

Látogatás a Szabó Ervin téren, a forgalomirányító központban

Budapest, Belváros, Szabó Ervin tér. A tér egyik háza jócskán különbözik a környékbeli patinás palotáktól. A nyolcszintes épület a magyar főváros közlekedésének a lelke, a bejáratnál tábla tudósít róla: itt székel a *forgalomirányító központ*.

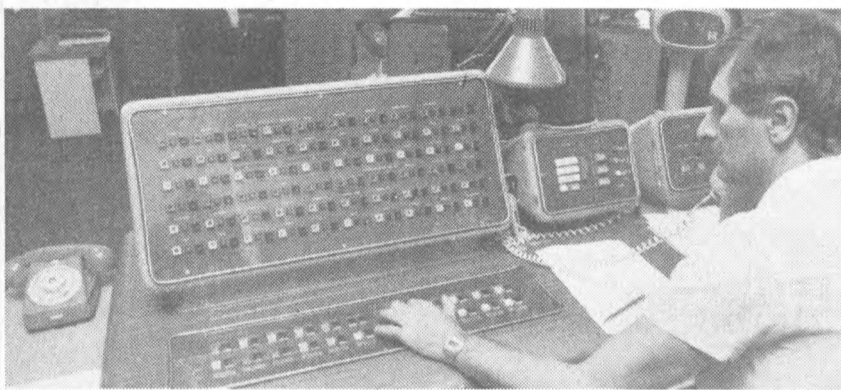
S hogy mi szükség van egy ilyen központra?

— Vállalatunk hosszú távú fejlesztési tervet dolgozott ki, amelyet igyekszik is megvalósítani — mondja *Riss Jenő*, a BKV vezérigazgató-helyettese. — Az ötödik ötéves terv-időszakban az volt a célunk, hogy megfelelő kocsiparkot alakítsunk ki, olyat, amit már valóban lehet irányítani. Kevés európai főváros dicsekedhet azzal, hogy autóbuszparkja egy típusból áll; hogy az elővárosi közlekedésben minden öt kocsiból négy teljesen korszerű. A metrókocsik, az autóbuszok és a kis földalatti kocsijainak átlagos élettartama nem éri el a tíz évet. Nagyon nagy dolog ez, hiszen a *BKV naponta több mint háromezer járművet üzemeltet*. Igaz, a villamosok, trolibuszok sokfélék, de azért lépésről lépésre javulnak ezek a kocsiparkok is. A jó kocsiparkhoz jó szakembergárda szükséges. Azon vagyunk, hogy javítsuk a kiválasztást, a képzést, az orvosi-pszichológiai ellenőrzést, felkészítést. És a jó szakembergárdához, jó kocsiparkhoz még mi kell? Természetesen *megfelelő irányítás*. E három tényező összehangolása nélkül csődbe jutna Budapest

millió forint értékű számítógéppel bíbelődik két műszerész, *Kordás István* és *Kis István*, akik különben üzemmérnöki diplomát szereztek. — A sokat tudó berendezés a Központi Fizikai Kutató Intézet gyártmánya — mondja *Kis István*. — Egyelőre nem vesz még részt az operatív irányításban, de rövidesen megkezdődnek vele a kísérletek.

— Az elektronikus forgalomirányító számítógépet szeptemberben helyezzük kísérleti üzembe — mondja *Kuris Kálmán* forgalombiztonsági és irányítástechnikai osztályvezető. — Eddig tizenegyet négyesen és hatosan van felszerelve URH, fokozatosan bővíjük az állományt negyvenre.

— A főváros lakosságának három százaléka lakik olyan helyen, hogy fél kilométeres körzetben nem talál villamos- vagy buszmegállót — mondja *Gyene László*. — Ez igencsak jó arány. Természetesen a BKV 1100 kilométeres tömegközlekedési hálózatán nem egyenletes a forgalom. Nekünk mindenekelőtt az úgynevezett gerinchálózatban lebonyolódó forgalmat kell elősegítenünk a rendelkezésünkre álló technikával. Képzelnék csak el, mi történne a Nagykörúton, ahol kétpercenként követik egymást mindkét irányban a Tátrák, ha tízperces kiesés támad. Ez számítások szerint is vagy négyezer utas! Gyors tájékoztatásukat is szolgálja majd az új számítógép. Ennek a hatalmas méretű tömegközlekedésnek a gyors irá-



Rothermel László, az ügyeletes főliszpecser.

tömegközlekedése. Ahogy a lehetőségeink engedik tehát, úgy fejlesztjük tovább a központi forgalomirányítást.

Megszólal a rádiótelefon

A metró észak—déli vonalának irányítói ezúttal *Pálffy Tibor* operátor és *Katona István* forgalmi menetirányító. Csöndes, félhomályos teremben ülnek a rádióval, telefonokkal, öniró diagramgéppel felszerelt hatalmas asztal mögött. A terem egyik végétől a másikig, nagy félkaréjban leperelőként húzódik a vezérlőpult. A vezérlőpulton fények kúsznak: Kispest fordító vágányára az imént állt be egy szerelvény. A képről minden leolvasható, ami Kispesttől a Deák térig történik. Az alapüzem természetesen automatikus, mindenre felügyel a korszerű technika, arra azonban az ember. Látszólagos tehát az itteniek téltlensége.

Telefonon kapcsolatban vannak valamennyi szolgálati hellyel: a vonatással, a pályafenntartással, de még a portásokkal és takarítónőkkel is. Külön diszpécsertelefonok kötik őket össze az állomások személyzetével, az indítófülkékben szolgálatot teljesítőkkel, a forgalmi ügyeletesekkel, és minden olyan hellyel, ahol beavatkozásra jogosult szakemberek tartózkodnak.

Megszólal a rádiótelefon, bejelentkezik az egyik metrószerelvény vezetője. — Ez így természetes — mondja *Katona István* —, szigorú előírás, hogy rossz rádiótelefonnal nem állhat forgalomba egyetlen szerelvény sem.

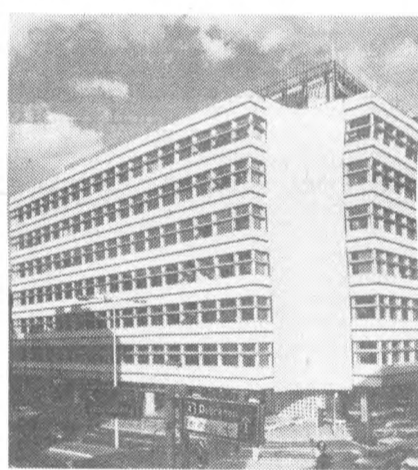
A „leporélló” eddig sötét csikjai egyszerre kivilágosodnak. Megtudjuk, a metró biztosítóberendezési szakemberei dolgoznak a mélyben, most „élesztik” a Deák tértől az Élmunkás térig húzódó új pálya biztonsági berendezéseit. A vezérlőpultnak további két teljesen üres eleme, lapja van, arra kerülnek majd az Élmunkás tér utáni szakasz visszajelzői.

A terem csönd van, a hőmérséklet állandóan húsz fok, a mennyezet hófehér, a padlózat szilvakék. Figyeljük a szakembereket, itt valahogy idegen minden indulat. Az operátor megnyom egy gombot, majd egy másikat, hogy mi is halljuk a beszélgetést. Halkan, határozottan mondja: „102-es jelentkezzen, vétel!”, majd a válaszra: „Szabad fényre, jobb oldali tárolóra, vétel!”

Új számítógép

A minap, amikor óriási vihar volt a városban, megnőtt a munkájuk az irányítóknak. Azonban éjszaka van a legtöbb dolguk: akkor járják végig a különféle szolgálat szakemberei a teljes pályát, hogy másnap ismét közlekedhessenek a szerelvények. A forgalom irányítójának mindenről tudnia kell, hiszen ő felel mindenért, mindenkiért.

A ház ötödik emeletén csaknem 10



A központ épülete.

BOROS JENŐ FELVÉTELEI

nyításához ma már nem elégséges a józan ész. Az elektronika minden információt összegyűjt, tárol, és mindenkor a megfelelő tájékoztatást adja. Az utasoknak is. Ne lepődjön meg senki, ha majd hallja a villamoson: „Jó napon kívánunk, itt a forgalomirányító központ.” Mindenről tájékoztatni fogjuk őket, ami megkönnyítheti az utazást.

A technika nem minden!

Mayer József osztályvezető kalauzál végig bennünket a házban. Megmutatja a diszpécserközpont beszérrögzítőjét, amellyel harminc napig tárolják az eseményeket. A négy fődiszpécser közül ezúttal *Rothermel László* van szolgálatban. Ő intézkedik, ha valahova villamos, trolis, HÉV vagy metró helyett autóbuszokat kell küldeni. Most arra ad utasítást, hogy hat busz álljon be a 26-os járatra, mert a vártnál többen igyekeznek a Margitszigetre.

Megtudjuk, mire képes ez a szoba. Innen egyetlen gombnyomással közvetlen telefon-, illetve rádiókapcsolatot tarthatnak seregnyi villamos-, busz-, trolibusz- és HÉV-végállomással, a libegővel és a fogaskerekűvel, a BKV 19 központi üzemerejével, kocsiszínekkel, garázsokkal, javító-bázisokkal, a forgalomirányító, zavarelhárító kocsikkal. Rövidesen tovább javul a kapcsolatuk a külvilággal: a Kiskörút, a Kossuth Lajos utca, a Duna-part és a Kálvin tér által határolt területen *harminc ipari televíziót* szerelnek fel.

— Fejlődünk — mondja búcsúzóul *Gyene László*. — Arról azonban nem szabad megfeledkeznünk, hogy a technika nem minden. Nem pótolhatja például a figyelmességet, az udvariasságot, a szolgálatkészséget. A *járművezetőkön, indítókon múlik ezután is a legtöbb*. A BKV munkáját továbbra is elsősorban az ő munkájuk alapján ítélik meg a hazaiak és külföldiek.

Fejér Gyula