

Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztálvozás

351.81



Szerző:

Cím: *Egy nap alatt 13.000 jármű megy át a Körut és Rákóczi-ut kereszteződésénél*

Forrás:

Nemzeti Újság

Bp

(Hely)

1927. 9. 18.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Hely

Idő

"1927"

Személy

H

Egy nap alatt 13.000 jármű megy át a Körut és Rákóczi-ut kereszteződésénél

A villanyrendőr megrövidítette a villamosok menetidejét Aluljárót kell építeni a Rákóczi-ut és Körut keresztezésénél Az Aréna-uton gyalogolni fognak a villamos utasai El kell távolítani a halálsorompókat

A Nemzeti Újság közlekedési ankétje

(A Nemzeti Újság tudósítójától.) Egy város közlekedésének jósága, attól függ, hogy a közlekedési eszközök elég olcsók-e, elég gyorsan szállítják-e a tömegeket az egyik helyről a másikra. De függ attól is, hogy hálózata elég kiterjedt-e és el tudja-e szállítani az embereket lakásuktól utjuk célpontjáig, vagy annak közvetlen közelségébe. A viták, amelyek a főváros közgyűlésén és közlekedési bizottságában sokszor igen éles hangon folynak, természetesen mind az említett kérdésekből indulnak ki, de részben azért, mert a fővárosnak elegendő pénze nincs, másrészt, mert a BSZKRT sem terhelhette meg eddig a maga büdzsáját drága külföldi kölcsön annuitásával és így kocsiparkját nem növelhette, sem gyorsan nem tudja szállítani a tömegeket, sem pedig hálózatát nem tudta fejleszteni.

Ami az olcsóságot illeti, ebben a kérdésben pro és kontra az érvelések egész armádiáját tudják felvonultatni mindkét oldalról. A középen álló rideg igazság mégis csak az, hogy a BSZKRT eddig hihetetlen összegeket volt kénytelen ráköltetni a rekonstrukcióra és ezt beruházókölcsön híján csak a jegybevételekből fedezhette. Ha sikerülne a BSZKRT-nak egy olcsó beruházó kölcsönt szereznie s ha a rekonstrukciós munkálatokat befejezte, feltétlenül keresztül lehet vinni a tarifareviziót s a viteldíjakat le lehet majd szállítani.

1325-ször vált egy nap alatt a villanyrendőr

Nagyon sok a panasz a villamosvasut ellen amiatt, hogy még a meglevő kocsik is lassan járnak, bizonyos vonalakon pedig mindig csoportokban jönnek a kocsik

és nem szabályszerű időközökben. Ennek oka főként az, hogy az utkereszteződéseknél a közlekedés biztonsága érdekében bizonyos időre mindig fel kell tartóztatni bizonyos irányban a forgalmat, minek következtében különösen a Rákóczi-ut és Nagykörut, a Rákóczi-ut és belső körut kereszteződésénél mindig előáll a kisebb-nagyobb torlódás, a kocsik csoportosan hagyják el ezeket a kereszteződéseket és az újabb elágazásokig természetesen csoportokban haladnak tovább. Ugyanez okozza természetesen azt is, hogy az ilyen kocsicsoport elhaladása után olyan intervallum következik, amelyben egyáltalán semmiféle kocsik nem jön. Már a mult cikkünkben közöltük, hogy a Rákóczi-uton például óránként 350-nél több villamoskocsinak kell áthaladnia, az ut forgalmát azonban talán még inkább jellemzik azok az adatok, amelyeket hivatalos helyen gyűjtöttek össze a főváros e nagyfontosságú utvonalának összforgalmára vonatkozóan. A számlálás utján megállapították, hogy a Rákóczi-ut és nagykörut keresztezésén reggel 6 órától este 10 óráig — kétnapos átlagot véve alapul — 13.000 különböző jármű — villamos, autó, kocsik, teherkocsik stb. — megy keresztül. Mivel reggel 6 órától este tízig kerek számban 57.000 másodperc telik el, a kereszteződésen tehát minden negyedik másodpercben keresztül halad egy jármű. Természetesen, hogy ilyen körülmények közt feltétlen szükség volt azokra a rendőri intézkedésekre, amelyeket a Rákóczi-ut és körut keresztezésénél életbeléptettek. A hivatalos megszámlálás alapján megállapított

ták, hogy a villanyrendőr egy nap alatt reggel 6 órától este 10 óráig átlag 1325-ször váltja a lámpát, tehát átlag minden 40. másodpercben megváltoztatja a közlekedés irányát. Negyven másodperc alatt pedig a kereszteződésnél átlag tíz kocsi gyűlik össze. A kora reggeli és délelőtti, valamint kora délutáni órákban kevesebb, a főforgalmi időkben pedig ennek sokszor kétszerese, sőt többszöröse is.

A gyalog járók lassítják a villamos menetét a Rákóczi-uton

Amikor a járművek még derékszögben is ráhajthattak a Rákóczi-utra, akkor a járművek száma természetesen még több volt. A 13.000 jármű tehát már a korlátozott forgalom következménye. Nem szabad azonban azt hinni, hogy ez a szám már stabil marad és így a közlekedés mai elég tűrhető rendje állandósulni fog. Mi magunk a villamosjáratok sűrítését követeljük, az autók száma napról-napra emelkedik, a biciklisek is folyton szaporodnak úgy, hogy a Rákóczi-ut és a Körut keresztezésénél ma holnap megint csak tűrhetetlenek lesznek az állapotok.

Sok nehézséget okoznak a gyalogjárók is, mert ezek miatt a járművek a keresztezésen még mindig nem mehetnek keresztül olyan sebesen, mint ahogy keresztül szaladhatnának akkor, ha nem kellene tekintettel lenniük az eléjük tévedő gyalogosokra. Ezen csak úgy lehetne segíteni, ha mentül hamarabb megvalósítanák azt az igen egészséges ötletet, melyet a belügyminisztérium vetett fel, hogy tudniillik a gyalogosok számára a Rákóczi-ut és Körut keresztezésénél aluljárót csináljanak, úgy hogy a közönség ennél a keresztezésnél az utca egyik oldaláról a másikra csak a föld alatt mehessen tovább. Ha a gyalogjáró közönség a keresztezést nem fogja a földszínen keresztülhaladni, hanem az uton csak járművek fognak közlekedni, akkor ez jelentékenyen meg fogja könnyíteni az itt működő közlekedési rendőrök munkáját és jelentékenyen gyorsítani fogja a járművek áthaladását is.

Nem új pótkocsik, hanem új motoroskocsik kellene

Érdekes, hogy az elmélet szerint a villamosok forgalmában nem volna szabad semmi fennakadásnak lennie a Rákóczi-ut és Körut keresztezésénél. A villanyrendőr ugyanis minden 40-ik másodpercben vált. Viszont a villamosoknak is minden 40-ik másodpercben kellene átmenni a keresztezésen. Torlódás azonban mégis előáll, mert hiszen a gyakorlat mégis csak másképp fest, mint az elmélet. Megállapították azonban azt is, hogy a keresztezésnél való várakozás nem hosszabbítja meg a menetidőt. Sőt megállapították, hogy a villanyrendőr felállításába a villamoskocsik 8 perc alatt haladnak végig a Rákóczi-uton, míg azelőtt ugyancsak a távolságot 10 perc alatt tették meg. Egyszerű magyarázata ennek az, hogy a kocsik, ha már áthaladtak a kereszteződésen, szabadon mennek tovább és ki tudják használni az engedélyezett maximális menetsebességet, amivel viszont behozzák a keresztezésnél belövetkezett idővesztésüket.

A Rákóczi-ut túlterheltségén újabbán úgy akarnak könnyíteni, hogy minden olyan relációban, mely a Rákóczi-uton megy végig, kettős kocsit akarnak járatni, tehát minden motorkocsi pótkocsival járna. Ez igen örvendetes lenne az utasok kényelme szempontjából, de hiszünk, a közönség a mai viszonyok közt nem igen kér belőle. A kettős kocsik járatása ugyanis a mai viszonyok közt annyit jelent, hogy ritkítják az illető reláció kocsisűrűségét, azaz ha egy relációba dupla kocsit állítanak be, akkor ugyanaz a kocsi csak nagyobb időközökben közlekedik a vonalon. Ez növeli a várakozó közönség türelmetlenségét és idegességét és így csak nagyobb elégedetlenséget szül. A mai kis kocsipark mellett sokkal helyesebb, ha előbb motorkocsikat szereznek be a meglévő relációk sűrítésére és az

építendő új vonalak alimentálására, mintha pótkocsikat szereznek be a motorkocsik számának rovására.

Közlekedést, élet- és vagyonmentést gátolnak meg a halál-sorompók

A minap volt az Aréna-uti még hiányzó vonalak közigazgatási bejárása és így remélni lehet, hogy rövidesen megindul az egységes Aréna-uti forgalom a Váci-uttól a Thököly-utig. Ennek a vonalnak nagy hibája lesz az, hogy az utasoknak a Vágány-utcánál majd le kell szállniuk, gyalog kell átjönniük a vasuti aluljárón és a Podmaniczky-utcánál ültethetnek fel csak újból a villamosra. Az aluljárón ugyanis nem tudják keresztülvizetni a villamost, mert az aluljáró keskeny és azon óriási kocsiforgalmat bonyolítanak le. Ez a megokolás. Szerintünk azonban ez a megokolás nem helytálló, mert ha az aluljárónak kiszélesítése elég nehéz technikai probléma is, ma, amikor a technika odáig jutott, hogy egész tetőket felemelnek és egész épületeket lehet odébb tolni, egy aluljárónak a kiszélesítése talán még sem tartozik a meg nem oldható technikai problémák közé.

Az Aréna-uti aluljárónak a kérdése valószínűen abban a kérdésben feneklett meg, hogy ki viselje az aluljáró kiszélesítésének költségeit? A villamosvasut-e vagy a MÁV? Mert ennél a pontnál szokott megakadni minden kérdés. Itt akad meg a halál-sorompók ügye is. A halál-sorompók a főváros legforgalmasabb és legfontosabb utóvonalain is megakasztják a forgalmat és bár az összes érdekeltségek és maga a főváros is már számtalan esetben kérte a halál-sorompók eltávolítását, illetve azt, hogy a vasut a fontosabb utóvonalakat ne a földszínen, hanem aluljáróban keresztezze, mindezidáig ebben az ügyben semmisen történt, mert a MÁV nem akarja az aluljárók építésének költségeit viselni. Ha vonat jön, megakad a halál-sorompóknál a villamos, az autó, a kocsis- és gyalogközlekedés, megállásra kényszerülnek a lakosok, a mentők, stb. és minap is elvérzett egy szerencsétlen ember, mert a mentők néhány perccel később érkeztek hozzá. Ezt a pár percnyi késedelmet pedig az okozta, hogy a mentőket a halál-sorompónál tíz percnél hosszabb

ideig tartóztatták fel. A halált tehát csak a sorompók nemcsak a helyszínen osztogatják, hanem még a tőlük messze fekvő helyeken is, mert lehetetlenné teszik, hogy az arra hivatottak az élet vagy a vagyon mentésére idejében a helyszínére

érkezessenek. Addig világvárosi közle-
kedésről nem is lehet szó Budapesten,
míg ezek a halálsorompók a helyükön
vannak, mert bármilyen jó legyen is eset-
leg a közlekedés a város belsejében, a
MÁV vasgyűrűje mindig fojtogatni fogja
nemcsak a városfejlesztés, hanem a mo-
dern és gyors közlekedés lehetőségeit is.
