

NÉPSZAVA

Biztató premier a Budafoki úton:

244 Csökkent a zsúfoltság

A jövő év közepéig az egész fővárosban bevezetik a lépcsőzetes munkakezdet

Mikor lehet a budapesti autóbusszon és villamoson kényelmesen utazni? Azok a százezrek, akik nap nap után villamossal vagy autóbusszal járnak munkába, a kérdésre bizonyára egyöntetűen azt válaszolnák: reggel 5-kor, vagy késő este.

A hétfői Budafoki úti premier tapasztalatai szerint csúcsban is, de egyelőre csak ezen az egy útvonalon. Szeptember 4-én a 10-es és a 10/A jelzésű autóbussz vonalán bevezették a lépcsőzetes munkakezdet. Negyed 6 után néhány perccel indult meg az utasáramlás,

s ettől kezdve 8 óráig érkeztek a munkába igyekvők, de ezúttal már nem kellett mérgeledniük: a két buszok kétpercenként követték egymást, többször még ülőhely is akadt. A 32 budapesti üzemből 16 tért át új munkakezdesre. Az intézkedés 8 ezer embert érintett. Egykét kivétellel 15 perces időeltolást alkalmaztak: a korábbinál ennyivel előbb vagy később kezdtek. A megállóknban a BKV forgalomirányítói pontosan jegyezték, mikor hányan szállnak fel és le, s az adatok igazolják az intézkedést.

s most már a hétfői Budafoki úti tapasztalatok — szerint 20 százalékkal csökken a zsúfoltság, ezt pedig másféleképpen csak több milliárdos beruházással lehetne elérni. Egyébként a Budafoki úti jól tükrözi az egész fővárosi helyzetet: 900 ezer dolgozó és diák utazását figyelték meg. Tizenöt percenként változik a kép. A munkaidő-kezdési csúcsok: 6 óra — 199 300, 7 óra — 181 40, 7 óra 30 — 139 612, 8 óra 234 946 utas. Ugyanakkor 6.15-kor csak 12 ezren, 7.15-kor 8642-en igyekeznek munkába. Vagyis a csúcsban a járművek száma állandó, a kihasználtság viszont 20 és 120 százalék között ingadozik.

A legilletékesebbek örömmel fogadták az intézkedést, annak ellenére, hogy sokuknak korábban kell felkelnie. Néhány vélemény: Baksai Györgyné, a Kábelgyár dolgozója: — Sokszor 4—5 autóbusszról is lemaradtunk, s ez legalább 10 perc idővesztés volt. Inkább negyedórával előbb indulok, de kényelmesen utazom. Most kétpercenként jön a busz, s reméljük, nemcsak a bemutatkozás alkalmából. Hellinger Pál, Csőszszerelőipari Vállalat: — Budafokról járok be, igaz, most a 10-es vona-

lán gyors és kényelmes a közlekedés, de például a 3-asra nem lehet felférni. A lépcsőzetes munkakezdesről csak akkor készíthetnek igazán mérleget, ha már mindenütt meglesz. Az emberek többsége 2—3 átszállással jut el munkahelyére.

A Budafoki út csak a kezdetet jelenti. Azt mindenesetre bizonyítja, hogy ésszerű és az utas érdekét szolgáló változtatásokról van szó. A Gyömrői út következik, majd fokozatosan a jövő év közepéig az egész fővárosban áttérnek az új munkarendre. Az előkészítés és a forgalom állandó követése nem a premierre, hanem hosszú hónapokra szóló feladat. A BKV-nak gondolnia kell a 170 ezer ingázóra, tehát a menetrendek módosítására csak a BKV-val és a Volánál összhangban kerülhet sor.

A fővárosi tanács sokoldalúan készül fel, hiszen bizonyára sok helyütt változtatni kell a bölcsődék, óvodák nyitva tartásában, módosulnak a kereskedelmi csúcsok is. Bár a lépcsőzetes munkakezdes rendkívül sok feladatot ad — megéri, hiszen százezrek egyik legégetőbb, mindennapi gondjának enyhítését szolgálja.

Moldován Tamás

Óra	Utasszám a lépcsőzetes munkakezdes bevezetése előtt	után
5.00—5.15	350	280
5.15—5.30	1100	660
5.30—5.45	1520	1075
5.45—6.00	600	820
6.00—6.15	1000	820
6.15—6.30	1330	840
6.30—6.45	850	1100
6.45—7.00	1260	800
7.00—7.15	900	840
7.15—7.30	850	760
7.30—7.45	500	750
7.45—8.00	400	340

A kihasználtság egyenletesebbé vált. Itt az autóbusszok óránként 4400 utast tudnak szállítani, a lépcsőzetes munkabevezetés előtt mégis, a zsúfoltság idején is jóval kevesebben vették igénybe a járatokat. A magyarázat

egyszerű: háromnegyed 6-kor például 1500-an vették igénybe a járatokat, tehát a lépcsőkön is utaztak, 6 órakor pedig csak 500 utas volt. A lépcsőzetes munkakezdes az utazások elosztását jelenti. Az előzetes számítások —