

Jegyek, bérletek

A metró valamennyi új állomásán, a bejáratoknál elhelyezett pénztárakban, pénztársoroknál pénzváltás és vonaljegy-árusítás naponta 6-tól 22 óráig. Ugyanitt minden hónap 28-tól megvásárolhatók a következő időszakra érvényes bérletszelvények is.

A Nagyváradi téri villamos-végállomáson vonaljegy-árusítás hétköznapokon 8-tól 18 óráig, szombaton 8-tól 14 óráig. Munkaszüneti napokon nincs árusítás. Ugyanitt minden hónap 28-tól a következő hónapra érvényes bérletszelvényen kívül bérletigazolvány is váltható. Hétköznapokon 6-tól 19 óráig.

A Ferenc körüti állomáson, a metró megindulását követően, pár hónap múlva átadják a villamosjáró helyén létesített pénztárakat.

Vonaljegy-árusítás hétköznapokon 8-tól 18 óráig, szombaton 8-tól 14 óráig. Minden hónap 28-tól a következő hónapra érvényes értékszelvény árusítása, bérletigazolvány készítése hétköznapokon és szombaton 6-tól 19 óráig. Munkaszüneti napokon 8-tól 14 óráig.

A Kálvin téri állomáson a szokásos időben a bérletszelvényen kívül bérletigazolvány is váltható.

A Felszabadulás téri állomás közelében, a Kígyó utcai aluljáró területén levő bérletpénztárnál vonaljegy, bérletszelvény és bérletigazolvány is váltható egész hónapban, hétköznapokon 8-tól 18 óráig, szombaton és munkaszüneti napokon 8-tól 14 óráig.

A Deák téren, a Millenniumi földalatti vasút bejáratánál is lehet vonaljegyvet vásárolni. Mindennap üzemkedettől üzemzárásig. Ugyanitt minden hónap 28-tól a következő hónapra érvényes bérletszelvények árusítása naponta 6-tól 19 óráig.

A, B, C és Y

Buszszámváltozás

Elavultak, zavaróak ♦ 1-től 200-ig

Sok a szám és sok a betű: az autóbuszok számozási rendszere már szinte teljesen áttekinthetetlen. Gyakorlatilag csak a helyi lakosok tudnak eligazodni a különböző — A, B, Y — jelzések útvesztőiben. Sok a szám, sok a betű; a rendszertelenség oka, hogy a jelenlegi 229 buszjárat jelzésére — a 36 háromjegyű számmal jelzett gyors- és expresszjárat kivételével — az 1—100 közötti számokat használják, különböző betűjelzésekkel kombinálva.

Végállomás és útvonal

A kiegészítő betűk — az A, B, C, jelzések — eredetileg az alapjáratnál azonos, de annál rövidebb útvonalon közlekedő buszokat jelölték. Az elágazó (Y) járatok egyik végállomása és az útvonal egy része megegyezett az alapjáratéval. Ezeket az egykori feladatokat ma már a betűjelzések csak részben tudják ellátni: többségük önálló viszonylatok jelzésére szolgál.

Az 1 és 100 közötti fartomány foglaltsága régóta nem ad lehetőséget újabb járatok jelzésére sem. Tehát szükséges, halaszthatatlan az új számozási rendszer bevezetése. Kidolgozásánál arra törekedtek, hogy lehetőleg minél kevesebb legyen a változás, megmaradjanak a „hagyományos” járatok.

Százast járatok

A számtartomány bővítésért első lépésként a gyors- és expresszviszonylatok jel-

zését („százast”-járatok) kell megváltoztatni. Az új rendszerben ezeket az alapjárat számával azonosan, de piros színnel jelzik, piros négyszöggel keretézve. Az expresszjáratokat pedig kiegészítő E-jelzéssel látják el. Például: a jelenlegi 104-es gyorsjárat helyett piros színű, keretes 4-es lesz. A 154 E expresszjárat helyett piros színű 54 E.

Az alapjáratok jelzésére a jelenlegi 1—100 közötti számokon kívül — 200-ig — a 100-nál nagyobb számokat is felhasználják. A betűjáratok jelzésére továbbra is megtartják a kiegészítő betűjelzéseket: A, esetleg B. Az elágazó járatok Y jelzését megszüntetik. Helyettük háromjegyű számokat vezetnek be. Itt is törekednek arra, hogy az új jelzés és a régi között összefüggés maradjon. Tehát:

a jelenlegi 2/Y helyett 102, a jelenlegi 28/Y helyett 128 marad.

Módosul a hálózat

A változás összesen harminchat gyors- és expresszjáratot, s negyvenhét egyéb autóbuszjáratot érint. Harminchat járatnál csak annyi változás lesz, hogy az „Y” betűjel helyett a szám elé írt „1”-es kerül. (Elágazó járat.) Változatlan marad százhusz jelzés.

Az új számozási rendszert a hálózatomódosítással egyidejűleg vezetik be. Az átaláláshoz szükséges előkészítő munkákat — új táblák, az utastájékoztató módosítása stb. — a Budapesti Közlekedési Vállalat megkezdte.

Hogyan, hová?

A biztonság és a menetrendszerű pontosság mellett a metró életében a harmadik legfontosabb szó: a gyorsaság. Ime, kedvesinknek néhány elképzelt útvonal, amely bizonyítja: mennyivel gyorsabban jutunk a célunkhoz metróval, mint más tömegközlekedési eszközzel.

Üllői úti lakótelep—Moszkva tér.

A kelet-nyugati metró átadása előtt villamossal az utazási idő: negyvenegy perc; 39-es autóbusszal; negyven perc. A kelet-nyugati metró átadása után az 52-es, a 42-es vagy a 42/A villamossal az Astoriáig, majd onnan metróval, a menetidő: harminckét perc. Az észak-déli metró megnyitása után 40, 50/A, 51, 51/A vagy 42-es villamossal a Nagyváradi térig, innen az észak-déli metróval a Deák térig, majd a kelet-nyugati metróval a célig az utazási idő: huszonhét perc.

Nagyváradi tér—Moszkva tér.

A metróépítések előtt a 63-as villamossal harminc percig tartott az út, 1972 decemberétől a 42, a 42/A, az 52 és a 63-as villamosokkal az utasok az Astoriáig utazhattak, onnan metróval a Moszkva térig huszonnégy perc alatt. Most: az észak-déli metróval a Deák térig, onnan a kelet-nyugati metróval a végállomásig tizenhét percig tart az út.

ELTŰNNEK AZ ÖREG SÁRGÁK

Búcsú a villamostól

LENT A MÉLYBEN METRÓ ROBOG

Négy éve már, hogy Pesten véget ért a villamosvita. Nagy vihart kavart, hogy eltűnjenek a villamosok a Rákóczi útnál. Eltűntek a csilingelő sárgák, s csak a néhány hónapig még ott maradt sín, járdaszigetek emlékeztettek rájuk. Ahogy ezeket is felszedték, elűlt a vita, s ma már alig-alig jut eszünkbe az a döccenés ott a Blaha Lujza téren, ahol a Rákóczi úti vágányok keresztezték a körüli villamosok vonalát.

S most újabb búcsú követezik: újabb elválás. Pár nap még, s utoljára haladnak a vén vagonok az Üllői úti fák alatt. Eltűnnek ismét, nyugdíjba mennek — így mondják: megszűnik a „viszonylat”. Fáj a búcsú, hiszen ha valami öreg megkopott lett is, velünk öregedett, velünk kopott meg: része volt életünknek.

Fáj a búcsú — de érthető a döntés. Mert a metró legalapvetőbb feladata: pótolja, mentse meg a felszínen összetörülő forgalmat, s lent, a mélyben, semmitől sem zavartatva, repítse céljához az utast. S ha ezt elfogadjuk, el kell fogadnunk az ebből következő tényt is, hogy fölösleges, meg kell szüntetni a metró vonalával párhuzamos felszíni közlekedést.

Tehát az Üllői úton megszűnik a villamos, az erre járó buszok is útvonalat változtatnak. Helyettük a mélyben négykocsis szerelvények robognak majd, amelyek a csúcsforgalmi órákban 17 ezer utast képesek szállítani, szemben a jelenlegi villamosok és autóbuszok együttes tizenegyzeres „teljesítményével”. Ez tehát közel ötven százalékos férőhely-növekedés.

A megállókát úgy helyezték el, hogy az Üllői utat

metező utcák bármelyikéből, még a legrosszabb esetben is valamelyik metróállomás 400—450 méterre legyen.

Azok az utasok, akik a mozgólépcsőt egészségi vagy valamilyen más okból nem tudják használni, és ezért a felszínen akarnak utazni az Üllői úthoz közel eső utcákban továbbra is üzeme-
lő tömegközlekedési járműveket vehetik igénybe. (Pl.: Baross utca, Ráday utca, illetve Mester utca.) Ezek az utcák az Üllői úttól átlagosan 600 méterre vannak.



Forgalmi becslések

Az utasokat kilenc 4 kocsis szerelvény szállítja. Az utazási idő a Deák tértől a Nagyváradi térig hét perc, visszafelé: hat perc, ötven másodperc. A tíz másodperc oka: a pálya lejt, ezer méterenként harminc métert süllyed a vonal. A forgalombecsclések hétköznapra 367 ezer, szombatra 282 ezer, és vasárnapra 224 ezer utast jeleznek Csúcsidőben a férőhely-kihasználtság 80 százalék lesz — ígéri a számok.

Budapest tömegközlekedése 1977.

