

A KÖZLEKEDŐ BUDAPEST

Budapest 2,4 milliós nappali lakossága 5 millió alkalommal utazik naponta, 90 százalékban tömegközlekedési járműveken. Az ország népességének csaknem egynegyedét alkotó utazóközönség kevés jót mondhat a közlekedés jelenlegi körülményeiről, s erre nem mentesség, legfeljebb magyarázat, hogy a rohamos urbanizáció következtében ez világszerte a városi feladatokból immár népgazdasági feladattá nőtt nálunk, s ma már rendszerek a különböző tárcák, országos hatáskörű szervek konzultációi, helyzetértékelései és intézkedései a budapesti közlekedés javítására. A főváros számára nyújtandó, „kézzelfogható” támogatás egyik jele, hogy a negyedik ötéves tervben előreláthatólag 12 milliárd forintot — a jelenleginek a kétszeresét — összpontosítanak a közlekedés javítására.

AZ ACHILLES-SAROK

A fővárosi tömegközlekedésnek ma kétségtelenül az autóbusz az Achilles-sarka. 1960 óta a tömegközlekedési járműveken 32 százalékkal nőtt az utazások száma, azonban ezen belül az autó-

szereket. Sokat segítene az épülő, modern óbudai autóbuszgarázs, ha az ígért két év helyett nem négy év óta készülne. Az óbudai garázs tapasztalatainak okulva a főváros vezetői teljes joggal számítanak arra a segítségre, amelyet az építőipar nyújthat az utaztatás feltételeihez. Alapvetően szükséges beruházások időbeni megvalósításához; a többi között a Fehér úti főműhely, a Cinkotai úti és a kispesti garázs építéséhez.

Az autóbuszpark mennyiségi növelésében megnyugtatóan egyezik a különböző szervek véleménye: ennek alapján 1975-ig — a selejtezésre kerülő járművek pótlása mellett — minden valószínűség szerint 320 járművel gyarapodik a budapesti buszok állománya, s ez már jelentősen enyhíthet a mai súlyos utazási körülményeken, még úgy is, ha az új csuklós buszok egy részét a megszűnő trolisjáratok helyébe állítják. Remélhetőleg, a mennyiség mellett a minőséggel sem lesz baj; jelenleg ugyanis gyakran még a gyárból frissen kikerült kocsik forgalomba bocsátását is akadályozzák a gondatlan szerelési, technológiai és konstrukciós hibák.

A villamoskocsiszínek műszaki felkészültsége semmivel sem kedvezőbb az autóbusztelepeknél; elsősorban a csuk-

azonban nem várható a forgalmi dolgozók 210 óras munkaidejének bevezetése. Ma sem ritkaság a havi 260—300 óras munkaidő, s a túlóráztatás, a vasárnapi, ünnepnap szolgálat, a havi két szabadnap, az osztott munkaidő továbbra sem tartozik a vonzó munkakörülmények közé.

Biztató, hogy az illetékes szervek az egész közlekedési szakma sajátosságainak figyelembevételével már megkezdtek a további bér- és munkaügyi intézkedések kidolgozását, a szabályozók felülvizsgálatát.

KÖZÚTI GONDOK

Az előbbiekből látható, hogy a tömegközlekedés új követelményeihez csak késve sikerül megteremteni a feltételeket. Ezen a tanulságon okulva a főváros gyorsan növekvő közúti forgalmának lebonyolítására már most sok intézkedés készül. Amivel számolni kell: nagy forgalmú útjaink átbocsátóképessége a kocsiforgalom növekedésével párhuzamosan csökken, a beépítettség miatt mind nehezebb és költségesebb új forgalmi sávokat kialakítani a csomópontokban. Nehezíti a biztonságos és gyors közlekedést a főváros 136 pontján meglévő szintbeni vasúti keresztelődés, s az is, hogy az úthálózat elavult: a 3500 kilométernyi hosszú budapesti utaknak csupán 45 százaléka pormentes burkolatú, ezek egy része is elérte élettartama határát. A parkolási és forgalomirányítási gondokkal együtt e tényezők a közlekedés további fejlesztésének irányát is megszabják.

A következő öt évben várhatóan erőteljesen növekszik a kisebb-nagyobb tehergépkocsi száma, a budapesti személygépkocsiké pedig megháromszorozódik, minden ezer lakosra 80 autó jut. Mindjárt hozzátehetjük: a magánkocsi néhány százezerrel csökkentik ugyan a tömegközlekedési utazásokat, a közutak viszont még telítettebbek lesznek, s emiatt a tömegközlekedés lassulásának veszélye fenyeget. Nem lehet tovább várni az országos főútvonalak bevezető szakaszainak átépítésével, hiszen e szakaszoknak a forgalma már ma is öt—hétszeresen múlja felül a városon kívüli szakaszok forgalmát. Örvendetes, hogy a közlekedési tárca az útfenntartási, korszerűsítési munkák több milliárd forintos költségű programjához 500—600 millió forint hozzájárulást ajánlott meg, a főváros segítségével. E program keretében folytatják, illetve megkezdik a legközelebbi években a Szentendrei út, a Kerepesi út, a Soroksári út, a Fehérvári út és a Jászberényi út korszerűsítését, hozzálátnak az M 3-as autópálya fővárosi bevezető szakaszának építéséhez, s közúti körgyűrű építéséhez a Hungária körút vonalában a Soroksári útig. A fővárost elkerülő körút kiépítése jelentősen tehermentesítené a budapesti közutakat, amelyeket ma még tízezerrel kénytelenek igénybe venni a nem budapesti úticéllal haladó kocsik.

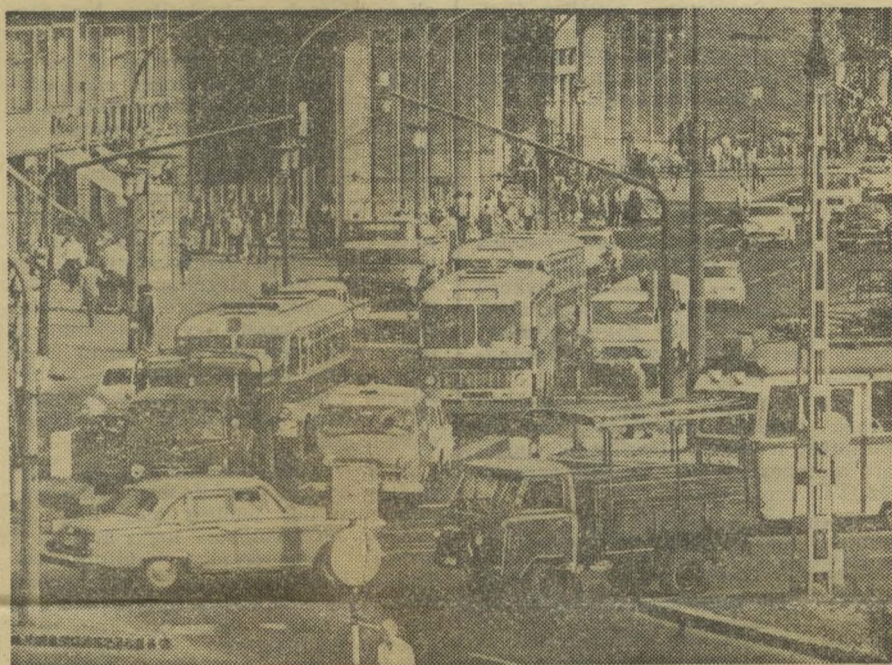
Annyi bizonyos, hogy a felszíni közúti forgalom gyors fejlődése az a tényező, amely a metróprogram gyorsítását, kiemelt állami beruházással nyilvánítását sürgeti. 1973-ra tervezik a teljes kelet—nyugati szárny megnyitását, s 1976-ra — esetleg már előbb — az észak—déli szárny Nagyvárad tér—Deák tér közötti részét. Már e két vonal is általában 20 százalékkal, a Belvárosban pedig 40 százalékkal tehermentesíti a felszíni tömegközlekedést. A budapesti közlekedési gócpontok rendezését eddig nem tapasztalt intenzitással végzik a következő öt évben. A többi között új forgalmi arculatot kap a Boráros, a Zalka Maté és a Flórián tér, a Magyar Jakobinusok tere és a Möricz Zsigmond körtér; gyalogos-aluljárót kap a Felszabadulás tér és a Kálvin tér, szélesítik az Árpád-hídat és az Alkotás utcát, rendezik a Krisztina körutat, részben átépítik, részben egyirányúsítják a Mártírok útját, s 12 helyen szüntetik meg felüljárókkal a sorompós vasúti keresztelődéseket.

NAPI HATVAN BALESET

Mindez, csakúgy, mint a főváros 36 csomópontján már kiépített jelzőlámparendszer s a 13 ezer felállított forgalomirányító jelzőtábla a közlekedés biztonságát is szolgálja. Szükség is van rá, mert a statisztika aggasztó: jelenleg Budapesten naponta 60 közlekedési személyi baleset történik, háromnaponként két halálos áldozattal.

Ez hát a főváros közúti és tömegközlekedés vázlatos helyzetképe. A jelen tapasztalatait tekintve korántsem kedvező, de a formálódó tervek, intézkedéseket, a népgazdaság sokirányú támogatását tekintve — igen.

FEKETE GÁBOR



Egymás hegyén-hátán...

buszutasoké — 55 százalékkal. Az utastábor persze nem okolható azért, amiért az 565 kilométer hosszúságú hálózaton közlekedő, viszonylag olcsó és gyors közlekedési eszközhöz pártolt át. A baj az, hogy az utasigények teljesítéséhez szükséges feltételek hiányoztak. Erre leginkább az jellemző, hogy amíg az autóbuszutasok száma 55 százalékkal nőtt, a járműveké — csak 30 százalékkal. Az 1960 óta forgalomba került csuklós buszok parkja túl kicsiny ahhoz, hogy tartósan és hatásosan javítson a helyzeten. Vitatható a statisztika is, amely időről időre kimutatja, hogy a csuklós buszok révén, ha a járműpark nagysága nem is, de befogadóképessége nőtt; hiába férnek többnyire egy nagy járműbe, ha az ritkábban közlekedik, hiszen annál többen gyűlnek össze és annál hosszabb ideig várakoznak az emberek a megállóknál. A férőhely növelésének mindenképpen együtt kell járnia a járműpark gyarapodásával, márpedig a számok tanúsága szerint erről még nem beszélhetünk. A főváros ma 1360 autóbusz szolgálja — de csak papíron. A valóságban naponta 1100 kerül a forgalomba, ami kevés. Ráadásul még ezek közül is 300—400 járművet akkor kell kivonni a forgalomból a műszaki hibák és a gyengélkedő javítóbázis következtében, amikor éppen a legnagyobb szükség lenne rájuk.

PLUSZ 320 BUSZ

A műszaki feltételekről érdemes szót ejteni, mert hiányuk nem kismértékben oka az utazóközönség jogos méltatlankodásának. Sajnos a tömegközlekedés az utóbbi húsz évben nem kapott igazán korszerű nagy ipari létesítményt; a meglévő autóbusztelepeken 900 kocsi számára lenne hely, mégis 1300-at tárolnak ott, illetve a környékbeli lakóterületeken. E telepek egy része is kényszermegoldás, hiszen például a Kilián garázsot vasúti fűtőházból, műhelyből alakították át ideiglenes rendeltetéssel. A zsúfolt, elavult telepeken súlyos gondot okoz a kocsi üzembiztonságának javítása, az elemi szociális létesítmények hiánya sem vonzza, hanem inkább elriasztja a műszaki dolgozókat,

los motorkocsik gyenge minősége, a tartalék alkatrészek hiánya jelzi az adósságot, amelynek törlesztésére az ipar a közelmúltban végre ígéretet tett. A 212 kilométer hosszúságú fővárosi villamosvágány-hálózat jelentős részének állapota már-már a forgalom biztonságát veszélyezteti, felújítása új technológiák kidolgozása révén — a legközelebbi jövő feladata.

TROLI NEM, TAXI IGEN

A 34 kilométer hosszúságú trolibuszhálózaton a forgalmat 200 jármű bonyolítja le, ezeknek a fele hamarosan megéri a selejtezésre, szerepüket fokozatosan autóbuszok veszik át.

Eltérőek a nézetek abban a tekintetben, hogy összpontosítsák-e az anyagi eszközöket a tömegközlekedés javítására, vagy áldozzanak a taxi fejlesztésére is. Az igazság az, hogy a tömegközlekedés gyengesége miatt mind nagyobb szerephez jut a taxi, de konkurrenciára nem képes. A Volán-taxikkal kiegészítve sem. Az Autótaxinak jelenleg 1300 kocsija fut a budapesti utcákon, s hogy ez mennyire kevés, az könnyen megítélhető az adatból: 1967-ben 122 ezer megrendelést kellett kiszabtatnia a vállalatnak, tavaly pedig már éppen kétszer annyit. Ráadásul ebben a statisztikában nem is szerepelnek azok a tízezrek, akik a bosszantóan elhanyagolt hálózat miatt képtelenek voltak távbeszélőn kocsit rendelni. Az igények miatt mindenképp támogatásra méltó és redős az a terv, amely 1975-ig kétezerre növelné a taxiparkot, gondoskodva a kiszolgáló létesítményekről, a garázsok korszerűsítéséről, a karbantartás színvonalának emeléséről.

A budapesti tömegközlekedésben dolgozók páratlan fluktuációja egy-két évvel ezelőtt kritikus helyzetet idézett elő. A rendkívüli bér- és munkaügyi intézkedéseknek s a KN-közlekedés bevezetésének — amikor 4500-zal sikerült csökkenteni a BKV munkaerő-szükségletét — köszönhetően megállt az a folyamat, amelynek során minden harmadik dolgozó elhagyta a vállalatot. Jelenleg már a munkahelyek fokozatos feltöltődése tapasztalható. Belátható időn belül