

Nem kell közlekedési szakértőnek lenni ahhoz, hogy megállapítsuk: a főváros közúti forgalmát a *Fővárosi Villamosvasút* és a *Fővárosi Autóbuszüzem* csak a legnagyobb erőfeszítések árán tudja lebonyolítani. A csúcsforgalmi időkben minden villamos, trolibusz és autóbusz »talpon van«, ennek ellenére a megállóba »fűrtös kocsik« érkeznek, a lépcsőkön talpalatnyi hely sincs. Ha valaki leszáll, öten-hatan akarnak a helyére kerülni. A helyzet a korábbi évekhez képest *némileg enyhült, mert több villamoskocsi és több autóbusz közlekedik, de a több még mindig kevés* a másfélmilliónál nagyobb lélekszámú főváros forgalmának zavartalan lebonyolításához.

Budapest forgalma tetőzött

Mi lenne a kiút? Sokan azt gondolják az utasok közül: még több villamos és még több autóbusz. Hogyan látja a szakember ezt a problémát?

A BUVÁTI Közlekedési Szakosztályának munkatársával beszélgetünk a nagyvárosi tömegközlekedés feladatairól, a kivétező útról.

— Általában azt mondhatjuk — mondották a BUVÁTI szakemberei —, hogy *Budapest forgalma tetőzött*, az utaslétszám az elkövetkező időben valószínűleg már nem emelkedik olyan mértékben, mint eddig. A főváros túlszűfolt, a törekvés most azt, hogy a fővárosi lélekszáma, illetve a növekedés üteme valamelyest csökkenjen.

— A forgalom lebonyolítása ma még zökkenőkkel jár, de *korszerű felszíni közlekedési eszközökkel nemcsak ezt az utasmennyiséget lehetne kényelmesen elszállítani, hanem a csúcsforgalmi időkben villamossal 20—25, autóbuszsal 15—20 százalékkal többet is. Ehhez azonban korszerű járművek és korszerű üzemviteli módszerek szükségesek.*

— Hogyan látják a szakemberek a villamosközlekedés mostani nehézségeinek megoldását?

— Minthogy a nehézségek oka többféle eredetű, a megoldás is több tényező együttes alkalmazásán múlik. A hálózatfejlesztési teendők közül nem győzzük hangsúlyozni az *Erzsébet-híd melletti új építésének jelentőségét, a Dózsa György úti villamosvasúti összeköttetés helyreállításának feltétlen szükségességét, valamint a 2-es villamos vonalának északi meghosszabbítását. Fontos lenne véleményünk szerint a közlekedési vállalatok természetadikánjának felülvizsgálása is: az egy férőhelykilométerre eső utasszám, illetve bevétel minden áron történő növelése helyett olyan mutatószámok kidolgozására lenne szükség, amelyek a vállalatokat ösztönzik a jelenlegi zsúfoltság csökkentésére.*

Tervezik a 140 férőhelyes új villamost

— Mi a helyzet a járművek terén?

— *Korszerű, nagy befogadóképességű villamosokra van szükség, éspedig egyszerre nagyobb mennyiségben. A villamos vasúti jármű-problémája »mozog«, jó úton halad. Olyan villamoskocsik oldják meg a mai nehézséget, amelyekben 130—140 utas is elfér, tehát még nagyobb befogadóképességűek, mint a 48-as és 49-es vonalon közlekedő úgynevezett UV-kocsik. A korszerű*

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Vig István*

MIÉRT KÉSÍK a százszemélyes korszerű városi autóbusz gyártása?

Magyar Nemzet

1957. XII. 28.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

típus tervezése folyik és állítólag már 1963-ban üzembe helyezik az első járműveket.

— *Ez bizony még kissé messze van — vetjük közbe az utasok nevében, addig még sok kabátgomb leszakad a megállóhelyi fel- és leszállásoknál, sok utas csak a második és harmadik villamossal térhet haza lakásába, sok értékes negyedóra, félóra vész kárba a várakozásokkal. Mit lehetne tenni, hogy a korszerű villamoskocsik hamarabb megjelenjenek a budapesti utcákon?*

— *A legtöbb a Kohó- és Gépipari Minisztériumon és vállalatain múlik. Előbbre*

kell hozni a tervezés befejezését és a prototípus — majd sorozatgyártás megkezdését. A 130—140 utast befogadó új villamoskocsikból nagy vonategységeket kell képezni — 4—5 kocsi alkotna egy vonategységet —, ezek valamivel ritkábban közlekednének, de végeredményben több utast tudnának elszállítani, nagyobb gyorsasággal. Ehhez azonban — többek között — az áramellátás fejlesztése is szükséges.

— *Milyen elgondolások merültek fel az autóbuszközlekedés fejlesztésére — tettük fel a kérdést a BUVÁTI szakembereinek.*

— *Az autóbusz ügye sajnos, látszólag alszik, pedig az igény*

erősen kopogtat és arra nyelmezget: nem lehet tovább várni!

A GF 100-as autóbusz nem vált be

— *Mi a követelmény az autóbuszsal kapcsolatban?*

— *A Magyar Tudományos Akadémia Közüti és Városi Közlekedési Albizottsága három évvel ezelőtt kidolgozta a korszerű városi autóbusz tervezési irányelveit. Az európai nagyvárosokban már közlekednek kéttengelyű, 80—100 férőhelyes, három ajtós, padló alatti motorral működő autóbuszok. Budapesten és vidéki városainkban nekünk is ilyen autóbuszok kellene. Az Ikarus Jármű- és Karosszéria Gyár pár évvel ezelőtt készített egy olyan autóbuszt, amelyről egyesek véleménye az volt, hogy alkalmas a városi tömegközlekedés jó lebonyolítására. Ez a kocsi hosszabb időn át GF 100-as forgalmi rendszámmal közlekedett Budapest főútvonalain, de sorozatgyártására mégsem került sor.*

— *Mi volt ennek az oka?*

— *Az említett Ikarus 66-os típusú autóbuszt a közlekedési és forgalmi szakemberek nem tartották alkalmasnak a nagyvárosi közlekedés forgalmi igényeinek kielégítésére, mert elégtelen gyorsulása miatt lemarad a többi autóbusz mögött, ajtóelrendezése rossz*

Osztályozás	
385.840	
lao	"1958"
Személy	
Helyszám	

volt, két kalauzt igényelt, padlószintje túl magas volt.

A forgalmi igények

— *Melyek azok az igények, amelyeket ki kell elégítenie a korszerű városi autóbusznak?*

— *Csak néhányat sorolok fel a szakemberek körében szinte már közhely-számba menő követelmények közül: kéttengelyű legyen; befogadóképessége 90—100 utas körül legyen; gyors utasáramlás; nagy utazási sebesség; alacsony padlómagasság; a peronon olyan kiképzésű legyen, amelyre lépcső nélkül lehet a gyalogjáróról fellépni; a peronnak olyan nagynak kell lennie, hogy azon a legnagyobbforgalmú megállóhelynél jelentkező összes utasok 80 százaléka elférjen; gazdaságos alapterület-kihasználás, ülökalkauz rendszer bevezetésére alkalmas legyen; olyan jelzőberendezés, amellyel az utas leszállási szándékát nemcsak közvetlenül a leszálló ajtó előtt, hanem ülőhelyéről is közölni tudja úgy, hogy erről ne csak a gépkocsivezető, hanem a kalauz is tudomást szerezzen a rövidebb távra utazók számára leszállóajtó a kocsi közepén is, stb.*

— *Közölték-e ezeket a javaslatokat a gyártó vállalat?*

— *Természetesen. Hosszas tárgyalások, ankétok követték a kívánságokat, utána azonban az egész ügy elaludt. Sajnos, úgy látszik, mintha az autóbuszokat előállító Ikarus Jármű- és Karosszéria Gyár a javaslatokat nem venné figyelembe, mert a mai napig nem rendelkezik olyan autóbusztípussal, amely a forgalmi igényeknek ma már meg nem felelő Ikarus 60-as autóbuszok helyére léphetne már a közeljövőben. Mindannyian ismerjük az Ikarus Gyár nagy mennyiségi eredményeit és tudjuk, hogy a világ egyik legnagyobb sorozatokat előállító járműgyára, de sajnálatos, hogy a városi forgalom igényeit kielégítő, korszerű autóbuszt nem sikerült mind ez ideig előállítani. Az ideai budapesti vásáron bemutattak egy újab típusú városi autóbuszt, az Ikarus 620-as; a közönség is láthatta, de a további fejleményről már nincsen tudomásunk. Sajnos, közlekedési szempontból ez a kétajtós, közepes nagyságú jármű nem jelent haladást.*

Várják a választ az Ikarus Gyártól

— *A megoldást már a Magyar Tudományos Akadémia Közüti és Városi Közlekedési Albizottsága körvonalazta: »A kísérleti autóbusz megtervezé-*

sére a Kohó- és Gépipari Minisztérium fennhatósága alá tartozó Járműfejlesztési Intézetet és az Ikarus Gyárat kell kijelölni. Előnyös lenne, ha a részlettervek elkészítése előtt, a főterveket olyan bizottság elé terjesztenék, amelyben a tervező vállalaton kívül képviseltetnék magukat az érdekelt minisztériumok, tehát a Kohó- és Gépipari Minisztérium, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a Külkereskedelmi Minisztérium, a Magyar Tudományos Akadémia illetékes albizottsága, a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatósága, a Fővárosi Autóbuszüzem. Erre azért lenne szükség, hogy a kísérleti autóbusz ne csak gépészeti, konstrukciós, hanem közlekedési, forgalmi szempontból is tökéletesen megfeleljen feladatának. Ez a trolibusz-fejlesztés szempontjából is fontos lenne.

A probléma helyes, jó megoldása sürgető, Budapest és a nagyobb vidéki városok szempontjából is. Legutóbb például Pécssett reklamálták a

korszerű városi autóbust. A Közlekedés- és Közlekedés-építéstudományi Egyesület a pécsi METESZ székházában nyilvános ankéton vitatta meg a város egyik égető problémáját, a közforgalmi tömegközlekedés megoldását. Az ankét amellet foglalt állást, hogy az egyvágányú közlekedés, a kiöregedett villamoskocsik helyett célszerűbb, gazdaságosabb autóbuszokra bízni a forgalom lebonyolítását. Ehhez azonban megfelelő új kocsikra van szükség. Több vidéki városunk tömegközlekedésének jó megoldása is sürgeti a korszerű, nagy befogadóképességű, új autóbuszok mielőbbi gyártását és forgalomba helyezését.

A közlekedési és forgalmi szakemberek után a közvélemény is sürgeti és kérdezi: mi van az Ikarus Gyár kísérleti városi autóbuszával?

Vig István