

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: **Mi gátolja és mi**Cím: **javíthatja**Forrás: **a főváros****közlekedését**

Gardai J. (Hely)

MSZ

(Idő) 9. 5.

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy 385.85

Hely

Idő

1887/1957

Személy

Helyszám

A decentralizáció kára elsősorban nem a külön-külön létrehozott adminisztrációs, vezető, kölcsönösen ellenőrző és kooperáltató szervezetben mutatkozott meg, bár az itt elérhető megtakarítás sem közömbös számunkra. Az alapvető hiba az, hogy az eddig alárendelt részlegek, amelyek azelőtt a forgalmat szolgálták ki, most mint önálló vállalatok nem a forgalom minél jobb és olcsóbb ellátására törekednek, hanem saját tervük minél nagyobb mérvű teljesítésére, hiszen az erkölcsi és anyagi elismerésük ettől függ. Tehát a cél az önálló vállalatok számára a terv teljesítése, a termelési érték növelése — a forgalomra való tekintet nélkül.

A közlekedési vállalatok gazdája, a Fővárosi Tanács Végrehajó Bizottsága az elmúlt 3—4 évben ismételten tárgyalta az átszervezés kérdését, de érdemi döntést mind a mai napig nem hozott. Szükséges lenne végre a logika és a gazdaságosság elvének alkalmazásával meghagyni a két forgalmi vállalatot, az Autóbust, és a Villamosvasutat, de hozzájuk visszaszcsolni az egyedül csak őket kiszolgáló önállóított vállalatokat.

Annál is inkább szükséges, mert a népgazdaság számára nem közömbös, az így elérhető anyag-, létszám-, forgóalap-, stb. csökkentése. Emellett végre a forgalom érdekei dominálnának és a vállalatokat irányító Közlekedési Igazgatóság, amely eddig kénytelen volt erejének nagy részét a vállalatok kooperáltatására fordítani, minden erejét a főváros közlekedési politikájának kialakítására és a korszerű közlekedés megvalósítására fordíthatná.

Összefoglalva: fővárosunk közlekedése elmaradt a városfejlődésétől. Az 1953. évi párttárgyaló óta megkezdődött ennek az elmaradásnak a felszámolása. A villamos és az autóbussz járműparkját bővítik, korszerűbb járművek kerülnek forgalomba, sűrítik az egyes járatokat, új vonalakat is építünk. Ha lassú ütemben is, de megkezdődött a budapesti közlekedés javítása. Feladatunk most jó közlekedéspolitikával és a beruházási összegek helyes felhasználásával ezt az ütemet gyorsítani, hogy lemaradásunkat minél előbb meg tudjuk szüntetni.

Németh Sándor

Ez év szeptemberében lesz éppen 70 esztendeje, hogy az első villamos elindult a Nyugati pályaudvartól a Király utcáig terjedő szakaszon. Azóta a főváros nagyt nött, csaknem kétmilliósvilágvárossá fejlődött, amelyhez a város közepétől távol fekvő nagy létszámú külső kerületek tartoznak. Ez a laza városzerkezet tettesz szükségessé, hogy szerteágazó közlekedési hálózat alakuljon ki.

A legutóbbi években a városközlekedés nem tartott lépést az egész város növekedésével. A közlekedés lassú és túlszűfolt lett, bár a csúcsidejéknél, — amely az egyvonalon fekvő gyárak különböző munkakezdeti idejét jelentik — enyhülést hozott az érintett vonalakon. Megnövekedtek és a technika mai színvonalán jogosak az utazóközönség magasabb igényei is, és nem jelent vigaszt számunkra, hogy sok világvárosban hasonló a közlekedés állapota,

1.

Budapest rohamos fejlődése — egyben a közúti forgalom növekedése is az 1920-as, 30-as évek óta tart. Az 1920-as évek végéig alakult ki lényegében a városközlekedés mai képe. Az akkori követelményeknek megfelelően alakították ki a villamos kocsi-parkját is. A forgalom növekedett, de a közlekedési eszközöket alig-alig fejlesztették. Mísem jellemzőbb erre, hogy a háborús konjunktúra éveiben is mindössze 73 motorko-

csival és 92 pótkocsival „bővítették és korszerűsítették” a villamos járműállományt. Városközlekedésünk már 1945 előtt sem volt kielégítő. Sajnos gyökeres változást a városközlekedésben az 1945. utáni évek sem hoztak. Pedig naponta csaknem 3 millió utazást bonyolít le a villamosvasút és az autóbussz. Ha átlag két utazást számítunk, ez a szám akkor is másfélmillió embert jelent, akik közül a közlekedés megjavításával sok tízezernek napi egy-két óráját takarítottuk volna meg, vagy tehattük volna kellemesebbé.

A felszíni közlekedés megjavítását hátráltatta az a téves felfogás is, hogy a földalatti gyorsvasút megépítésével megoldódik fővárosunkban a közlekedési probléma. De Budapest sajátos települési helyzete miatt a már megkezdett földalatti vonal elkészülte után az utazásoknak alig 4 százalékát bonyolítaná le, ami csak kismértékben tehermentesítené a felszíni közlekedést. Közlekedésünk megjavítása egyelőre tehát elsősorban a felszíni közlekedés korszerűsítésében kell keresnünk.

2.

A felszíni közlekedés megoldására váró két fő problémája — a zsúfoltság csökkentése és a gyorsaság növelése — nem két különálló dolog. E kettő szoros kapcsolatban van egymással. Nyilvánvaló, hogy zsúfolt villamos, autóbussz már csak a fel- és leszállások el-

húzódása miatt is lassabban közlekedik. Ugyanakkor gyorsabb járművek esetében a keringési sebesség növelhető, így ugyanazon idő alatt több utas szállítható el, a zsúfoltság máris csökken. Tehát korszerű járműparkra van szükségünk. Ezen a területen az Autóbussz Üzem jobban áll, mint a villamos.

A Villamosvasútnál nehezebb a helyzet. Nemesak azért, mert járműparkja jóval elavultabb, hanem azért is, mert a jó közlekedéshez megfelelő pálya- és áramellátásra van szükség. A jelenlegi igénybevétel mellett évente a villamosvágányoknak kb. 4 százaléka szorul felújításra, ezzel szemben a legutóbbi időkig az évi felújítás mértéke nem haladta meg a 1,5 százalékot sem.

A megfelelő áramellátás is nagyobb beruházásokkal jár. A jelenlegi áramátalakító állomások túl vannak terhelve, újak építése vált már régen szükségessé. A kocsik teljesítőképessége nagyban növekedne és üzemeltetésük is gazdaságosabb lenne, ha a villamosvasutat a jelenlegi 550 Voltról, 1000 Voltra emelhetnénk. A közlekedés lényeges megjavítását ezeknek a problémáknak megoldásával érhetjük csak el. Döntő azonban a megfelelő kocsi-park.

A főváros villamoskocsi állománya kiöregedett. A motorkocsiállomány 32 százaléka 50 évnél öregebb és több mint 150 kocsi már 60 évnél is régebben van forgalomban. Az 1941-től beszerzett motorkocsik az egész állomány 13

százalékát teszik ki. A jelenleg gyártott és forgalomba kerülő UV. típusú 3200-as kocsik lényegében az 1940-es évek „stukájának”, a 3600-asoknak valamennyire javított kiadása, amely mind műszakilag, mind pedig forgalmilag kifogásolható.

A közlekedési vállalatok gazdaságos működése és az állandó létszámhiány — ami egyébként szintén nemcsak budapesti jelenség — nem engedi, hogy egy kocsiban két kalauzt alkalmazzunk. Ezért szükséges a villamosoknál, illetve az autóbusszoknál, hogy a hátsó felszállásra használt peront tágasabbra képezzék ki, szélesebb ajtónyílással, hogy a felszállásnál ne keletkezzék torlódás a kocsin. A leszállások pedig a középső és az első ajtón kell lebonyolítani. Ez, mint számos külföldi példa bizonyítja, műszakilag megoldható és az utasok nevelésével el is érhető.

3.

A főváros közlekedése 1949-ig egy kézben, a BESZKART kezében összpontosult, 1949—50-ben — különböző indokok alapján — öt önálló vállalatot bontották fel. A Villamosvasútnál külön vállalat alakult a vágányépítészlegről, a karbantartóműhelyekből. Az autóbussznál is hasonló a helyzet.

A javítóműhelyből Autóbussz Főműhely Vállalat alakult. Ugyanakkor a forgalmi vállalatoknál is maradt jelentős — létszámra csaknem egyenlő — javító-karbantartó részleg.