

# Buszok a semmiből

Tíz évvel ezelőtt Budapesten a semmiből buszokat varázsoltak elő. Sokan talán emlékeznek rá, hogy a 60-as évek végén milyen súlyos helyzet keletkezett a forgalomban. Még nem járt a metró, kevés volt a villamos és a busz, alig győzték elszállítani az utasokat. Reggel és délután a megállóban két-három buszt is elengedtünk, amíg felfértünk. Azután gyakran negyed- vagy félórát is várakoztunk a hidak, a nagyobb csomópontok előtt...

Akkor már eldőlt, hogy a fővárosi közlekedés gerince a gyorsvasúti rendszer lesz. De a 60-as évek végén azt is felismerték, hogy a felszínen is van még sok lehetőség a gyorsításra, a metrók építése közben is fejleszteni kell a villamos- és buszhálózatot.

Az egyik legfontosabb intézkedés több, új gyorsbuszjárat indítása volt. Hogy történt a gyorsítás? A buszok egy-egy vonalon egyszerűen kihagytak öt-hat kisebb megállót. Ezzel mód nyílt rá, hogy a busz négy óra alatt — mondjuk — négy helyett öt fordulatot tegyen meg. Pusztán szervezéssel olyan hatást értek el, mintha több autóbuszt állítottak volna forgalomba.

A gyorsítás mindenkinek jó volt. Egyenletesebb lett a forgalom és a hagyományos busszal is előbb és kényelmesebben ért be az utas a munkahelyére.

Sokat elárulnak a számok. 1969-ben hét gyorsjárat volt, 1970-ben már tizenöt. Tíz év alatt számuk megötszöröződött, s azóta öt expresszbusz is közlekedik. A negyven vonal hossza eléri a háromszáz kilométert. Minden száz busz közül huszonnégy már piros jelzést kap. A hagyományos járat óránkénti sebessége 20 kilométer, a gyorsbuszé 25, az expresszé 30 kilométer.

Az utasok megkedvelték a gyors- és az expresszjáratokat. A piros 7-es megállás nélkül rohog a Móricz Zsigmond körtértől a Felszabadulás térre, innen pedig olykor három perc alatt jut el a Blaha Lujza térre. Az expresszbusz hozta közel Újpalotát a belső negyedekhez és Keresztúrra sem képzelhető el már a közlekedés a 61-es expressz nélkül.

A nagyvárosi forgalomban a legkedvezőbb változást a földalatti vasút hozza. De a metróépítés sok időbe és sok-sok milliárdba kerül. Az észak—déli vonal 1985 táján éri el Újpestet. A következő földalatti vasút a Móricz Zsigmond körtértől a Baross térig, azután nyílhat meg. Közben a város más részén is javítani kell a közlekedést.

A földalatti vasutak között a villamos, a gyorsvillamos és a gyorsbusz teremthet jó kapcsolatot. De a tervezett új negyedeket is gyors- és expresszbuszok köthetik be a forgalomba.

A közlekedés országos irányítói már egyetértenek azzal, hogy az autóbuszoknak nemcsak külön sávot, hanem külön utat is kell adni. Az M3-asra terveznek külön sávot. Reméljük — ahol erre mód van —, lesz külön út is. Mert jelenleg ez a leggazdaságosabb és leggyorsabb megoldás, hogy távol a földalattitól is, javuljon a közlekedés.

Aczél Kovách Tamás

Esti Hírlap

3