

A SZIMPÓZIUM ÉS A FŐVÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉS

Írta: Daczó József, a Budapesti Közlekedési Vállalat vezérigazgatója

A III. Városi Forgalmbiztonsági Szimpóziumon elhangzott előadásoknak, a lefolyt vitának, de különösen az elfogadott ajánlásoknak nagy jelentőségük van Budapest tömegközlekedése számára is.

Ez a Szimpózium olyan időszakban foglalkozott ezzel a nagyon fontos kérdéssel, amikor a kormány vizsgálta az ország közúti biztonságának helyzetét, és annak javítására nagy jelentőségű határozatokat hozott. Ezekből a Budapesti Közlekedési Vállalatra is sok fontos feladat hárul. Hiszen az MSZMP Központi Bizottságának 1972. november 15—16-i ülése is külön kihangsúlyozta a budapesti tömegközlekedés javításának — és biztonsága fejlesztésének — szükségességét.

A BKV részéről úgy véljük, hogy a Szimpózium ajánlásainak megvalósításához mind a politikai-társadalmi, mind a gazdasági feltételek a korábbi tanácskozásokhoz képest sokkal kedvezőbbek.

A budapesti tömegközlekedésnek naponta mintegy 5 millió utazást kell lebonyolítania! Örvedetes, hogy ennek 10%-a már biztonságosan, a föld alatt, metróval bonyolódik le.

Az utazások 90%-a azonban a felszínen — sajnos egyre nehezebb forgalmi viszonyok között — történik. Ezt a feladatot a Budapesti Közlekedési Vállalat több mint 1000 km-es hálózaton 4000 különféle járművel látja el.

A tömegközlekedésre is igaz az a tétel — amelyet a Szimpózium is hangsúlyozott —, hogy a közúti forgalom és a járművek számának növekedésével nem törvény szerűen jár együtt a forgalmbiztonsági helyzet romlása, a balesetek számának növekedése. Viszont igaz az is, hogy a baleseti veszélyforrások növekednek. Annak érdekében, hogy ez ne vezessen a balesetek számának emelkedéséhez, sokoldalú, komplex, egymással szorosan összefüggő intézkedéseket kell tenni, amelyekkel a veszélyforrásokat csökkenteni lehet.

Olyan fontos feladatok várnak ránk, mint a forgalom tervezése, szervezése, a forgalomirányítás s annak legcélszerűbb szervezetének kialakítása, a tömegközlekedési járművek gyártása és üzemeltetésük műszaki megalapozottsága stb. Hasonlóan fontos az emberek között végzett munka, a kiképzés és a továbbképzés, az oktatási módszerek fejlesztése, a balesetelhárítási propaganda hatékonyságának fokozása, és nem utolsósorban a forgalom ellenőrzésének rendszeressége és következetessége. A Szimpózium helyesen mutatott rá ezeknek a feltételeknek egyidejű és összehangolt javítására és valamennyi érdekelt szerv együttműködésének fontosságára. Ilyen komplex intézkedéseket tartalmaz a BKV „Középtávú 5 éves Forgalmbiztonsági Terve” is. Ezt a tervet, éppen a kormány határozata és a Szimpózium ajánlásai alapján most ismételtelen felülvizsgáljuk, átdolgozzuk, és kijelöljük az új helyzetből adódó további tennivalókat.

A Szimpózium ajánlásai közül kiemelkednek azok, amelyek nemcsak a tömegközlekedést lebonyolító vállalatok számára nyújtanak további tájékozódást a forgalmbiztonság javítása érdekében, hanem szélesebb módon is felölelik — az érdekelt egyéb szervek és ágazatok számára tett ajánlásokkal is — a biztonságot elősegítő műszaki, szervezési, tudományos feladatokat.

Ilyenek például — és ez a tömegközlekedést végző vállalat számára nagy fontosságú —, hogy a járművek konstrukciós kialakításánál és gyártásánál is messzeemenően figyelembe kell venni a forgalom biztonságával összefüggő műszaki igényeket. Rámutatott arra, hogy a járművek egyre nagyobb férőhelyűek lesznek, egyre több embert szállítanak: a biztonság, a műszaki megbízhatóság jelentősége is egyre növekszik. Elengedhetetlen tehát, hogy a gyárak nagy figyelmet fordítsanak járműveik üzembiztonsági értékeire.

Ebből a szempontból is különösen örvedetes az a jó kapcsolat, amely a BKV és az Ikarus, a Ganz-gyár, valamint az NDK-beli LEW-gyár között az utóbbi években létesült. Nagyrészt ennek köszönhető az új 200-as autóbusszalád korszerűbb és üzembiztosabb kialakí-

tása, a hidromechanikus sebességváltó, a kormányrásegítők, a Knorr-fékrendszerek beépítése stb.

A BKV nagy figyelmet kíván fordítani a Szimpózium ajánlásai közül a további kutatások és a műszaki-technikai eredmények alkalmazására a forgalom biztonsága érdekében. Együttműködünk több tudományos kutatóintézetrel, üzemmellel, és a Műszaki Egyetemmel. E kutatásokra jelentős fejlesztési összegeket fordítunk.

Számos egyéb ajánlás megvalósítása is javítani fogja a forgalom biztonságát. Ide tartoznak azok a korszerű járműkarbantási rendszerek, a ciklikus cseredarabos javítási technológiák, amelyekre a Szimpózium is felhívta a figyelmet. Ezek nálunk jelenleg bevezetés alatt állnak, és — máris örvedetes csökken a különböző műszaki hibákból adódó balesetek száma.

A fővárosi tömegközlekedés számára is nagy jelentőségűek azok az ajánlások, amelyek a közlekedésben dolgozó emberek szakmai felkészültségével, alkalmasságával, a járművezetés biológiai és pszichológiai összefüggéseivel, a környezetnek a közlekedésben részt vevő emberekre gyakorolt hatásával foglalkoztak. A BKV-nál e tekintetben is számottevő eredmények mutatkoznak. A legfontosabb, hogy a munkaerőhelyzet javulása következtében csökkent a járművezetők korábbi túlterhelése, és ma már sokkal kiegyensúlyozottabb munkafeltételek között tudják felelős feladataikat ellátni.

A munkaerőhelyzet javulása lehetővé teszi azt is, hogy a vállalat szigorúbb mércét állítson a tömegközlekedésben részt vevő járművezetők elé, akik munkaidejük 90—94%-át a városi forgalom egyre nehezedő körülményei között tényleges járművezetéssel töltik el. Különösen fontos tehát, hogy a Szimpóziumnak az emberi tényezőkkel foglalkozó ajánlásait a közlekedési vállalatok — közöttük a BKV is — feltétlenül hasznosítsák a járművezetők kiválogatásának mércéjénél, a szakmai továbbképzésben, a pszichológiai és alkalmassági vizsgálatok előírásainál, s a dolgozókkal való foglalkozás során.

Különösen nagy figyelmet érdemelnek azok az ajánlások, amelyek a forgalomban részt vevők figyelmének erősítésére, az ellenőrzés feladataira és a szabálysértések szigorúbb megtorlására vonatkoznak. Hiszen a tömegközlekedésben részt vevő járművezetők körében is nem annyira a KRESZ-szabályok ismeretének hiányából következnek be a balesetek, hanem a szabályok megsértéséből, esetenként durva figyelmen kívül hagyásából, felelőtlen magatartásból.

A KRESZ-ismeretek oktatására a továbbiakban is nagy figyelmet kell fordítani, sőt az oktatás módszerbeni, tartalmi fejlesztésére az eddigieknél nagyobb anyagi eszközöket is áldozni kell. Ez azonban csak akkor fog realizálódni a balesetek csökkentésében, ha rendszeresebbé tesszük az ellenőrzést, és a szabályokat durván megsértőket szigorúbban felelősségre vonjuk. A budapesti tömegközlekedésben nem tűrhető el az olyan dolgozó, aki könnyelmű magatartásával vagy felelőtlen ségével veszélybe sodorja az utasok biztonságát, életét. E tekintetben nincs helye semmiféle álhumanizmusnak, és örülünk annak, hogy a Szimpózium erre vonatkozó ajánlásával a BKV ilyen irányú törekvéseit is megerősítette.

Az emberi magatartás a közlekedésben abból a szempontból is nagy jelentőségű: hogyan tartják be az úgynevezett „íratlan” szabályokat.

Ennél a kérdésnél merül fel erőteljesen a tömegközlekedési járművek elsőbbségének jelentősége, hogy az egyéb járművezetők a tömegközlekedési járművek gyorsabb haladását elősegítsék. Ennek érdekében nálunk újszerű kezdeményezés történt, amikor a Rákóczi úton és a Kossuth Lajos utcán a buszoknak külön sávot jelöltek ki. Ez az intézkedés azonban csak akkor lesz hatékony, ha a járművezetők tiszteletben tartják az autóbussz számára fenntartott külön nyomot, ha a közüzemi és a rakodó járművek csak a legszükségesebb ideig foglalják le azokat, illetve a jobbra kisívtben befordulni kívánó járművek vezetői időben, kellő körültekintéssel jelzik szándékukat és veszik igénybe az autóbusszsávot.

Ugyanilyen jó együttműködésre volna szükség a körforgalomban, a kereszteződéseken áthaladó járművek esetében, és az autóbusszoknak a megállóhelyekről történő kihaladásánál is.

A tömegközlekedési járművek biztonságos és kulturált utazási körülményeinek megteremtése nemcsak a BKV feladata, nagy szerepe van ebben a helyes forgalomirányításnak, a forgalomszervezésnek, valamint a járművezetők egymáshoz való viszonyának.

A Szimpózium ezekre a kérdésekre is nagy figyelmet fordított. Ajánlásait figyelembe véve eredményesebben lehet szembeszállni a baleseti számok növekedésének tendenciáival — már az 1973-as évben.