

Érdekes közlekedési viták

— vitás közlekedési érdekek

Új elképzelések ♦ Hol legyenek a megállók
A trolis sorsa ♦ Csuklós vagy emeletes buszok?

MILYEN FELADATOK VÁRNAK AZ ÚJ TANÁCSRA, AMELY MÁJUS 30-ÁN TARTJA MEGALAKULÁSA ÓTA ELSŐ ÜLÉSÉT? — ERRŐL BESZÉLGETTÜNK A VÁROSHÁZÁN A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉS VEZETŐIVEL.

A közlekedés húszéves, illetve öt éves tervét még a régi tanács fogadta el. Általános vélemény: *helyesen alapították meg, hogy első a tömegközlekedés, hogy az erőket főként a metró építésére, nagyobb buszok és villamosok beszerzésére kell fordítani.*

A metró első szakaszát már az új tanács veszi át, s az új tanácsstagok vitatják meg az észak-déli vonal tervét. De *mikor és hogyan?* Ez a beszélgetés során nagy vitát keltett.

Természetes, egyetlen tanácsstag sem igényli, hogy eldöntse: hol épüljön a mélyben, s hol közvetlenül a felszín alatt az új metró. A tervezés csak az egyszemélyi felelős vezetés elve szerint történhet és csak alapos műszaki-gazdasági számítások határozhatják meg az építkezés módját. Még azt sem kívánja a tanácsülés eldönteni, hol legyenek a megállók. Bár...

Ne legyen titok

A beszélgetés elárulta, hogy milyen nagy vita folyt a városházán a megállók körül. Voltak, akik elméleti úton kiszámították: nagy távolságra kell lenniük a megállóknak, ez gyorsítja a közlekedést. Mások úgy vélték: nem éri meg az utasnak, hogy öt percet megtakarítson, ha ugyanakkor tíz percet kell feleslegesen gyalogolnia. *Nemcsak a gyorsaság fontos, hanem a kényelem is.* Van adott, „természetes” csomópontok, ezek legyenek az új megállók. A közlekedés vezetői — helyesen — ez utóbbi véleményt fogadták el.

S talán már ez a döntés is választ adhat: mit vitasson meg a teljes ülés. A tanácsnak joga van beszámoltatni a közlekedés vezetőit, hogy megismerje a készülő terveket, s hogy megtudja: *miért* döntöttek így vagy úgy. Tehát az elvi megokolás lehet az ellenőrzés, a vita tárgya. Azt valóban nem jelölheti ki a teljes ülés, hogy a Körút és az Üllői út találkozásánál pontosan hol legyen a megálló. De arról nyilván véleményt kíván mondani, hogy mi fontosabb: a gyorsaság vagy a kényelem. Mert ez már közvetlenül érinti az egész lakosságot.

Kissé hasonló kérdés a trolis sorsa. Több cikk jelent meg, hogy a trolis nem gazdaságosak nálunk. Viszont a pesti ember azt látja, hogy újabb trolikat hoznak be. Mi ennek az oka? „Ha a trolikat buszok váltanák fel — mondták a közlekedés vezetői —, emelkednének a pestiek utazási költségei.” Ezért úgy határoztak, hogy újabb vonalakat nem nyitnak, de a meglevőket sem szüntetik meg, s a régi kocsikat kicserélik. Helyes volt ez a döntés. S csak előnyös lehet, ha a döntés oka nem marad titokban, s megismeri az egész tanács, az egész város.

Ki menjen az emeletre?

Sok más közlekedési vita is megérdemli, hogy Budapest parlamentje elé kerüljön. *S talán akkor is, ha még nincs itt a döntés ideje.* Amikor még van mód és idő vitatkozni.

Ha elkészül a két új metró, a fővárosi közlekedésnek mintegy harminc százalékát bonyolítják majd le a föld alatt, vagyis továbbra is nagy szerepe marad a felszíni köz-

lekedésnek. Ezt főként csuklós buszok és villamosok beszerzésével akarják gyorsítani, javítani. Nem titok, van olyan vélemény a városházán, hogy a csuklós buszok mellett érdemes volna kísérletezni *emeletes buszokkal* is. Berlinben és másutt jól beváltak ezek a buszok, bár újabban csuklósokat is rendelnek. Kell-e nálunk is emeletes, vagy nem, ezt nem könnyű eldönteni. De talán érdemes volna kellő előkészítés, sőt, nyílt vita után a kérdést a tanács elé vinni. Hiszen a javaslatnak nemcsak gazdasági, hanem városképi, sőt, pszichológiai vonatkozásai is vannak. Ma sok gondot okoz, hogy a kedves utas nem akar a csuklós elejére menni. Ha majd lesz emeletes busz nálunk, azt is el kell dönteni, hogy ki menjen fel az emeletre...

Aczél Kovács Tamás