

385.819
1973. JAN 23
Népszava

2hp

Egy hónappal a premier után

Az utasok dicsérik a metró

Egy hónappal ezelőtt mindenki örült, mert a metró teljes vonalán megindult a forgalom. Aminek kevésbé örültek: 41 villamos- és autóbuszjárat útvonalát módosították.

Hétfőn hajnalban a legilletékesebbek, az utasok tapasztalatai iránt érdeklődtünk Bíró Lajostól, a BKV forgalmi igazgatójától.

zsúfolt vonalakon a csuklósokra nagyobb szükség lenne.

Többen kifogásolják — és ez igaz —, hogy a busz drágább, mint a villamos és a megszüntetett villamosok helyett az utóbbit kell igénybe venni. A tömegek érdeke viszont azt kívánta, hogy a metró hosszabbítsák és azzal telermentesítsék a felszíni forgalmat, gyorsítsák az utazást. Ennek megépítése 7,5 milliárd forintba került, a csomópontokkal együtt, és elfogadható érv, hogy nem lehet a város belterületein párhuzamosan közlekedetni a metró és a villamosokat, ugyanakkor a peremkerületekben pedig a kevés kocsni miatt alig férnek fel a buszokra és villamosokra.

Amikor a mozgólépcső nem mozog

Az utasok dicsérik a metró. Előnye: gyors, nem befolyásolja az időjárás, mindig tartja a menetrendet, s különösen azok számára előnyös, akik nagyobb távolságra utaznak. Az utcák egyre zsúfoltabbak, s a felszíni közlekedés lassul, sokan inkább a kétszeri átszállást is vállalják, hogy a metró igénybe vehessék, mert így hamarabb érnek úticéljukhoz.

Deák, a Kossuth és a Batthyány téri csarnokban sorba kellett állni a mozgólépcsőkhöz. De mindenütt három lépcső közül csak kettő működött.

A metró egész vonalán harminc mozgólépcső van, ebből 20 állandóan működik, a 10 tartalék feladata, hogy kisegítsen üzemzavar esetén, illetve, ha nagy a tömeg, a forgalmi áramlásoknak megfelelően, le- vagy felfelé működjenek. Ha a forgalom irányítói nem akarják, hogy túl sokan legyenek a mélyállomásokon, meg kellene nyitni a még rendelkezésre álló bejáratokat is. A Blaha Lujza téren például állandóan zárva van a csarnok egyik kapuja.

A 18-as villamos ritkán és zsúfoltan közlekedik új vonalán. Most újabb két szereivényt állítottak be és ha kell, még további intézkedéseket is tesznek, mert például Budán a metróhoz csatlakozó autóbuszjáratok általában zsúfoltak. Ezért tervezik az 59-es járat sűrítését is.

Azok reménye azonban, akik arra számítottak, hogy a metró megszünteti a zsúfoltságot, szertefoszlott. A Fehér út és a Deák tér között naponta 240—250 ezren utaztak, most a teljes vonalon 550 ezren, többen, mint amennyire számították. Hétfőn reggel például az Emkénéél, a

Tapasztalatok, javaslatok

Zugló és a centrum kapcsolata hosszú időre megoldódott. A 74-es autóbuszjárat a Kacsóh Pongrác telepek számára naponta 30—40 perc időnyereséget jelent, ennyivel gyorsabban jutnak munkahelyükre és haza. E vonal belső szakaszán, a Dózsa György út és a Ma-

dách tér között viszont elviselhetetlen a zsúfoltság. Mindenképpen szükség lenne egy betétjáratra. A 19-es autóbusz vonalának meghosszabbítása is bevált. A Fűredi úti lakótelepek, akik messzebb laktak a metrótól, örülnek a megoldásnak a legjobban. A Kerepesi úton a gumigyáriak viszont panaszkodnak, mert azelőtt percnként követték egymást a buszok, most a 95-ös és a 95/A sokkal ritkábban jár.

A BKV több buszt ígér. Budapest leghosszabb autóbuszvonalát a 39-es volt, a két végállomás között hatszoros utascseré zajlott le. A 81-es és a 181-es gyors kapcsolatot teremt a Körúttal, onnan pedig sok összeköttetés áll rendelkezésre, így érthető: erről a területről alig érkezik panasz a tanácshoz. A legnagyobb vita a Rákóczi úti villamosközlekedés megszüntetését előzte meg. Az előzetes tervek módosításával — a körüli megállók áthelyezésével, a Nyár utcánál új megálló létesítésével — a kívánások legtöbbszörnek eleget tettek. A 89/A jelzésű csuklós busz viszont üresen közlekedik. Ezeket jó lenne szóló kocsikkal felváltani, mivel a

Jobb szervezést

Bár egészében javult a közlekedés, az átszervezett vonalakon is csúcs a csúcs. Talán ezen majd valamelyest segít a lépcsőzetes munkakezdés, amelyet a tervek szerint júniusig az egész fővárosban bevezetnek. A BKV tavaly 200 autóbust vásárolt, így az 1972 januárjánál 12 ezerrel több férőhely áll rendelkezésre, akkor naponta 1149 buszt állítottak forgalomba, most 1246-ot. A népgazdaság százmilliókat fordított és fordít a budapesti közlekedés javítására. De ismét felmerül, hogy nemcsak új járművekkel, hanem jobb szervezéssel is segíteni lehetne, s e tekintetben még van mit tenni. Gyakori, hogy 4—5 azonos jelzésű busz követi egymást, aztán 10—15 percig egy sem jön, ez sokszor a végállomási indítókön múlik. A belső ellenőrzések is ezt bizonyítják. De most már a felelősségre vonás se maradjon el, hiszen milliárdos értékkel gazdálkodnak és százszázalékos kényelmesebb utazásról kötelesek gondoskodni.

Moldován Tamás