos végállomását a Baross térről a Szarvas térre helyeztük annak idején, hogy az utasoknak ne kelljen átszállniuk. S bár forgalomtechnikai okok indokolnák, éppen ebből a meggondolásból nem lehet — például — a 4-es útvonalát „elvágni".

— *Mit tartalékol tarsolyában az FVV?*

— A 2-es villamos vonalát a Boráros tértől a Kvassay-zsilipig meghosszabbítjuk, a Soroksári út most kezdődő átépítése után. 60 trolibuszt és 10 tágas, gyorsjáratú UW-kocsit kapunk az idén, hogy lecserélhessük fél évszázados, a javítgatások miatt gyakran kivont járműveket. Végül: fokozzuk az utasszámlálást a különböző járatokon, s rendszeresen finomítjuk lehetőségeinken belül a forgalmat.

A csomópontok teljesítőképessége

A nagy befogadóképességű járművek beállítása eredményes intézkedésnek bizonyult, önmagában azonban nem oldhatta meg a közlekedés *gyorsítását*, sűrítését, mert sok régi „szóló"-kocsit kellett kiselejtezni. A villamoskocsik száma *csökkent* a tavalyihoz képest, az autóbuszoké — a megnövekedett utasszámhoz viszonyítva — *ugyanannyi.* A megállóknál ezért éppen úgy összeverődnek az utasok, mint korábban. A FAÜ-nél feltettük a gyakran elhangzó kérdést: — *Miért nem növelik a kocsiparkot?*

— Kilencven vonalunk van, továbbá 35 betétjáratunk — hangzott a válasz. — Ha mindegyikre csak egy új autóbuszt beállíthatnánk, ezt a 125 kocsitöbbletet az utazóközönség meg sem érezné. A népgazdaság annál inkább, nemcsak a beszerzés roppant költsége, hanem a műszaki feltételek megteremtése, új garázsok, kiszolgáló intézmények építési követelménye miatt. Enynyit a probléma *anyagi* oldaláról. Ha mégis lehetőség nyílna hirtelenében néhány száz új autóbusz beszerzésére, akkor sem tudnánk forgalomba állítani: *jelenleg is 300 buszsofőrre lenne szükségünk*, hogy a kocsivezetőktől ne kelljen havonta két pihenőnapot megvonnunk a négyből, s állandó, jelentős túlóráztatással dolgoztatnuk őket. S ha ezt a két nehézséget áthidalnánk is, akkor sem orvosolhatnánk a zsúfoltságot csúcsforgalmi időben. Jó néhány olyan csomópontot tudnánk felsorolni, mint a *Madách téri*, vagy a *Clark Ádám téri*, ahol például a reggeli csúcsforgalom *egyetlen órájában 140 autóbusz halad át egy irányban, ez a nemzetközileg ismert normának a kétszerese.* Az ilyen csomópontok képtelenek több autóbuszt átengedni, a torlódásból semmilyen haszna nem lenne az utazóközönségnek.

A járműparkot frissíteni

A FAÜ-nél *Gyene László* forgalmi főosztályvezető nyilatkozik a bevethető tartalékokról:

— Százharminchét csuklós jármű kerül az idén újonnan forgalomba. Száztizenkilenc régi típusút selejteznünk kell; a 18 kocsitöbblet annyit jelent, hogy 100 darab szólóbusznak, 6000 személynek megfelelő férőhelyet nyerünk. Kizárólag nagy befogadóképességű buszok közlekednek az év végére a 4-es, az 5-ös, a 48-as, a 81-es és a 84-es vonalakon. *Az újpesti és a kőbányai gyárak jogos kérésére sűrítjük a 20-as, a 30-as és a 117-es járatokat. Gondoskodunk az épülő lakótelepekről is:* tervezzük a 7/c vonalának a kelenföldi lakótelepig, a Bornemissza térig történő meghosszabbítását, a Kacsóh Pongrác úti lakótelep és az 1-es, 25-ös buszállomások között pedig ingajárattal kívánjuk majd lebonyolítani a forgalmat.

— *A munkaerőhiány?*

— Engedélyt kaptunk a buszvezetők képzésének új *rendszerére.* Az eddig kötelező kétévi gyakorlati idő már nem feltétele a jelentkezésnek. A felvétel után azonban különleges képzésben részesítjük a leendő buszsofőröket, s csak ezután engedjük őket a forgalomba. Ami a kalauzi létszám megtakarítását illeti: naponta 400—500 ezer vonaljegyet váltó utasunk van, s *a perselyrendszer bevezetése előbb-utóbb időszerűvé válik.* A jegykiadó berendezés konstrukciós kísérleteinek tapasztalataiból arra következtetünk, hogy *feltehetően az 1,50 forintért vásárolható tantuszé lesz a jövő.*

Fekete Gábor