

244 AZ AUTÓBUSZFORGALOM SŰRÍTÉSE

A fővárosi közlekedés megjavításában néhány évvel ezelőtt még az új autóbusszjáratok indítása jelentette az egyik fő feladatot, erre kellett felhasználni a beszerzett új autóbuszok jelentős részét. Ez a folyamat ma már legnagyobb részt lezártnak tekinthető, hiszen Budapest lakosságának csupán 4 százaléka lakik 500 m-nél távolabb a tömegközlekedési (villamos-, autóbussz-, trolibusz-) vonalaktól.

Megnyílt tehát a lehetősége a járatok sűrítésére, amelynek az utóbbi öt évre vonatkozó érdekes adatai a következők:

Az egyes viszonylatokban közlekedő kocsik száma	A viszonylatok száma	
	1958 aug.	1963 nov.
1—9 db	45	40
10—19 „	19	20
20—29 „	3	14
30—39 „	1	4
40—49 „	1	1

A sűrítés különösen jelentős volt ebben az évben, amikor erre a célra 129 kocsit használtak fel. Ebből 5—5 kocsit kapott a 4-es, 12-es és 15-ös járat, míg további öt vonalat 4—4, 17 viszonylatot pedig 3—3 kocsival sűrítettek. Valamelyest enyhítette a közlekedési gondokat, hogy a legalacsonyabb kategóriába tartozó, 1—9 kocsival rendelkező rendszeres járatok száma az összes viszonylatoknak ma már csak 49 százalékát teszi ki, szemben az 1958. évi 65 százalékkal.

Figyelemre méltó, hogy az új járatok megindításával, de főleg a sűrítés eredményeként jelentősen megnőtt számos kerületben a csúcsidőben (5.30—8, illetve 14—19 óráig) közlekedő kocsik száma, mint ezt a következő példák szemléltetik:

A csúcsidőben közlekedő kocsik száma
1958 augusztus 1963 november

I. kerület	65	152
IV. „	36	61
X. „	87	123
XIX. „	45	78
XX. „	45	87
XXI. „	45	94

Bár a fokozatos sűrítéssel és a 8 járaton végrehajtott csuklósítással nyert férőhelynövelés egyes csúcsórákban még ma sem elégíti ki minden igényt, többhelyütt már felmerül az egyes útvonalak

telítődésének a problémája. Jellemző például, hogy ma a csúcsidőben egyes főbb szakaszokon hány kocsi közlekedik (zárójelben az öt évvel ezelőtti mennyiség): Margithíd 105 (79), Lánchíd 168 (90), Rákóczi út 107 (55) Szilágyi Erzsébet fasor 111 (63).

Ezek a számok — akárcsak az egyes kerületekre vonatkozó előbbi adatok — az egyes útvonalakra, illetve kerületekbe beosztott kocsik számát jelentik, az adott 7 és félórás csúcsidőszakban természetesen ezek többször is áthaladnak az említett útszakaszon. Jellemző például, hogy csak a 12-es és 12/a jelzésű autóbuszokból a csúcsidőszakban 604 kocsi halad át — mindkét irányban — a Margit-hídon, a Lánchídon pedig ugyanezen idő alatt az 5 és 5/a autóbuszokból 458 darab.

Nem kis mértékben éppen a telítődésnek, egyes útszakaszok korlátozottá vált

átbocsátóképességének a következményeként jelentkeznek a helyenkénti torlódások, annál is inkább, mert például a nagy befogadóképességű csuklós autóbuszoknál a fel- és leszállás időtartama nagyobb, mint a kisebb típusoknál, tehát egyes keresztezéseknél könnyen kialakulhatnak a „konvojok”. E probléma megoldását — a lehetséges határokon belül — az utasszámláláson alapuló, még rugalmasabb menetrendkészítésben, az ún. „zöld hullámok” hatékony alkalmazásában és a forgalomszabályozás fokozatos automatizálásában kell keresni.

A forgalom további javítása érdekében napirenden van egyes járatok (5-ös, 23-as) 1963—64-ben végrehajtandó csuklósítása, s a jövő évben sűríteni kell a kocsik számát a 4-es, 19-es, 39-es és 135-ös viszonylaton.

Gyulai Géza

Budapestre vonatkozó újságcikkek		Szerző:	Gyulai Géza		
		Cím:	A fővárosi közlekedés sűrítéséről		
Forrás:	Figyelő	Idő:	1963. márc. 20	Köt. v. fiz.:	(Oldal)
Hely:		Idő:	"1963"	Helyszám:	
Tárgy:		Személy:		OSZTÁLYOZÁS	
			385.870		