

Napirenden: Budapest közlekedése

A nagyvárosok fejlődésének, túlnépesedésének nyomában járnak világszerte a közlekedési gondok, amelyek megoldásával ma már külön tudományágak foglalkoznak.

Nem kivétel e gondok alól Budapest sem, amelynek az utóbbi években bekövetkezett *nagyarányú létszámnövekedése* közismert, s a budapesti utas természetesen elsősorban a maga helyzetén méri le a nagyvárosi közlekedés nehézségeit.

A viszonylag laza beépítés, ami fővárosunkat jellemzi, egyelőre csupán az autók számára jelent előnyt. Mert még Moszkvában, Londonban a gépkocsik 9—11 km-es óránkénti sebességgel közlekedhetnek, s Párizsban, New Yorkban mindössze 8—9 km-es „cammogással”, Budapest főútvonalain egyelőre el lehet érni a 30—35 km-es sebességet is. A személygépkocsi-park folyamatban levő és várható öröndetes emelkedése természetesen fokozatosan lassítani fogja ezt az átlagsebességet, mégsem ez jelenti egyelőre nálunk a közlekedés alapproblémáját.

Évi 318 óra villamoson

A közönség zöme nem autón közlekedik. A villamoson és trolibuszon utazók évente átlag 318 órát, tehát több mint 13 napot, az autóbuszutasok mintegy 12 napot töltenek a járműveken, s mivel ezt általában csúcsforgalomban teszik, gyakorlatban mérhetik le a rendkívüli zsúfoltságot, ami ma a fővárosi közlekedés kulcskérdését jelenti.

Hogy a Budapestnél sűrűbb lakosságú városok közlekedési gondjaikat részben, vagy egészen megoldották, ezt nyilván annak köszönhetik, hogy az utasforgalom egy részét a föld alá vitték. A fejlődés iránya végső soron nálunk is erre a megoldásra mutat, azonban véleményünk szerint még a felszíni közlekedés lehetőségeit sem használtuk ki megfelelően.

A felszíni közlekedést egészen a legutóbbi évekig másodrendű kérdésnek tekintettük, s minden nehézség megoldását a — feltétlenül szükséges, de csak anyagi lehetőségeink arányában fejleszthető — földalatti gyorsvasúttól vártuk.

A kocsitípusok korszerűsítése lényegében megszüntetné a zsúfoltságot

Tettünk persze ezalatt is sok mindent. A felszabadulás előtti, mindössze 5 km-es trolibuszvonalat 60 kilométeres hálózattá fejlesztettük, ami a villamos- és autóbuszterhelést lényegesen enyhítette. A további fejlesztésnél azonban feltétlenül figyelembe kell venni, a jelenlegi trolibusz-típusok átkonstruálását, mivel a jelenlegi típusok — különösen ha hegyi járatra alkalmazzák őket — a korszerű követelményeknek nem felelnek meg.

Igen figyelemre méltóak az autóbussz-közlekedésben elért eredmények. Az autóbuszok száma 1938-hoz képest négyeszeresére emelkedett és csak 1953. óta — a selejtezéseket is beleértve — 440 db-bal növekedett. A munkáskörzetekben a felszabadulás előtti mindössze 9 autóbuszvonallal szemben, ma már 48 vonalon közlekednek az autóbuszok.

Mindenek ellenére — különösen a külső kerületekből bejárók számára — a csúcsforgalom zsúfoltságot nem sikerült feloldani, bár erre az utóbbi időkben bevezetett gyorsjáratok tapasztalatai reményt adnak. A nehézségek mögött természetesen a kocsik korlátozott száma és gazdaságos kihasználásuk kérdése áll. De az egyes vonalak módosítása sem közöm-



Foto: Szurok János

bős feladat. A tanácsi közlekedési szervek például a 45-ös meghosszabbítását is megoldották, ami a közlekedés felszíni fejlesztésének pozitív eredményei közé sorolható.

Ugyancsak a közelmúlt egyik lényeges vonalmódosítása a 92-es autóbusszé.

Az eddig Zuglóból a Keleti-pályaudvarig közlekedő vonalat a Belvároson keresztül a Tétényi úti kórházig meghosszabbították és ezzel a 7-es járatot jelentősen tehermentesítették.

Lényeges kérdésként merül fel a korszerű autóbustípus kialakítása.

Az Ikarus 30-as autóbusszon óránként 3000, az Ikarus 60-on 4000 utas szállítása lehetséges, korszerű, nagy autóbusszon azonban ezt a számot 7000-re kellene emelni. Alatta marad ennek a teljesítménynek a sokszor megcsodált, de ugyancsak nem kevészer megbírt Ikarus 66-os is. Bár rendkívül nagy segítséget jelent a közlekedés számára, lényegében távolsági autóbusszból átkonstruált, tehát nem eredeti városi jármű.

Szándékosan hagyjuk a járművek felsorolásában a végére a legnagyobb forgalmat lebonyolító villamoshálózatot.

A villamoshálózatban a felszabadulás óta 11 vonalépítés és hosszabbítás történt. A kocsipark fejlesztésénél a fő szempont — helyesen — nem a járművek számának növelése, hanem az elavult, 50, nem ritkán 60 éves kocsik fokozatos kicserélése volt.

Sajnos, ez a munka eléggé vontatottan indult. A 40-es években bevezetett úgynevezett „Stuka” kocsik továbbfejlesztését jelentő UV-3200, utóbb 3300-as kocsik prototípusát már 1948-ban kiállításra mutatták be, sorozatgyártásukat azonban — a felszíni fejlesztés háttérbe szorítása következtében — csupán 1955—56-ban kezdték el. Ezekből a kocsikból jelenleg már 172 fut, s a továbbiakban havonta 4 lép be a közlekedésbe. A régi típusú kocsikhoz képest ezeknek a férőhelye 40-nel több.

Ha szám szerint nem is sok, feltétlenül javulást jelent ugyan az új kocsik beállítása, amelyek fékberendezése például világvizonylatban is a legjobbak közé tartozik, a mai követelményekhez képest azonban már ezek a kocsik sem korsze-

rűek. A motorok alacsony feszültsége következtében a távvezérlés négy kocsinál már nem lehetséges és így nagyobb szerelvényeket nem lehet kiállítani, a középső ajtó keskeny stb. A régi, egy motor- és két pótkocsiból álló szerelvények óránként maximálisan 10—13 000 utast szállíthatnak, az új két motor- és egy pótkocsis szerelvény már 15 000 utas szállítására képes. Korszerű kocsikból összeállított két motor- és két pótkocsis-szerelvényel óránként már 18 000 utast lehetne szállítani, ami a jelenlegi forgalom mellett a villamoshálózat zsúfoltságát lényegében megszüntetné. A legnagyobb forgalom ugyanis a Nagykörúton csúcspontban óránként 13 000 utast jelent.

A legújabb típusú villamoskocsik tervezési irányelvei az elmondottak alapján: a jobb vontatási lehetőségek megteremtése, nagyobb befogadóképesség és az ajtók megfelelő elrendezése.

Ez utóbbival kapcsolatban érdemes megemlíteni, hogy az egyszerűbbnek látszó külföldi szabadalom megvásárlása azért nem célszerű, mivel a külföldi kocsik — ellentétben helyi sajátosságainkkal — csak hurokvágányon fordíthatók meg, s így ajtaik csak egyfelől vannak.

Egy esztendővel ezelőtt vette át a Fővárosi Tanács a HÉV-járatok felügyeletét, s ha az elmúlt év alatt jelentős eredmények nem is születtek, ez az átszervezés a perem- és belváros közlekedésének jobb összhangját feltétlenül elősegíti.

Ugyancsak a főváros kezelésébe kerültek a dunai átkelőjáratok, amelyek jelentősége éppen a munkáskörzetekben (Csepel, Budafok stb.) számottevő. De a még fel nem épített Erzsébet-híd és a lezárt Kossuth-híd vonalában is lehetővé teszik ezek a járatok nagyobb kerületek megtakarítását.

Tizenkét átkelőhelyen, tizenkét hajó — köztük öt új — és négy komp működik. Továbbá öt hajó még ez évben elkészül. A hajókat erős vaslemezekből építették — tehát üzemeltetésük még jégzajlás idején is lehetséges.

Az eredmények között vannak látszólag közvetlenül nem látó, lényegükben azonban rendkívül fontos intézkedések: új áramátalakítók épülnek, bővítik a kocsiszínekét, korszerű trolibuszgarázs

• **Műszaki-tudományos együttműködés a KGST-ben**

• **Új fejlődési szakasz az ügyvitel-szervezésben**

• **A fiatalok nyári foglalkoztatásáról**

épül, s mindez a karbantartás lehetőségeit javítja. Ugyancsak szerencsés, és a javítás, karbantartás érdekeit szolgáló átszervezésnek kell értékelni, hogy az eddig önálló vállalként működő javító-műhelyek a Fővárosi Villamosvasút Vállalatba, illetve a Fővárosi Autóbussz Üzembe beolvadnak.

Mindezek az intézkedések a főváros felszíni közlekedését érintik. Azt a sektort, amelytől reálisan a legrövidebb időn belül várhatók eredmények.

Mi a helyzet a földalattival?

A felszíni közlekedés kérdéseinek túlmenően azonban egy fejlődő világvárosban nem lehet a földalatti gyorsvasút problémáját figyelmen kívül hagyni. A felszíni közlekedés sokirányú javítása, korszerűsítése, sokban enyhítheti a fennálló nehézségeket, a végső megoldást azonban nyilván az jelenti, ha a forgalom egy részét a föld alá vesszük.

Sokféle kőzsa hír járt az elmúlt években a budapesti földalattival kapcsolatban: egy időszak gazdaságpolitikai bírálatának — gyakran eltúlzott — szimbólumává vált az építkezés.

Az igazság ezzel szemben az, hogy a földmunkák több mint 50 százaléka elkészült, a karbantartó, szigetelési munkák biztosítják az állag megóvását és a befejezésnek műszaki akadály nincs. A népgazdaság vezetői — amikor erre a reális feltételeket megfelelően látják — bizonyára ezt a kérdést is napirendre fogják tűzni.

Előkészületben a fejlesztés távlati tervei

Mindettől függetlenül az utca emberét, az utast, a jövő érdekli. Mi lesz, hogyan alakul, miképpen javul Budapest közlekedése?

A gyakran hasznos, de mégiscsak tüneti megoldásokon, egy-egy új vonal, új kocsik beállításán túlmenően, a kérdés alapvető megoldására vonatkozó szakmai tárgyalások folyamatban vannak.

A Fővárosi Tanács VB külön munkabizottsága foglalkozik a főváros közlekedése távlati tervének előkészítésével s a terv tárgyalására előreláthatólag szeptemberben kerül sor. A munkabizottság, amelyben valamennyi érdekelt szerv helyet foglal, egyelőre a fejlesztési alapelveket fekteti le, és erre építi — az adottságok figyelembevételével — a tervet.

A főváros közlekedésének helyzete súlyos, de enyhítése reális lehetőségek vannak. S az irányzat, amely az illetékes közlekedési szervek részéről az utóbbi években megnyilvánult, reményt ad a kérdés végleges és megnyugtató rendezésére.