



BKV

Budapesti Közlekedési Vállalat

Közlekedési fórum az I. kerületben

A főváros ékszerének is nevezhetjük az I. kerületet. A műemlékekben gazdag, hangulatos utcáin, történelmi levegőjű terein sok millió hazai és külföldi látogató fordul meg majd minden évszakban. Érthető, hogy a kerület lakossága különös gonddal figyel a tömegközlekedés alakulását szűkebb pátriájában.

A Hazafias Népfront kerületi székházában szeptember 13-án a Budapesti Közlekedési Vállalat és a kerület közlekedéséért felelős vezetői találkoztak, s beszélgettek kerületi lakosokkal a tömegközlekedés helyzetéről. Mintegy hetven érdeklődő töltötte meg az így kissé szűknek bizonyult termet, ahol színes tablón mutatkozott be a vállalat, adatokkal is szemléltetve azokat az erőfeszítéseket, amelyeket a napi 4,5 millió utas biztonságos közlekedése érdekében kifejt. A hangulatos kis kiállítás ahhoz is hozzájárult, hogy könnyebben szót értsenek az egy célért gondolkodó emberek.

A fórumon részt vett Kovács Györgyné, az I. kerületi Hazafias Népfront titkára, dr. Zahorák Jánosné, az I. kerületi Tanács elnökhelyettese. A Budapesti Közlekedési Vállalatot Gyene László forgalmi igazgató képviselte. A találkozó programja a BKV munkáját, vállalat intézményeit bemutató Kék-sárga rapszódia című film vetítésével kezdődött, amelynek megtekintése után Gyenes László rövid előadást tartott a fővárosi tömegközlekedés eredményeiről, helyzetéről, a fejlesztés célkitűzéseiről. Beszédében hangsúlyozta, hogy a főváros a jelenlegi gazdasági helyzetben már nem tud vállalni nagyobb kiadásokat, ezért a mennyiségi növekedés helyett a minőség javítása érdekében fáradoznak a vállalati szakemberek. Részletesebben szólt előadásában a közlekedés I. kerületi helyzetéről, ezzel is segítséget adva a jelenlévőknek kérdéseik megfogalmazásához.

A több órás program során tucatnyi közérdekű kérdést tettek fel a kerület lakosságának képviselői, közöttük nem egy olyat is, amely megfontolásra érdemes a főváros egész tömegközlekedése szempontjából. Barátosi József tanár az I/5-ös körzet lakói nevében mondta el észrevételeit. A kerület idősebb generációjának tapasztalatai alapján hozzászólásának bevezetőjében kiemelte, hogy jól emlékezik azokra az időkre, amikor még el sem lehetett képzelni ilyen ütemű fejlődést a fővárosi közlekedésben. Népünk és a főváros vezetése sokat tett

azért, hogy 1945. óta világvárosi közlekedés alakulhatott ki. Hozzászólásában akadt több észrevétel is. Szólt arról, hogy a buszok, villamosok állomásain esténként idejében kapcsolják be a helyi közvilágítást, az esővédő várófülkék oldalfalait olyan üvegezéssel lássák el, hogy a várakozók idejében megláthassák az érkező járművet, illetve annak vezetője is észre tudja venni a várakozó utasokat, továbbá ha a járművön nem is jeleznek, akkor is álljon meg. Tapasztalatai alapján vetette fel, hogy az autóbuszok a menetidő csökkentése érdekében nem minden esetben állnak elég közel a járdaszigethez. Szerinte ez még nagyobb idővesztést okoz: az idősebbek, kisgyermekes szülők vagy betegek csak ügyel-bajjal tudnak a távolabb lévő és magasabb peronra felszállni. Több, későbbi hozzászólót előzött meg, amikor elmondta, hogy a metró hangszóróiból néha érthetetlen az utastájékoztató. A tanács illetékesei számára címezve elmondta, hogy a többi között a Krisztina téri villamosmegállónál az út anynyira felfagyott, gödrössé vált, hogy a megállóban várakozókra eső idején az arra haladó gépkocsik felcsapják a felgyült vizet, a munkába sietők már nem tudnak átöltözni, sok kellemetlenségben van részük. Az Attila úton az út szélén parkoló járművek akadályozzák az úttisztítást. Kérte, jelöljenek ki a hónap során egy állandó napot, amikor ezt a munkát megfelelően el tudják végezni, megtiltva a parkolást erre az időre. Felhívta a BKV figyelmét arra, hogy a 18-as villamos János-kórházi megállójánál a sínközt fel kelene tölteni — mint ahogy a sínfelújítás előtt volt —, hogy az utasok balesetmentesen és kevesebb fáradsággal tudják megközelíteni a busz megállót.

A 16-os buszjáratnál kapcsolatban hangzott el a legtöbb hozzászólás. A népfront vári munkabizottságának képviselője „öröközöld” témának nevezte, s több ötletet is adott a járat közlekedésének javításához. Javasolta, hogy a Moszkva téri végállomáson az egyenletesebb indulás érdekében lámpával indítsanak, ne pedig a buszvezető jól-rosszul járó karórája szerint. A végállomásra a 16 és a 16/A jelű busz a tényleges indulás sorrendjében érkeznek be, ezzel elkerülhető reggel a felesleges izgalmakat okozó futkosás az éppen indulást jelző járműhöz. A Karolina úti tapasztalatokra alapozva kérte, hogy a 12-es buszhoz hasonlóan, bízzák a buszsofőrre, mikor indul, van-e még idő várni az indulással, vagy

azonnal menjen tovább, attól függően, hogy az előző kocsik mikor indult ki a végállomásról. Szükségesnek látja, hogy a 16/A járat vonalát hosszabbítsák meg a Március 15. térig. Ezt a javaslatot a jelenlévő kerületi lakosok egyetértő tapsal fogadták. Élénk helyesléssel nyugtázták azt is, hogy a Moszkva téri metró mozgólépcsőjéhez hasonlóan a Batthyány téren is programozzák a lépcsők mozgási irányát a napszak terhe-



lésének megfelelően, illetve aszerint, hogy melyik irányból erősödik az utasforgalom.

Vértes Edéné kérte, hogy vizsgálják felül a 9-es és a 19-es villamos vonalán a menetirányítást, mivel az a tapasztalata, hogy a két járat nagyon rövid időközben követi egymást, s elhaladásuk után nagy a szünet. Ugyanezt az egyenletességet kérte a 86-os és a piros 86-os busznál is. Kifogásolta, hogy a villamosok ablakainak tisztasága nem méltó a főváros tömegközlekedésének jó híréhez.

Nyulászi Mihály a legilletékesebbhez, a forgalmi igazgatóhoz címezte kérdését: a busznak, villamosnak kocsiszínbe menet meg kell-e állni az útjába eső megállóknál? Hozzászólásában összevetette a kék és piros metróvonalakon dolgozók szolgálatellátásának minőségét, és megállapította, hogy a

régebbi, piros vonalon az utasforgalmat — és ellenőrzést — gondosabban szervezték meg az ott dolgozók. Azt is elmondta, hogy az utasok egy része a zsúfolt járatok helyett kerülőúton jár munkahelyére, utasszámláláskor nehogy az így kialakult helyzetet vegyék meghatározónak.

Az 1/4-es HNF körzeti bizottság titkára egy régebbi betétjárat visszaállítását kérte a Szarvas tér, János-kórház között, a Maros utca közbeiktatásával, annak érdekében, hogy a kerületi egészségügyi intézményekhez gyorsabban lehessen eljutni, a „dugók” elkerülésével. Javaslata mellett arra is felhívta a figyelmet, hogy az illetékesek rendszeresebben végezzék a megállók tisztántartását, egyes helyeken, például a Horváthkertenél télen egy konténerben tároljanak sós homokot, hogy a csúszós, balesetveszélyes útszakaszt járhatóbbá tegyék — akár maguk az utasok is. Idősebb nyugdíjasok, de a fiatalabbak is szívesen vállalnák ezt a kis társadalmi munkát.



Korom Emil a kulturáltabb utasforgalom velejárójának érezte, hogy mind több és több, erre alkalmas megállónál építsenek esőbeálló utastartózkodót. Konkrét példaként emelte ki a 16-os busz Moszkva téri végállomását, ahol szintén szükség van erre. Hangot adott annak a véleményének, hogy a megállók tisztaságának megóvásában maga az utazóközönség a legilletékesebb, a lakosság kulturáltságának egyik fokmérője az is, mennyire becsüljük meg fővárosunkat, hogyan vigyázunk annak értékeire, ezen belül a tömegközlekedési járművekre.

Gál Tibor egy külföldi vendége véleményét tolmácsolta, aki Budapesten a tömegközlekedést világviszonylatban is igen jónak, szervezettnek látta. S bár egyetért

ismerősével, elmondta, hogy a 29, 65, 165-ös buszjáratok szinte együtt, konvojban indulnak a Szépvölgyi útról, ami elég sok bosszúságot okoz.

Baksa Ottóné az Attila utcai lakosok nevében kérte az illetékeseket, hogy az Attila út és a Mikó utca sarkára helyezzenek közlekedési lámpát, illetve fessenek fel zebrát a Vérmező biztonságos megközelítésére, mivel az ottani óvodásokat-iskolásokat nevelőik rendszeresen viszik a parkba.

Majd minden hozzászóló kitért a szintén örökzöld témára, a siklóra. A többség egyetértett abban, hogy ennek a megépítése akkor válna ismét aktuálissá, amikor a Vár rekonstrukciója befejeződik.

A főváros közlekedési vállalatának mind jobb, kulturáltabb utaskiszolgáló tevékenységét is többen hangsúlyozták. Kiemelték, hogy számottevően javult az utazóközönség tájékoztatása az utóbbi években. Elismerően szóltak arról, hogy mind több buszon, villamoson, HÉV-en induláskor a járművezetők köszöntik utasaikat, a csomópontoknál közlik az átszállás, továbbutazás lehetőségeit.

Gyene László forgalmi igazgató válaszódo összefoglalóját egy, a tanácskozársra vonatkozó adattal kezdte: 34 témakört jegyzett fel, amelyre a BKV-nak válaszolnia kell.

— Ezek között — mondotta — természetesen sok olyan is akadt, amelyet nem lehet rögtön megválaszolni, szakemberek és a lakóterület vezetőinek egyeztetését igénylik. Több olyat is talált, amelyek intézése kizárólagos tanácsi hatáskört érint, ezek megoldását véleményükkel kiegészítve a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága elé terjesztik.

— Egyben minden kérdező bizonyos lehet: körültekintően megvizsgálunk minden itt felmerült kérdést, nem hagyunk érdemi válasz nélkül egyet sem. Amelyekre most nincs módom válaszolni, azokra levélben adunk választ. Járatmódosítási észrevételeket eljuttatjuk a Fővárosi Tanácshoz. A megállók kijelölése és az ezzel összefüggő kérdések megoldása a kerületi tanács és a BKV közös feladata, amelynek során a vállalat nem kívülről szemléli az eseményeket, nem csupán a végrehajtás szerepét vállalja magára, hanem a munkát segítő felmérések, elemzések, kezdeményezések feladatait is. Ennek egyik legfontosabb biztosítéka az a folyamatos munkakapcsolat, amely a kerületi tanács és a Budapesti Közlekedési Vállalat együttműködését jellemzi.

— Már most, idejében szólnom kell, hogy amelyik kérés járműtöbbletet igényel, az — sajnos — nem valósítható meg, egyrészt a vállalatot sújtó járművezetőhiány miatt, másrészt pedig csak más vonalokról lehetne elvonni járműveket.

— Hadd tegyek néhány észrevételt az utasszállítás minőségéről. Tisztában vagyunk azzal, hogy az elkövetkező időkben tovább növekszik utasforgalmunk, egyre több gépkocsitulajdonos száll át autójáról a

BKV villamosaira, buszaira, s a turisták is vesebben veszik igénybe a tömegközlekedési eszközöket. Ennek a növekvő forgalomnak, utasszámnak a kulturált kiszolgálása minden dolgozónk tudásának legjavát követeli. Járatainkat rendszeresen, meglepetésszerűen ellenőrizzük. Körülbelül 6000 járművezetőnk van, közöttük, többségében becsületes, szakmaszerető emberek, szép jövedelemmel.

— A menetrend és a forgalomszervezési intézkedéseink segítésére számítógépes programokat dolgozunk ki, amelyeknek eredményeit összevetjük a forgalomszámolás adataival, a válasz a legtöbb esetben megnyugtató.

— A menetrendszerűség, a járategyenletesség kérdéscsokra legtöbbször a forgalmi csúcsidőkben kerül előtérbe. Sajnos, ha a közúti forgalom lelassul, megáll, a villamossínen autók torlaszolja el a továbbhaladást, a buszúton más járművek sorakoznak, a mi járműveink is lelassulnak, megállnak, „szétesik” a menetrend. Kísérletezünk új műszaki megoldásokkal is. Ezek közül kettőt emelnék ki. Budán vizsgáljuk azt a lehetőséget, hogy buszaink műszereikkel befolyásolhassák a közlekedési lámpák jelzészváltását. Például: ha zöld jelzés esetén meghatározott közelségben van a jármű, annak áthaladásáig nem vált át. Menetirányítóink kötelessége, hogy a forgalom mindenkor helyzete szerint intézkedjenek. A másik már nem is nevezhető kísérletnek, inkább szélesítendő gyakorlatnak: a VI. ötéves tervben 250-nél is több URH-készüléket szerelünk fel járműveinkre, amelyek segítségével a forgalom szükséglete szerint azonnal intézkedni tudunk.

— Mindig örülünk, ha a hazánkba látogató külföldiek elismeréssel szólnak munkánkról, számunkra mégis elsősorban a főváros lakosságának tömegközlekedése a fontos, az itt élők véleménye a mérce. Ennek ellenére engedjük meg, hogy elmondjam azt, hogy európai szinten a szakemberek több szempont szerint értékelve, előkelő helyre teszik fővárosunk tömegközlekedését. E szempontok elsősorban a járművek sebessége, sűrűsége, a közlekedési hálózat nagysága, járműveink általános tisztasága.

Mészáros Tamás, a kerületi tanács képviselőjében válaszolt a tanácsra tartozó kérdésekre, s a hasznos tanácskozás jó hangulatban fejeződött be. (x)

