

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Fahidy József*  
 Cím: *A budapesti közlekedés gondjai, tervei*  
 Forrás: *Magyar Televízió*

(Hely) *1972. III. 22.* (Oldal)  
 (Köt. v. fűz.)

Osztályozás

Tárgy *385.83*

Hely

Idő

Személy

Helyszám

**10** 1972. MARCIUS 22, SZERDA

TUDÓSÍTÁS

## A budapesti közlekedés gondjai, tervei

### Csuklósok kalauz nélkül – Új gyorsjáratok Elsőbbség a tömegközlekedésnek

A BKV tavaly 1 milliárd 632 millió utast szállított, ami az előző évhez képest egymillióval több. A járműveken a zsúfoltság, az autóbusz kivételével csökkent. Budapest területén naponta átlag 3053 villamos-autóbusz, trolis és HÉV közlekedett.

A BKV létszámhelyzete tavaly is súlyos volt. Nyugdíjas dolgozókkal együtt 23 818-an dolgoztak a vállalatnál, a szűkös 26 481 személy helyett. Még mindig több mint 800 gépkocsivezető hiányzik, pedig a kormányhatározat hatására 307-tel gyarapodott a buszsofőrök száma.

Az ideai tervekről megtudtuk, hogy a kelet–nyugati metró második szakaszának üzembehelyezésére elkészítik a felszínen csatlakozó tömegközlekedési hálózati változásokat. A szentendrei HÉV vonalán az idén már új típusú, három kocsiból álló szerelvény közlekedik. Tovább korszerűsítik a hibaelhárító szerkezetét, és a hibaelhárító járműveket URH-készülékekkel szerelik fel. A rákospalotai lakótelep közlekedésének javítása érdekében az idén 3 kilométer hosszú villamosvágányt építenek. Tovább folytatódnak a Fehérvári út korszerűsítési munkálatai és a villamosvágányok közepre helyezése.

Az autóbuszok száma is nő. Az Ikarustól 73 százszemélyes, és 80 százhatvan személyes autóbust vásárolnak, amelyeknek egy része a selejtezésre kerülő autóbuszokat pótolja majd. A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására 11 helyen építenek végállomási tartózkodóhelyiséget és bérletpénztárt. A kritikus csomópontokon, vonalszakaszokon a forgalom állandó ellenőrzésére 24 helyen ipari televíziót alkalmaznak.

A létszámhiány arra készíti a BKV-t, hogy növelje a járműkísérő nélkül közlekedő járatok számát. Ez év februárjában

val, kísérleti jelleggel már bevezették az ilyen közlekedést a 107-es autóbusz vonalán. Amennyiben a kísérletek kedvezően zárulnak, június 1-től valamennyi csuklós autóbusz és trolibusz járműkísérő nélkül közlekedik. Ezeket a járműveket csak olyan személyek vezethetik, akik megfelelő kiképzésben részesültek.

Az idén tovább bővül a gyors-autóbuszjáratok száma is. A második negyedévben indul meg a 176-os gyorsjárat. A 181-es a kelet–nyugati metróvonal megindulásakor kezd közlekedni. Az év végén a Fehérvári úton, a XXII. kerület közlekedésének javítására megindul a 103-as autóbuszjárat.

A BKV vezetői a közeljövőben javaslatot juttatnak az illetékes főhatóságokhoz, és abban valamennyi tömegközlekedési jármű részére elsőbbségadást kérnek. Ezt azzal indokolják, hogy a BKV naponta átlag több mint háromezer járművet üzemeltet, mintegy ezer kilométer hosszúságú útvonalon. A járművek teljesítménye naponta meghaladja a 600 ezer kilométert. Az autóbuszok, villamosok, trolibuszok és HÉV-járművek utascseréje négyezer megállóhelyen történik. Minden budapesti lakos évente 350 órát tölt tömegközlekedési eszközön. Megkülönböztetett elsőbbségadást kérnek a járművek részére a megállóhelyről történő elindulásakor és sávváltozás esetén. Kéri az autóbusz- és a trolibuszforgalom gyorsítása érdekében, a második (belső) forgalmi sáv használatának folyamatos haladásra való engedélyezését is. A BKV szakemberei szerint a főváros útjain közlekedő egyéni és tömegközlekedési járművek (autóbusz, trolibusz, kerékpár, személyautó) között „jogegyenlőség” a jövőben nem tartható fenn.

Fahidy József