Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: G. O.

Cím: Megoldható problémák

Forrás:

Műszaki Élet | 1959. I. 8. | | |
(Hely) | (Idő) | (Köt. v. fűz.) | (Oldal)

Osztályozás

Tárgy 351.81

Hely (439 Bp.)

"1959"

Személy

Helyszám

VÁROSI KÖZLEKEDÉS

Minden világváros egyik állandó problémája a belső közlekedés megoldása. Nálunk ez a probléma — a földalatti hiányában és a gyors fejlődés következtében — talán erősebben jelentkezett, mint máshol. E problémák közül, melyeket tartanak a szakemberek megoldhatónak és megoldandónak? Erre kértünk feleletet ezen a héten.

Bővíteni kell a javítási kapacitást

A villamosvasutak főműhelyei egyre nehezebben tudnak megbirkózni a javítási problémákkal. Ennek több oka van. A javítóműhelyek az utóbbi időben keveset fejlődtek, sőt mivel a MÁV a HÉV-et javítóműhely nélkül adta vissza, ezzel még növelte a nehézséget. Ugyanakkor az új villamoskocsik a régiektől eltérően négytengelyűek és forgóalvázasak, s emiatt javításukhoz kétszer annyi hely szükséges. Ennek a problémának a megoldása nem könnyű, mivel a szakemberek véleménye szerint új központi főműhelyre lenne szükség, s ez pedig 120—150 millió forintba kerül. Mégis úgy vélik, hogy a fejlesztési tervekbe ezt az összeget mielőbb fel kellene venni.

A probléma nehéz az autóbuszoknál is, mivel a főműhely a nagyobb javításokat már csak hosszú határidőre tudja vállalni. Itt azonban a fejlesztésre megvan a hely adta lehetőség, s a szükségelt összeg sem olyan nagy, mint a villamosoknál. A szakemberek véleménye szerint ma a javítókapacitás bővítése az egyik legégetőbb műszaki problémája a helyi közlekedésnek.

Küzdelem a zaj ellen

Bizonyos mértékig az előbbi problémához tartozik a zaj elleni küzdelem. Elkészült a zajtalanabbul járó autóbusz prototípusa, s a villamosoknál mindent elkövetnek a gumirugózású kerekek bevezetésére és általában a gumi használatának fokozására. Ezen a téren most már csak arra lenne szükség, hogy a Ruggyanta Gyár — amennyiben a kísérletek beválnak — megfelelő mennyiségű és minőségű gumianyagot adjon a villamosvasútnak.

Ezzel előreláthatólag jelentős lépést teszünk a zaj elleni küzdelemben, sajnos, a rossz karbantartás okozta kocsiszekrény-zörejek azonban továbbra is megmaradnak, ha nem fogjuk tudni a javítókapacitást növelni.

Városi nagy autóbuszokat!

A szakemberek véleménye szerint jelentős mértékben javítaná a városi forgalmat, ha nem lennének kénytelenek országúti forgalomra konstruált autóbuszt használni városi forgalomban. Azt szeretnék, ha végre elismernék, hogy a városi forgalom más elrendezésű autóbuszokat kíván, mint a távolsági forgalom. Véleményük szerint az Ikarus-gyár ilyen autóbuszokat is készíthetne, s helyesnek tartanák, ha a belföldi és exportszükségletek szerint úgy állítanák össze az Ikarus terveit, hogy az a városi közlekedés igényeit is kielégítse.

Ami a villamosokat illeti, a szakemberek véleménye szerint előbbre kellene hozni a kialakítandó új villamoskocsi-típus gyártásának időpontját. A tervezési irányelvek már elkészültek, s a közlekedési szakemberek úgy vélik, hogy helyesebb lenne, ha már ebből a modernebb kocsiból kapna a közlekedés nagy számban, s nem a jelenleg kifutó típusból, amely az idő sürgetése miatt sok esetben kényszermegoldást alkalmazott.

Mi legyen a tervmutató?

A közlekedési szakemberek szerint könnyítene a közlekedés helyzetén az is, ha megváltoztatnák a jelenlegi legfontosabb tervmutatót, amely a férőhelyek kihasználtságának fokát figyeli. E tervmutató miatt ugyanis bizonyos mértékig stabilizálódik a zsúfoltság. A közlekedési vállalatok ugyanis lanyhább forgalom estén kivonják a kocsikat a forgalomból, nehogy ez a mutatójuk rossz legyen. A közlekedési szakemberek általában nem hiszik, hogy ez a mutató más egyetlen mutatóval pótolható lenne, s a szovjet példa helyességét hangsúlyozzák, ahol a vállalat jó működését több adat egybevetéséből állapítják meg.

Lehet-e csökkenteni a csúcsforgalmat?

A városi közlekedés Achilles-sarka persze a csúcsforgalom. Az üzemek és hivatalok kezdésének lépcsőzetességét már többször igyekeztek bevezetni, eddig azonban nem sok sikerrel. E problémával kapcsolatban azonban a szakemberek helytelenítik, hogy a MÁV a budapesti közlekedés túlzsúfoltságát, a villamosok és autóbuszok küzdelmét úgy szemléli, mint valami előkelő idegen. Pedig a külföldi példák azt mutatják, hogy a vasút sokat tudna segíteni.

Elképzelhető lenne például bizonyos vasúti pályák felhasználása annak érdekében, hogy azokon az elővárosokból motorvonatokon gyorsan és kényelmesen lehessen beszállítani a munkába igyekvőket. Jelenleg azonban a helyzet éppen a fordítottja. A rákosi vonalon csökkentették a megállók számát, holott az autóbusz alig tud megbirkózni a feladatokkal. A vasút tarifapolitikája különben is olyan, hogy az utasok már az elővárosokban leszállnak, mivel villamossal vagy autóbusszal olcsóbb az út. Kézenfekvő példa erre Kelenföld esete, ahol az utasoknak jelentékeny része kiszáll. Itt azonban nemcsak az árkülönbözet miatt van sok leszállás, hanem azért is, mert a vonat túl sokáig áll. A helyi közlekedés szakemberei szerint, ha az intézkedéseket a MÁV-val össze lehetne egyeztetni, az lényegesen segítené a megoldást. Nem szabad elfeledkezni, hogy a vasút több ezer embert hoz naponta Budapestre!

A vidéki városok

A vidéki városokban a helyi közlekedés természetesen nem okoz annyi gondot, mint Budapesten. A szakemberek itt azt az egyetlen gondolatot vetették fel, hogy a vidéki városok közlekedését javítaná, ha az autóbuszok tanácsi vállalatok birtokában lennének. A MÁVAUT-nak ugyanis a helyi közlekedés lebonyolítása csak „mellékprofil", s kieső járatai pótlására elsősorban a helyi közlekedésből von el kocsikat. A kérdés megoldása persze nem ilyen egyszerű, hiszen a helyi és a távolsági járatok összehangolása biztosítja bizonyos mértékig az autóbuszok megfelelő kihasználását. A probléma mindenesetre él, és megvizsgálandó, hogy a kapacitás kihasználása és a szakszerű vezetés biztosítása mellett miként kell kötelezni a vállalatokat arra, hogy pillanatnyi problémáikat ne a helyi közlekedés rovására elégítsék ki.

A városi közlekedés megoldása persze Budapesten is, máshol is komplex kérdés. A megjavítás előfeltétele a viszonylatvezetés, a kocsipark, a pálya, a tarifapolitika összhangbahozásától függ. Ezeket külön-külön, önmagukban szabályozni aligha lehet. Olyan átfogó intézkedésre volna tehát szükség, amely mindezeknek a tényezőknek a figyelembevételével hozza meg a szükséges intézkedéseket.

CS. O.