

a peremkerületek közlekedésének megjavítására

Kispest, Pestlőrinc, Pesterzsébet, Csepel... Mintegy fél-millió ember él e négy dél-budapesti kerületben. Hajnalban, reggeltől 100–150 ezer dolgozó indul innen munkába villamoson, autóbusszon: Kispestről Csepelre, Erzsébetről Pestlőrincre — és persze Zuglóba, Óbudára, Kőbányára is. Hozzávetőleges számítások szerint **el negyedmillió órát töltenek el naponta utazással.**

A négy munkáskerület közlekedési viszonyai éppen ezért gondos tanulmányozást, a problémák alapos ismeretét követelik meg. Hogyan vélekednek a munkáskerületek közlekedéséről a legérdekeltberek: a villamosozó, autóbusszozó dolgozók?

A Nagyvárad tér afféle gyűjtőmedence. Reggel öt és fél nyolc között 40 000–50 000 embert szállítanak el innen a 43-as, 51-es, 52-es, 54-es villamosok. Felszállok egy Kispestre tartó, zsúfolt 52-esre.

Csúcsforgalom idején...

Jankó Ferenc a János Kórház közeléből jár be dolgozni az egyik Gyömrői úti üzembe. Ahogy szóba elegyedünk, első szava dicséret:

— A 63-as gyors, jó járat. Különösen most, hogy az új UV-kocsikat beállították. De az 52-es... Régimódi, kis kocsik ezek, örökké zsúfoltak. Több új szerelvény kellene erre a vonalra, a csúcsforgalom idején pedig sűríteni kellene a járatokat.

Átszállók a 30-asra. Egykocsis járat, a Gubacsi úti és a Határ úti lakótelepnél zsúfolásig megtelik. A kalauznó megjegyzi, hogy ez a villamosjárat még a déli órák »holt-szezonja« alatt is állandóan zsúfolt. Csorba Gézáé, a Gubacsi úti lakótelep egyik háziasszonya mindjárt telepi lakótársainak véleményét is tolmácsolja:

— Nem jó az erzsébeti közlekedés. Meg kellene már hosszabbítani az 59-es járatot az Alsó-Határ útig és a Köves utcáig.

Régi kocsik — vagy új kocsik

járjanak

a peremkerületekben?

A kerületi tanácsok és pártbizottságok vezetői nemrégiben ugyancsak ankétokat, közvéleménykutatást tartottak. A XIX. és XX. kerületi pártbizottságon már összesítették a

kívánságokat és panaszokat, érdemes idézni véleményüket:

— Elsősorban szükség lenne a munkáskerületek járatainak további sűrítésére, a lehetőség szerint modern kocsikkal is. Pesterzsébetnek és Kispestnek régi sérelme, hogy ki-mustrált, magas lépcsőjű kocsik látják el a jávárszt a nagyforgalmú Vörös Hadsereg út és Ady Endre utca forgalmát. Miért nem lehet néhány új kocsit a peremkerületekben járatni? Meg kellene vizsgálni az autóbusszok menetrendjét is — jó néhányszor előfordult már, hogy éppen délután, csúcsforgalom idején csoportosították át a külvárosi járatokat.

Először a modern kocsik járatásáról kérünk véleményt.

— Nem indokolt a kérés. Tekintettel kell lennünk a belváros fejlesztésére s arra, hogy a nagyforgalmú főútvonalakon jobban ki lehet használni az új, gyors kocsikat — mondják a fővárosi tanács közlekedési igazgatóságán.

Mi a valóság? A tanácsok és pártbizottságok véleménye szerint a hosszú megállóközü peremkerületekben legalább olyan jól ki lehetne használni az új, gyorsabb kocsikat — sőt, jobban, mint a belvárosban, ahol 250–300 méteresek csak a megállóközü. Pesterzsébeten a 30-as villamos — döcög, egykocsis járat — menetideje 45 perc. Az új UV-kocsik 30–32 perc alatt futná be ezt az útvonalat. Az 52-es járat menetideje ugyancsak mintegy háromnegyed óra. Itt is 10–15 perccel csökkenthetnék ily módon az utazás időtartamát. Figyelembe véve azt a kétségtelenül fontos szempontot, hogy a belvárosban lehetőleg modern járművek közlekedjenek — 15–18 új kocsit jól kihasználhatnának, sokkal gazdaságosabban üzemeltethetnék a munkáskerületekben.

„Operatív terv” és hibái

A járatok sűrítése már vitathatóbb probléma. Az FVV igazgatóságán igen komoly erőfeszítéseket tettek a csúcsforgalom enyhítésére, például az Üllői úton, a Vörös Hadsereg úton. Ezekkel a vonalakkal nincs is annyi baj. Annál több a panasz a 30-as, 31-es villamosok, a 23-as autóbussz ritka járatára.

A fővárosi tanácsnál kidolgozott menetrenden szemlél-

hető, melyik járatot milyen napszakban sűrítik. A délutáni csúcsforgalom idején azonban a munkáskerületek jó néhány autóbusszvonalat megrikítják, mert a külvárosi csúcsforgalom csaknem egybeesik a belterületivel.

Az autóbusszüzem kocsihányra hivatkozik — a tanácsok és pártbizottságok véleménye szerint azonban a szervezés is hibás. A 23-as buszok közül például négy kocsit az 54-es vonalra irányítanak át délután — pontosan a 23-as »rekordforgalma« alatt. Nemi lenne kárbaveszett fáradság, ha a fővárosi tanács közlekedési igazgatósága és a Fővárosi Autóbussz Üzem szakemberrel ismét átvizsgálnák a közlekedési »operatív tervet«, s a meglévő járművekkel javítanának néhány szervezési hibát.

A munkáskerületek problémáinak megoldására már született néhány jó, hasznos elgondolás. A XIX. és a XX. kerületi tanács közlekedési osztályán a Határ úti villamosjárat meghosszabbítását szorgalmazták. Nagy szükség lenne ezenkívül a három peremkerületet összekötő villamosjáratra.

A fővárosi tanács közlekedési igazgatósága is javaslatokat dolgozott ki néhány szembe-futó közlekedési fogat-kosság megszüntetésére. A kistérségi vonalon például tíz új UV-típusú szerelvényt kap néhány villamosjárat.

Nyárra elkészül

a lépcsőzetes munkakezdés

A munkáskerületek legsúlyosabb gondja: a csúcsforgalom idején mutatkozó nagy zsúfoltság, amely rongálja a kocsikat, rengeteg vitának, kellemetlenségnek szülője. Erre igen sok dolgozó hívta fel a figyelmet, de meg kell mondanunk őszintén, hogy a lépcsőzetes munkakezdés megszervezése — jobbra az üzemek vezetőinek ellenállása miatt — vontatott, lassú. Néhány felső utasításra, erőlyes rendszá-bálya lenne szükség.

Ehhez a munkához a közlekedési szakszervezet vezetői is segítséget adnak. Sőt, rövidesen a Szaktanács elnöksége elé terjesztik mindazokat a javaslatokat, amelyeket a közlekedés, és különösen a munkáskerületek közlekedésének javítására kidolgoznak.

Várkonyi Margit