

# Jobb a közlekedés — de még mindig nem az igazi

Európa szinte valamennyi fővárosában a csúcsidőben lépésben haladnak az autók, az autóbuszok, a villamosok. Rómában például az autóbu-

szok óránkénti utazási sebessége 6 kilométer. Nálunk a „sima járatoké” 18, a gyorsjáratoké 25, az expresszeké pedig 30 kilométer óránként.

ez százal több, mint egy évvel korábban —, s ezért is nyúlik meg a követési idő.

Csuklós buszok nélkül lehetetlen lenne lebonyolítani a forgalmat, hiszen a lámpák, a megállók meghatározzák az átbo-csátóképeséget, s például a Körúton csak ezek az „autóbusz-vonatok” jelentenek megoldást. De a csuklós a követési időnél és főleg, a csúcson kívüli időszakokban „visszaüt”.

A közelmúltban például a 60-as és a 18-as vonalán a régi 60 személyes

kis buszokat 130 személyes csuklókkal váltották fel. Ezzel több mint kétszeresére növelték a kapacitást, megszűnt a zsúfoltság, viszont a 60-as a csúcson az eddigi négy helyett hat, napközben pedig 10—11 percnél gyorsabban, a 18-as pedig a délutáni és az esti órákban 10—13 percnél gyorsabban halad. Különösen a csuklós vonalak átszállási pontjain fordulhat elő, hogy az utas több időt töltsön a megállókban várakozással, mint amennyit az egész utazás igénybe vesz.

## Kedvező változások

Ennek ellenére — s joggal — panaszkodunk elsősorban a zsúfoltság és sokszor a cammogás miatt. Az 1960-as évek második felében állandóan romlott a tömegközlekedés helyzete. Az elmúlt években viszont a kormányzati intézkedések hatására Budapesten határozott javulás tapasztalható.

Korábban sok autóbusz, villamos vesztégeit a garázsokban: nem volt kalauz. A kalauz nélküli közlekedés bevezetésével — ezzel 6000 ember szabadult fel —, megoldódott ez a kérdés. Sok gondot okozott a járművezetők hiánya is. Az 1971-es kormányhatározat nyomán bevezették a forgalmi juttatást — ez az autóbusz-vezetőknek évi 10 ezer forintos többletet jelent —, többszöri béreme-

lésre került sor. A BKV-nál a forgalmi dolgozók és a munkások most havonta átlagosan 350 forinttal keresnek többet, mint két évvel ezelőtt.

Százmilliókat fordítanak járművek beszerzésére: az idén például 200 autóbuszt vásárolnak. Jelenleg egy időben a BKV járművei 15 ezerrel több utast tudnak szállítani, mint két évvel ezelőtt. 1970-ben reggelenként 1070 autóbuszt indítottak útnak, most 1246-ot. Segített a metró, s a lépcsőzetes munkakezdet bevezetése is — az utolsó ütemre most szeptember 1-én kerül sor, 126 iskola tér át az új „menetrendre” —, így megállapítható, hogy javult a helyzet. Mégis panaszkodunk. Miért?

## S mi van napközben...

A tömegközlekedési járművekkel naponta 4,6 millió utazást bonyolítanak le. Az átlagos üzemi idő 18 óra, s a kihasználtság nem magas: a buszok „mozgatott” férőhelyeit figyelembe véve 40,5, a villamosoké 30,6 százalék. Mégis, sokszor alig férünk fel a járművekre. A magyarázat: a 4,6 millió

utazásból 3,2 milliót a reggeli és a délutáni csúcson bonyolítanak le. A reggeli csúcshárom, a délutáni öt órát tart.

A BKV vezetői a legfontosabb feladatnak azt tartják, hogy a két csúcson, tehát a munkába és a munkából hazautazás időszakában segítsenek, gyorsítsanak. Ezt szolgálják a gyors- és az expresszjáratok is. Ezzel csak egyet lehet érteni.

Amit már többen vitatnak: indokolt-e, hogy délelőtt és este is sokszor van zsúfoltság, s ritkán közlekednek a járatok. Ennek több magyarázata is van. A járművek egyharmadát ki kell vonni ezekben az időszakokban a forpalomból, karbantartás, felülvizsgálat miatt, mert csak az éjszaka erre nem elegendő. A délelőtti órákban 480—500 autóbusz áll le, így 740—750 van forgalomban —

## A csuklós mellett és ellen

Sok vagy kevés a csuklós? Jelenleg a járműpark 34 százaléka, s a szakemberek szerint a 40 százalék elérése az ideális. A menetrendkészítésnél az utasforgalmat veszik figyelembe, s a férőhelyszám alapján terveznek. Mivel a csuklósok nagyobb befogadóképességűek, ott, ahol ezeket beállítják, a követési idő általában 50 százalékkal megnyúlik.

Helyes az az elv, hogy egy-egy vonalon azonos típusú járműveket közlekedtetnek. De meg kellene fontolni, hogy éppen a legnagyobb forgalmú vonalakon napközben szólókocsikat állítsanak be. Igaz, ez nem a legkifizetődőbb. Az állam a mozgott férőhely alapján biztosítja a dotációt — az

idén már 2,7 milliárd forintot —, tehát, ha csuklósok helyett szólókocsikat indítanak, ez nem térül meg. Az is igaz, hogy a több járműhöz több emberre van szükség, növekszenek a kiadások. Mégis — ezt a BKV vezetői is belátják — a következő években az utas érdekében napközben is javítani kell a helyzeten.

Csúcson és csúcson kívül egyaránt visszatérő gond: a menetirányítás. A mai forgalom — 3840 járműve van a BKV-nak, ezek 8 milliárdos értéket képviselnek — azonnali intézkedéseket, rugalmas, gyors döntéseket követel, szükség esetén átcsoportosításokat, azt, hogy ha kell, eltérjenek a menetrendtől az utas érdekében.

## Gyenge pont: a menetirányítás

A menetirányítás azonban jelenleg a BKV gyenge pontja. Ennek több oka van. Az is, hogy egy menetirányító, aki sokszor városrészek közlekedéséért felelős, kevesebbet keres, mint az a villamosvezető, akit néhány hete vettek fel. A BKV most már saját tisztviselőket képez menetirányítókat, s egy új módszer bevezetését is tervezi. URH-rádió adó-vevőket akarnak felszerelni, a többi között a buszokra is, s a legtapasztaltabb csoportvezető buszoförök szerepet kapnának a menetirányi-

tásban. Biztos, hogy ez segítené, hiszen a legtöbbjük évek, vagy évtizedek óta járja ugyanazt a vonalat, ismeri a körülményeket.

Budapesten az egyik legtöbbet érintő és érdeklő kérdés a tömegközlekedés. A kormány milliárdokat biztosított és biztosítja a kedvező változás érdekében. Most már a legtöbb a BKV-n múlik, hiszen a feltételek egyre inkább adottak, s ezzel az utas érdekében élni kell tudni.

Moldován Tamás