

2kk

A gumikereken csendesen suhanó bordó trolibusz igen népszerű jármű. Amikor híre kelt, hogy lassanként felszámoljuk, esetleg megszüntetjük a budapesti trolibuszokat, sokan értetlenül és bosszúsán kérdezték: miért? Hiszen a nagyvárosok lakosai mind többet szenvednek a motorizációval együttjáró zajtól és levegőszennyeződéstől; a trolibusz pedig csendesen jár, nem termel füstgázt, karbantartása viszonylag egyszerű, igen jók a közlekedésdinamikai adottságai, lejtmenetben az energiát visszatermeli. Miért számúzik mégis?

1882: az első felsővezetékes omnibusz

A trolibuszüzem módnak világszerte jelentősek a hagyományai. 1882-ben Berlinben a Siemens-Halske cég készített kísérleti felsővezetékes omnibuszvonatot. Ezt követően 1900-ban a párizsi világkiállításon, majd Drezdában és Brémában jelenik meg az új jármű. 1911-től Angliában, 1920-tól Amerika nagyvárosaiban is építenek rövidebb-hosszabb trolihálózatot.

Budapesten kissé megkésve, 1933-ban épül meg Óbudán az első vonal, a Bécsi útig. További fejlesztésére azonban már nem került sor; a világháború alatt a vezetékek és a járművek elpusztultak.

A troliközlekedés, illetve új vonal építése 1949-ben indult meg. Az elgondolás azon alapult, hogy egyes, igen forgalmas, de szűk és kanyargós belvárosi utcákban a villamosvasúti közlekedést — azonos tarifával — rugalmasabb közlekedési eszközzel pótoljuk. Ily módon néhány év alatt — először szovjet, később magyar, majd ismét szovjet járművekkel — kiépült egy 34 km hosszú és 10 viszonylatból álló, több mint 200 járművel üzemelő trolihálózat. (1. sz. táblázat.)

Közben eltelt több mint két évtized, a járműpark lassan újbóli selejtezésre szorult, s dönteni kel-

lett: hogyan tovább? 1968-ban elkészült Budapest Közlekedésfejlesztési Terve; számot kellett vetni a trolibuszüzem jövőjével is.

A trolibuszüzem hátrányai

Kiderült, hogy a növekvő közúti forgalomban a trolibuszüzemnek számos hátrányos oldala van. Így például: az üzemmód fajlagos költsége magas; a járműpark — a kötött felsővezeték miatt — nehezen csoportosítható át; a saját vagy a villamosvonalon keresztelések állandó forgalmi nehézségeket okoznak; gyakoriak a közlekedést hosszabb időre megbénító felsővezeték-szakadások; a járművek nem tudnak előzni az útvonal kötöttsége következtében; a trolibuszokat üzemzavar esetén nem lehet elterelni; a felsővezeték kényszerpályája miatt a közutakon a trolibusz forgalomtechnikai adottságai nem elég rugalmasak. Mindemellett gondot okozott az is, hogy nagy férőhelyű csuklós trolibuszokat a szocialista országokban nem gyártottak; így beszerzési nehézségek jelentkeztek. Volt olyan vélemény is, hogy a több mint kétszáz ezer gépjármű mellett a 200 trolibusz kedvező hatása elenyésző.

Hasonló megfontolások miatt az 1960-as években világviszonylatban is háttérbe került a trolibusz az autóbusszal szemben. A világ mintegy 300 trolibuszüzeme közül igen sok megszűnt (Franciaországban, Lengyelországban, Angliában, az NSZK-ban, Kanadában stb.). A megmaradt üzemek legtöbbje is csökkentette hálózatát, illetve járműszámát (2. sz. táblázat).

E folyamattal párhuzamosan megerősödött és egyre sürgetőbben került napirendre a környezetvédelem problémaköre. Ha a motorizációval járó környezeti ártalmak mellett a baleseteket is megemlítjük, társadalmi-gazdasági fejlődésünk igen fontos tényezőjére mutatunk rá.

Itt azonban egy pillanatra álljunk meg. Némelyek hajlamosak

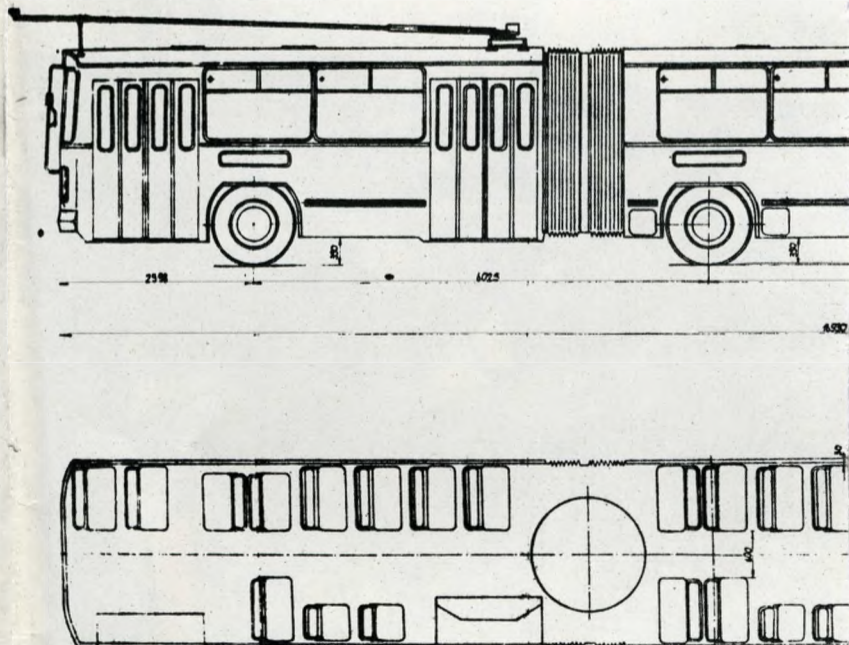
Nagy Ervin

Mi lesz a



Szaniszló László felvételei

A legújabb szovjet csuklós trolibusz tervrajza



1. sz. táblázat

A budapesti trolibuszüzem fontosabb adatai

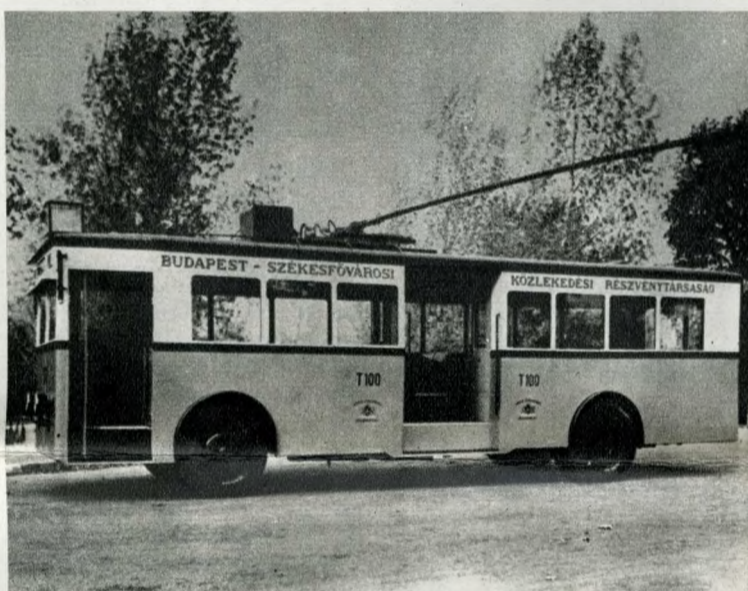
Év	Hálózat-hossz km	Járműszám db	Viszonylatok száma
1933	2,7	3	1
1949	5,3	29	11
1950	5,3	31	2
1955	35,6	188	6
1960	34,1	216	10
1965	34,2	233	9
1970	33,9	201	9
1972	34,2	185	9

385, 87 v
BUDAPEST

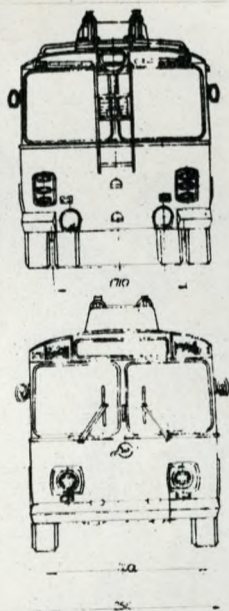
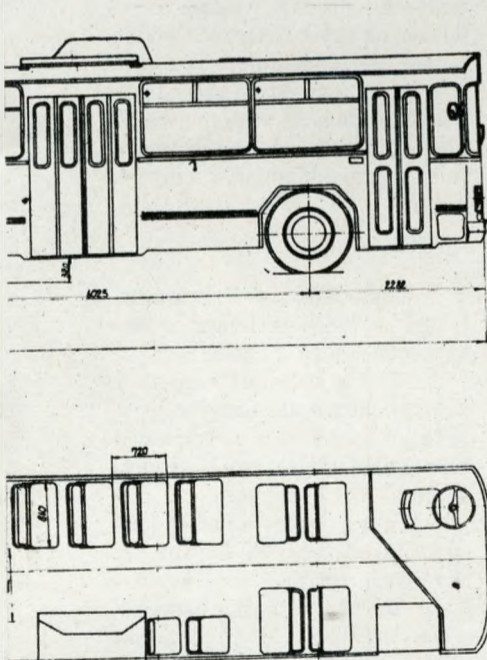
1973 JUN 23

FÓRUM

trolibusszal?



Az első budapesti trolibusz (1933)



a negatív hatások miatt a közlekedést általában szidni. S azt hiszik: ha nem volna járműforgalom, vagy legalábbis a személygépkocsit kiiktatnánk, a bajok nyomban csökkennének, vagy meg is szűnnének.

A legutóbbi évszázadokban egyértelműen bizonyosodott, hogy a közlekedés és annak gyors fejlődése mekkora szerepet játszik az áru- és személyszállításban, milyen új lehetőségeket teremt a modern hírközlés területén. Csak egy egyszerű budapesti példát említek: ma a Déli pályaudvar és az Őrs vezér tere közötti távolságot a metró húsz perc alatt teszi meg; néhány évvel ezelőtt ugyanez az utazás majdnem egy óra hosszat tartott.

A közlekedés felmérhetetlen előnyeit meg kell becsülnünk; a negatív hatásokat viszont meg kell szüntetni, illetve ezektől mentesíteni kell életünket. A közlekedést szervezetté, jól szabályozottá kell tenni, oly módon, hogy maradéktalanul kielégítse mind a szállítás, mind a biztonságos városi élet követelményeit.

Ismét fellendülőben a trolibuszok gyártása

A környezetvédelem előtérbe kerülése világszerte módosította a troliközlekedés felszámolásának koncepcióját. Norvégiában új Skoda gyártmányú trolibuszokat helyeztek üzembe; igaz, csak a hegyvidéki városokban. A MAN és BÜSSING cégek is új, csuklós trolibusz-járművekkel jelentkeztek a piacon. Néhány NSZK-beli és olasz városban újraértékelik a troliközlekedés tervbevetett felszámolásának vitáját. A szovjet városok törekvései évtizedek óta nem változtak. A troliközlekedést változatlanul erőteljesen fejlesztik, s rövidesen megkezdik a korszerű csuklós trolibuszok gyártását is, nagy számban. Ez új, kedvező helyzetet teremt Budapesten is a járművek pótlásában. Annál is inkább, mivel a nagy utazási igény miatt a jövőben csak csuk-

lós járművek beszerzését szabad előíranyoznunk.

A fentiekből kirajzolódik a budapesti troliközlekedés sorsa. Még igen hosszú ideig nagy szükség lesz nálunk is a trolibuszokra. Új vonalak létesítésére azonban már nem kerül sor, s elképzelhető, hogy egy-egy vonalat — az előnyök és hátrányok egyedi értékelése alapján — meg kell majd szüntetni. (Ez várható például — a Kálvin tér átépítése miatt — a Baross utcai trolibusz esetében.)

A végleges megoldást — ezek után határozottan állíthatjuk — nem a trolibusz és az autóbusz közötti alternatíva fogja nyújtani; ugyanis a teljes gépjármű-közlekedés környezeti ártalmait kell megelőzni. A világ erősen motorizált városai céltudatosan keresik a környezetvédelmi gondok megoldását.

Az elektromos üzemű járművéké a jövő

A teljességre való törekvés nélkül megemlíthetem a gépjárművek gázüzemeltetését. A Fővárosi Autótaxi Vállalat néhány gépkocsija olaszországi tapasztalatok alapján már földgázzal üzemel. Ennél is érdekesebb, hogy a BKV megrendelése alapján a Villamosipari Kutató Intézet vegyes üzemű, úgynevezett hibrid autóbusz prototípusának készítését vizsgálja; ez szükség szerint üzemel belsőégésű és elektromos energiával. (A BKV ez irányú kezdeményezéseiről a lap májusi számában már beszámoltak.) E kérdésekre azonban a következő évtizedek adnak majd végleges választ. Annyi máris bizonyos, hogy a következő évszázad felszíni járművei az elektromos üzemű járművek lesznek.

A világ trolibuszüzemei mintegy száz éven át szolgálták a nagyvárosok közlekedését; a jövő azonban újfajta, felsővezeték nélküli járműveket követel. A trolibusz-közlekedés feletti vitát ez fogja véglegesen lezárni.

2. sz. táblázat

A trolibuszüzemek száma 1930—1970 között

	1930—70 között létesített üzemek száma	1970-ben meglévő üzemek száma
EURÓPA	362	198
ÉSZAK-AMERIKA	67	14
VILÁG	513	263
SZOVJETUNIO	69	67
SVÁJC	19	18
OLASZORSZÁG	51	36
NSZK	59	7
USA	52	6
NAGY-BRITANNIA	40	0