

Girasek Edmond

## Budapesti tömegközlekedési tájékoztatás

Dolgozatom témájául a budapesti tömegközlekedési tájékoztatás néhány érdekes és problémás részletének bemutatását választottam. Először szót ejtek néhány általános problémáról, aztán külön kitérek a metró és autóbuzs közlekedés néhány sajátosságára.

A budapesti tömegközlekedés elég bonyolult rendszer, ezért komoly gondot okoz a vidékieknek, de még a fővárosiaknak is. Persze egy ilyen nagyvárosban szükség is van ennyi vonalra és járatra, mert különben nem élne a város. A tömegközlekedés rendszerével most nem foglalkozom csak annak a tájékoztatási oldalával.

A budapesti tömegközlekedés nagyon erősen azoknak készült, akik ott élnek a városban és kiválóan ismerik azt. Ezzel nincs is semmi gond, elvégre ők használják legtöbbit. Emellett sok vidéki és külföldi is próbál közlekedni Budapesten, nekik viszont elég komoly tájékoztatói problémáik vannak. Különös tekintettel arra, hogy a város egy meghatározott pontjából egy másik pontba való eljutáshoz általában többféle eszközt kell igénybevenni, ennél fogva nem közömbös az interakciók szervezése, illetve a tájékoztatás módszerébe való beépítése.

Első megközelítés általános. Alapvető gond a megállónevek és a helyek problémája. Ennek két oldala van és mindkettő meg is van a fővárosunkban. Az egyik észrevétel, hogy ugyanazt a megállóhelyet több különböző megálló névvel illetik, komoly zavart okozva ezzel a helyet nem ismerőknek. Jó példa erre a Baross tér–Keleti pályaudvar. Bár mostanában igyekeznek mindkettőt kiírni, de nem volt ez mindig így. A metróban például csak a pályaudvar van kiírva, a buszokon pedig már igyekeznek kiírni a tér nevét is. Ezzel ellentétes másik probléma hogy több megálló kapja ugyanazt a nevet. Jó példa lehet erre a Gyöngyösi utca ami a metróval és a 4-es busszal a Duna Plaza előtti teret jelenti, még a 14-es villamossal és a 30-as busszal az utca túlsó végét, ami körülbelül egy kilométerre van az előbbitől. Ez azért is érdekes, mert az eltérő járatoknak van közös áthaladási pontjuk. Például a Lehel térről akar valaki eljutni a Duna Plazába, ami a Gyöngyösi utcai megálló a metróon. Nem megy le a metróba, hanem felszáll a 14-es villamosra, ami ugyancsak megáll a Gyöngyösi utcánál, de mégsem ért célba. Persze mindkettő illeszkedik abba a rendszerbe, hogy a közlekedési útvonalat metsző utcáról nevezik el a megállót, de ilyen esetekben fontos lenne más rendszert vagy kiegészítő jelölést alkalmazni.

A Keleti-pályaudvar kérdése elvezet egy másik hasonló jellegű problémához mégpedig, az egy megálló névvel illetett területek egymástól való távolsága. A Keleti pályaudvarnál elég sok busz – és a 2-es metró is – közlekedik. Itt előfordulhat, hogy valaki leszáll a Keletinél és ahhoz hogy szintén a keletitől induló járatra szálljon fel gyalogolni kell akár több száz métert is. Hasonló a helyzet az Árpád-híd metróállomásnál is.

További probléma lehet a – keresztbemetsző utcák alapján elnevezett megállóknál – hogy más a neve egy megállóknak az egyik illetve a másik irányból, sőt ezt sokszor nem is következetesen használják, ha bement a járművezető. Pl.: 4-6-os villamos ugyanazon megállója egyik oldalról Mester utca, másik oldalról Tompa utca.

Ehhez a témához szorosan kapcsolódik az elektronikus utastájékoztató rendszerek működése és használata, de erről később az autóbuzsok kapcsán szólok.

Nem következetes az éjszakai autóbuzsjáratok számozása. Az rendben van, hogy az adott vonalon közlekedő autóbuzs számához hozzácsapnak egy É betűt, csak sajnos ez nem mindig így alakul. Van néhány olyan éjjeli buszjárat, ami villamosról „kapta a nevét” (1É, 6É) és vannak olyanok amelyek buszról (7É, 78É, 50É). Zavart okozhat, ha egy buszjáratot villamosvonalról neveznek el, de van olyan számú nappali autóbuzsjárat is. Jó példa erre a 14-es számú éjjeli járat, ami egyrészt a 14-es villamos vonalán jár (tehát részben jogos az elnevezés) ugyanakkor Budafok-Tétényben létezik ilyen számú autóbuzsjárat is.

A következő érdekes problémakör a metróval kapcsolatos. A metrónál komoly kívánnivalókat hagy maga után az utastájékoztató. Marafkó Bence írt egy tanulmányt a metró nem egységes arculatáról (hivatkozás lent). Nagy szükség lenne az egységes arculatra, bár e nélkül is működhetne jól az utastájékoztató. Mivel a metró nagyrészt föld alatt megy, ezért

sokkal bővebb tájékoztatásra lenne szükség, mert nincsenek természetes viszonyítási pontok a járatlan utas részére. A probléma már ott elkezdődik, ahol két peron van (a vonatok mennek közepén, és két oldalt vannak a peronok). Ott már a felszínen a peronhoz vezető lépcsőn ki kellene írni, hogy melyik „oldal” merre közlekedik. Ez nem történt meg (vagy nem jól látszik) például a Gyöngyösi utcánál és a Forgách utcánál sem, és csak néhány hónapja tették ki Újpest-városkapunál. Ahol egy peron van és mozgólépcsőn lehet lejutni az állomáshoz ott a lépcsőn ki van írva, hogy melyik irány melyik végállomás felé visz. Nem elégséges csak a végállomások kiírása, több megállónevet is szükséges lenne megjeleníteni. Ez lent az állomáson is ki van írva, de csak a vonatok mögötti falon található meg a megállók listája a végállomásig. Ez probléma, mert nem mindenki ismeri a metró vonal teljes hosszát és ha mindkét oldalon bent áll a vonat akkor nehéz lehet eldönteni merre is szeretne elindulni. Fontos olyan tájékoztató táblák kihelyezése, amit amilyen az 1. képen látható. Vagyis feltüntetni a megállók listáját a végállomásig. Sajnos csak kevés helyen láttam ilyet, de remélhető, hogy folyamatosan



1. kép

készülnek hasonló információs felületek. Jó lenne a feltüntetni az átszállási kapcsolatokat, de ilyen nincs még a metrókocsikban sem. Nagyon zavaró a megállókban lévő óra, amely az idő mellett azt mutatja (2. kép), hogy mikor ment az utolsó szerelvény. Ezt általában nem annak a táblának a közelébe helyezik ahol a menetrendet írták ki. Sokkal fontosabb lenne azt jelezni, hogy mikor jön a következő szerelvény, de nyilván a nagyobb felelősség miatt ezt nem alkalmazzák. Persze a BKV is használ olyan berendezést, amely a következő járat indulását jelzi (erről bővebben az autóbuszoknál). De ez nem a metrónál van, pedig ott nagyobb fegyelem és szervezettség mellett nagyon pontosan lehetne tartani a menetrendet, mivel nincs forgalmi akadály.



2. kép

XXI. századi megoldás, ha látszana az is hogy éppen hol tartunk, mint pl.: a liftekben. Némely kocsiban van olyan térkép amely a főbb közlekedési viszonylatokat mutatja, de ezek elhelyezése elég esetleges, az állomásokon a térképek használhatatlanul rongáltak. Hiányzik a többnyelvű utastájékoztatás (főleg kiírásban), mivel elég sok külföldi is megfordul ezeken a szerelvényeken.

Nem világos számomra, hogy miért van szükség a 2-es metró vonalán a metrószerelvények elejére kiírni a végállomást. Ez nem, vagy csak nagyon kevés esetben látszik, mert a megállóban az emberek a metró oldalánál állnak és nem az elejénél.

Leszállva a metróról ismét az látható, hogy sok helyen nincs korrekt tájékoztatás, pedig a metrónál erre különösen szükség lenne mivel a föld alatt van. A legtöbb helyen több kijáró is található, akár több mozgólépcső is. A mozgólépcsőn felmenve többfelé kijárat létezik. Teljesen természetesen az utcákat és a tereket írják ki, viszont ennél több információ kevés helyen jelenik meg. Manapság egyre több helyet az emberek az ott lévő intézmények, kereskedelmi központok alapján azonosítanak, de ez a közlekedésben nincs kiírva és nem is említik, nyilván a mindenféle reklám elkerülése miatt. Csak nagyon kevés intézmény van kiírva, ez persze lehet hogy azért meg megvásárolták a jogot (Duna Plaza, Westend), esetleg a hagyomány miatt (Astoria, Budagyöngye). Sőt olyan is előfordul például az Örs Vezér Terén,

hogy nincs minden áruház kiírva (Ikea nincs kiírva csak az Árkád és a Sugár). A Lehel téren például elég nehézkes megtalálni a piac-csarnokot, pedig a Lehel téri piac is egy hagyományos „intézmény” az arra járóknak évszázada viszonyítási pont, még sincs kiírva az aluljáróban.



4. kép Ikarus 412 típusú alacsonypadlós autóbusz FOK-GYEM utastájékoztató rendszerrel



3. Kép Ikarus 280 típusú autóbusz ún. ezüstnyíl fényvezéssel



5. kép a gyors 7-es és 173-as vonalán közlekedő autóbusz ún. gyors fényvezéssel

Sőt a Lehel téren a metróból kiszállva még a felszíni közlekedési eszközök megállójának az iránya sem található meg, csak ha egy szinttel feljebb mentünk. De csak akkor, ha jó irányba indultunk el. A másik oldalon nincs jelzés arra, hogy merre található például a 14-es villamos megállója.

A budapesti autóbuszközlekedés is egy érdekes téma. Szerencsére egyre több járaton (sok trolibuszon is) van elektronikus utastájékoztató rendszer (A gyártó után ezeket FOK-GYEM-nek nevezik). Ennek egyik fele a busz elejére és oldalára kiírja a viszonylatot és hátul megjeleníti a számot. A másik fele pedig bent a buszban kiírja és sokszor be is mondja a következő megállót. A régebben felszerelt kocsikon még csak a külső tájékoztatás működik. A belső tájékoztatásra nagy szükség van, mivel mindenképpen több mint az a tábla amely felsorolja a megállókat. Ez könnyen zavart okozhat ha valaki nem ismerős az adott helyen, illetve ha egy helyen nem áll meg a busz akkor már nehéz követni. Az elektronikus rendszer belül megjeleníti az időt és a következő megálló nevét, sőt elinduláskor be is mondja azt. A rendszert alapvetően az ajtónyitások szabályozzák, tehát minden ajtónyitáskor lép egyet, viszont a sofőr is bele tud avatkozni, például ha nem állt meg valahol, vagy útközben is ajtót kellett nyitnia. Sajnos a járművezető erre sokszor nem figyel oda és akkor már használhatatlan az egész.

Nagyon jó, hogy a BKV arra is odafigyel, hogy egy adott vonalon mindig csak egy azonos fényvezéssel és típusú autóbusz közlekedjen, ezzel is könnyítve a tájékozódást. Ez különösen azokban a megállóokban érdekes, ahol több járat is közlekedik. Sokszor tapasztaltam ugyanis, hogy az emberek nem is nézik a járatszámot, csak azáltal tájékozódnak hogy





6. kép

látják a busz design-át és már tudják azonosítani a járatot. Ez azokon a „kiemelt” járatokon szembeűnő, ahol a többitől eltérő arculatú autóbuszokat közlekedtetnek. Jó példa erre akár az alacsonypadlós (3. kép) vagy az úgynevezett ezüstnyíl buszok (4. kép). A 7-es buszcsaládnál is nagyon hasznos az a megkülönböztetés, hogy a busz fényezése is eltér a többi járatétól (5. kép). Ezekben a vonalakon a köznyelv által pirosfejűnek, vagy gyrosnak nevezett buszok közlekednek. Persze ez a rendszer felborulhat, ha valami miatt pótlást kell eszközölni, mert ilyenkor az éppen szabad autóbust küldik az adott járatra. Így esett meg az az eset mikor a 6-os villamoson egy "gyros" pótolta, és egy idősebb néni nem szállt fel, mert a 7-es busz nem arra visz, amerre ő szeretne menni, hiszen ő a 6-os villamost várta.

A piros 7-es Etele téri megállóban láttam olyan táblát, ahol mutatta, hogy hány perc múlva indul a következő járat (6. kép), és ez elég pontosan is működött. Jó lenne hasonlókat használni más járatoknál, különösen a metrónál.



7. kép

Sok esetben problémás a rendkívüli esetekben történő tájékoztatás. Ha a metróvonalon vagy a villamosvonalon történik valami akkor azt bemondják, de sokszor nehezen érthető. Magam tapasztaltam mikor sokadszor bemondták a metrópótló buszok közlekedését, de arról nem tájékoztattak amikor helyreállt a rend, csupán annyival, hogy leállították a hangosbemondást. Különösen a metró esetén lenne nagyon jó, ha probléma esetén nemcsak az adott vonalon mondanák be, mivel a metró gyakorlatilag az egész várost érinti, de mindenképpen fontos lenne a kapcsolódó villamos és buszjáratokon tájékoztatni az utasok az esetről,

illetve a helyettesítő útvonalról.

Nagyon aktuális kérdés mostanában a 2-es metró felújítása kapcsán a metrópótlás. A metró megállóiban elég jól ki vannak írva a lehetőségek (7-8. képek) és a hangosbemondón



8. kép

be is mondják, hogy a metró nem közlekedik. Készítettem néhány fényképet a metrópótlás kommunikációjáról, ami többek szerint bevált és jól működik. Jól vizsgáztak továbbá az új Volvo típusú autóbuszokban lévő utastájékoztatói rendszerek is.

Azt látom, tehát, hogy fegyelmezett szervezéssel és nem jelentős anyagi ráfordítással sokat lehetne javítani a – jelenleg csak budapestieknek szóló – utastájékoztatókon.

Még egy befejező gondolat az Eu csatlakozás apropóján. Bizony fontos lenne, hogy a fővárosban azonos szisztéma szerinti legyen a tájékoztatás, ugyanúgy, mint az hogy Magyarországon hasonló módon (elhelyezés, design, szóhasználat, vizuális jelek) tudjon információt

szerzeni az utazó, legyen az Pécs, Debrecen, Miskolc, vagy Szeged. Az európai szellem viszont azt is megkövetelné, hogy egy magyar utazó Bécsben, vagy egy osztrák Budapesten

könnyen eligazodjon a jelrendszeren. Hasonlatosan kellene egységesíteni, mint a kresztáblákat, ami azért Európában többé-kevésbé azonos módon azonos jelentést takar.

**Képek jegyzéke:**

2-4 képek a <http://busztipusok.fw.hu> weboldalról származnak a többi saját gyűjtés.

**Felhasznált irodalom.**

[http://www.epiteszforum.hu/muhely\\_utoxia.php?muid=167](http://www.epiteszforum.hu/muhely_utoxia.php?muid=167)

Index.hu – fórum – törzsasztal – BKV buszairól általában topic – 5318. és 5318 hozzászólások: <http://forum.index.hu/forum.cgi?a=t&t=9109021>

<http://busztipusok.fw.hu>