

Reménykeltő hír:

Az „ikercsuklós” megszünteti a zsúfoltságot a 6-os villamoson

A Budapesti Közlekedési Vállalat hosszú évek óta szinte reménytelen küzdelmet folytat a zsúfoltság megszüntetésére a nagykörúti villamosjáratokon. Jelenleg a csúcsforgalmi időszakban már 1,5 percenként követik egymást a szerelvények, s a helyzet ennek ellenére sem javult lényegesen. A sorozatos vizsgálatok nyomán kialakult a vélemény: a járatok tovább nem süríthetők, olyan újfajta villamoskocsit kell üzembe állítani, amely kielégíti az egyre növekvő forgalom igényeit, és véget vet az évek óta elrettentő példaként emlegetett 6-os villamosokon uralkodó állapotoknak.

Az új Ganz-kocsi

A BKV forgalmi főosztálya a megoldást a csatolt csuklós villamosokban látja. Az egyes kocsikat 1973 végéig fokozatosan vezetnék be, és 1974-től már kizárólag ezek ikerszerelvényei közlekednének a Nagykörúton. Az átállás természetesen számos változtatást tesz szükségessé. Ezeknek módozatait, sorrendjét és ütemét Wettstein László, a vállalat építési főosztályának mérnöke dolgozta ki, az összecsatolt csuklós villamosok nagykörúti közlekedését választva diplomatervének témájául.

Milyen előnyei vannak az új típusú, csatolt csuklós villamosoknak, összehasonlítva a régi kocsikkal? Csak néhány adat mutatja: a kocsi hossza 26 méter, a régié 12,6 méterével szemben, befogadóképessége 133 helyett 272 fő, maximális sebessége pedig 50 kilométer helyett 60 kilométer óránként. Mindezek egyáltalán nem mellékes szempontok a Nagykörúton, ahol a mérések szerint a csúcsórában — egy irányba — kilencezer utas szállításáról kell gondoskodni. Az új csuklós kocsi — amelyből egyébként már közlekedik néhány — más műszaki jellemzők tekintetében is eléri a világszínvonalat. Kényelmes ülésével, tetszetős belső kiépítésével, tetőig nyíló ablakaival a legkényesebb esztétikai igényeket is kielégíti, nyugodt járásával, gumirugózásával és jó hangszigetelésével valóságos felüdülést jelent a zajártalmaktól sokat szenvedő pesti ember számára.

után azonnal fékez a rövid távolság miatt, hogy a Baross utcai megállóban megállhasson. Ott fel- és leszállás után ismét várnia kell a zöld lámpajelzésig és csak akkor indulhat. Az Üllői útnál kapott zöld jelzés esetén a fázisidők eltolódása miatt a Baross utcához is zöld jelzésre érkezik, de ott a fel- és leszállási idő alatt a lámpa sárgára vált, és így többlet várakozási időt tölt el, míg a lámpa újra szabadot jelez.

Ha a megállót a javaslat szerint áthelyezik, az Üllői úti megállóhelyről induló szerelvény a Baross utcánál még zöld jelzésben áthaladva áll meg az új megállóban. Fel- és leszállás után itt lámpajelzéstől függetlenül indulhat és haladhat a Rákóczi téri megállóhoz. Nincs tehát többletidő.

Ugyanilyen lehetőség van a Wesselényi utcánál és a Népköztársaság útjánál, a másik irányban pedig a Rudas László. Majakovszkij utcánál és az Üllői útnál.

A jelzettekén kívül természetesen még számos más kiigazításra is szükség lesz.

Három perc helyett harminc másodperc.

Ugyancsak az egyenletesebb és gyorsabb közlekedést segítené elő, ha a csuklósok kézi csatolását megszüntetnék. A kézi csatolás ugyanis a kényelmetlenségeken kívül optimális esetben legalább három percet vesz igénybe. A tanulmány írója az automatikus BSI-kapcsolóberendezést ajánlja, amely a szerelvényrészek mechanikus, elektromos és pneumatikus

összekapcsolását egyszerű ütköztetéssel végrehajtja. A szerelvények elválasztása távirányítással is lehetővé válna, és ez a művelet csupán harminc másodpercet venne igénybe, tehát a várakozási idő lényegesen csökkenne.

Az új kocsi típus, az adott feszültséget figyelembe véve, két-háromszoros áramfelvételt igényel, és így az áramforrások és vezetékek vonatkozásában is számos intézkedésre lesz szükség. A diplomaterv a pályatest eddiginél alkalmasabb kialakítására a tömbsínes betonpályás megoldást javasolja, amelyre nézve a BKV építési főosztálya most végzi a szükséges kísérleteket. Eredményről még nem számolhatunk be, de szilárdsága, tartóssága és az az előnye, hogy zajtalanabb rajta a közlekedés, azonkívül gazdaságossága és tetszetőssége is e megoldás mellett szól.

Wettstein László értékes diplomatervre az Egyetemisták Budapestért pályázaton a Közlekedési Főigazgatóság egyik első díját nyerte el. Az utazóközönség bizakodással várja megvalósulását, amely végre a nagykörúti tömegközlekedés megoldását segítené elő.

Komor Vilma

40 helyett 14 szerelvény

A csatolt csuklós villamosok a mai 6-os és 4/A-s kocsik vonalán járnának — 6-os és 4-es jelzéssel —, tehát a Móricz Zsigmond körtér és a Moszkva tér, illetve a Margit-híd budai hídfője és a lágymányosi lakótelep között, 1973 végéig még csak egyesével közlekednek, 1974. január 1-től viszont már ikerszerelvények járnak, és mindkét vonal végállomása a Moszkva téren lesz. A 4-es és a 6-os járat ezzel egyidőben megszűnik. Az átállás nem lesz zökkenőmentes, különösen nem abban a periódusban, amikor a régi hármas szerelvények, az egyes csuklósok és az ikercsuklósok együttesen bonyolítják le a forgalmat.

Milyen előnyökkel jár majd ez a terv, ha megvalósul? Először is, a csúcsforgalomban a másfél perces követési időközt 2,2 percre lehet emelni, és ezzel a most gyakori torlódások megszűnnek, az eljutási idő csökken, és negyven helyett mindössze tizennégy szerelvény bonyolíthatja le jóval kényelmesebb körülmények között a forgalmat. Megszűnnek a kettős megállóhelyek — hiszen nincs szükség rájuk —, a járdaszízeket hosszát is húsz méterrel csökkenthetik, ami viszont gyorsítja majd a járművek közötti forgalmát.

A villamoskocsik nagyobb sebességének kihasználására Wettstein javasolja, hogy a Baross utcai, a Wesselényi utcai kereszteződésnél és a Népköztársaság útjánál a Moszkva térhez közelebb eső oldalra helyezték át a megállókat. Ezt a következőkkel indokolja: Az Üllői úti megállónál a villamos megvárja a felszállás után a zöld jelzést, gyorsít, majd a maximális sebesség elérése