

A főváros közlekedésének megjavítása idestova két évtizedes kérdés. Nem kevés terv készült is azóta, de csak nagyon kevés valósult meg belőlük. Pedig 1938 óta az utasok száma több mint háromszorosára növekedett, a járművek férőhelyeinek száma viszont mindössze 25—30 százalékkal nőtt. A budapesti tömegközlekedés alapvetően csak a felszíni közlekedési eszközök teljes rekonstrukciójával, mindenek előtt a pálya és a kocsipark felújításával, korszerűsítésével, a járműpark jelentős növelésével, néhány hiányzó összekötő vonal megépítésével javítható meg. Ehhez azonban néhány év szükséges.

A további fejlődés biztosítására kívánatos volna fokozatosan befejezni, az eredetileg elképzeltnél jóval szerényebb kivitelben, a megkezdett földalatti gyorsvasút első vonalát. Mindez nem kis összegekbe kerül. A Budapest közlekedésének megjavítására fordított beruházások azonban elég gyorsan (6—8 év alatt) megtérülnek, mivel a járművek jó kihasználása és a zsúfoltság megszünése következtében a bevételek ugrásszerűen növekednének, nem is számítva azt a hasznót, amely a közvetlenül nem mérhető időmegtakarításból, a gyorsabb utazásból és abból származnék, hogy a dolgozók jelentős része pihentebben, frissebben kezdhetné munkáját.

Hogyan romlott meg ennyire a főváros közlekedése?

A második világháború előtt

A polgárság lakta Belváros még csak rendelkezett aránylag megfelelő közlekedéssel, a túlnyomórészt munkások lakta peremvárosok közlekedésére azonban alig fordítottak gondot. Autóbusz-közlekedés csak a Belvárosban és részben a villanegyedekben volt. A tömegközlekedés fejlődésének megakadása összefüggött a korszerű városi úthálózat fejlesztésének elhanyagolásával is. A Horthy-korszakban megállt a Budapest jó természeti és települési adottságaira támaszkodó gyűrűs-sugaras úthálózat kiépítése, amely a múlt században megindult. Elakadt a külső forgalmi körgyűrűk kiépíté-

se, s ezzel elsősorban a peremvárosok közvetlenebb összeköttetése. Így nem vezették tovább a Dózsa György utat a Keleti-pályaudvar vágányzata feletti híddal, noha ez enyhítette volna a pályaudvar környékének forgalmi zsúfoltságát; nem nyitották meg a Dunától a Dunáig a Hungária körutat, pedig ez nagymértékben mentesítené a belső körutak forgalmát.

A gyűrűs-sugaras közlekedési hálózat további fejlesztéséhez tartozott volna a sugárutak meghosszabbítása, illetve kiépítése, mindenekelőtt a város természetes hossztengeleynének, a Duna vonalának két oldalán. Első lépés lehetett volna például a 2-es villamos vonalának meghosszabbítása a Béke útig, ez tehermentesítené a Váci út és a körutak átmenő forgalmát.

Nagyon elhanyagolták a járműpark növelését. Másfél évtizedig például egy villamos motor-kocsit sem kapott a fővárosi közlekedés. A járműpark előregedése következtében megnövekedett a javításban levők száma, a javítás időtartama és költsége. (Ez természetesen hozzájárul a zsúfoltság előidézéséhez és a fővárosi közlekedés deficitjéhez.)

A felszabadulás után

hatalmas erőfeszítéssel viszonylag gyorsan helyreállítottuk a fasiszták által szétrombolt fővárosi közlekedést, majd kezdeti lépéseket tettünk a korszerűtlen közlekedés megjavítására. Új villamosvonalak épültek, illetve régieket

hosszabbítottak meg (például: csepeli gyorsvasút). Autóbusz-közlekedéshez jutottak a peremvárosok, üzembe helyeztek több trolibuszvonalat, de az alapvető hibák kijavítása nem történt meg. A budapesti közlekedés fejlesztésére

fordított összegek nagy részét felémésztette az új földalatti gyorsvasút első vonalának erőszakolt építése. Tévhit volt, hogy ezzel lényegesen megjavul a budapesti közlekedés. Az első vonal költségelőirányzata csaknem 3 milliárd forint volt, körülbelül annyi, mint a városi tömegközlekedési eszközök összes beruházott értéke, viszont az utasforgalomnak csak 8—9 százalékát vette volna fel, ha elkészül. A földalatti gyorsvasút építésére eddig fordított összegnél kevesebből meg lehetett volna oldani a felszíni közlekedés rekonstrukcióját. Sajnos, a felszíni közlekedés megjavítására fordított összeg az földalatti építésének leállítását után is alig érte el évente a beruházott érték két százalékát.

Gazdasági helyzetünk megköveteli, hogy jelenleg nagymértékben csökkentjük a beruházásokat. Olyan eszközöket kell tehát találnunk, amelyek nem nagy beruházással is lehetővé teszik a közlekedés számottevő, ha nem is alapvető megjavítását.

Mit lehetne tenni?

A zsúfoltság egyik tényezője, hogy sok nagyüzemben és hivatalban egy időben kezdik a munkát. Ennek hatása különösen a kör-

utakon, a Rákóczi úton, a Váci úton mutatkozik. A csúcsforgalom általában négy-ötízöröse, egyes vonalakon nem ritkán tízszere az átlagnak. A villamosvasút óránként egy irányban 12 000—14 000 utast szállíthat zavartalanul. A munkaidő kezdetének tízfizetőt perces eltolódása is már javíthat a közlekedés zsúfoltságán. A széthúzásnak azonban határt szab, hogy az üzemek általában 6—7, az iskolák, hivatalok, üzletek fél 8 és 9 óra között kezdenek, és ha a lépcsőzés e két csoportban fedi egymást, új csúcs keletkezhet. Célszerű, a lépcsős munkakezdés fokozatos bevezetése, hogy hatása megfigyelhető legyen egy-egy forgalmi körzetben, nehogy a különböző hatások összegeként a város más helyein, némi időbeli eltolódással, új csúcs lépjen fel. Többezres létszámú üzemeknél érdemes egy-egy nagyobb gyárrészleget külön-külön is lépcsőzni. A lépcsős munkakezdést úgy helyes végrehajtani, hogy hatására csökkenjenek a villamosáramcsúcsok is.

Nagymértékben emeli a zsúfoltságot éppen csúcsforgalmi órákban, hogy sok dolgozó lakóhelye távol esik a munkahelyétől. Az önkéntes munkahely-csere és lakáscsere előmozdítása is enyhítené valamit a zsúfoltságon, érdemes lenne foglalkozni ennek módzataival. Jelenleg ugyanis Budapesten az egy lakosra eső utasok száma két és félszerese az 1938-asnak.

A budapesti villamoson olcsó-

Osztályozás

351.81

hely

Idő

Személy

Helyszám

193/495

sága ellenére sem utaznak szívesen, mert

lassú, kényelmetlen,

a hosszú ideig tartó fel-, leszállások következtében sokat ácsorog. A villamosok lassú közlekedésének egyik oka az alacsony keretsebesség, ami a pálya rossz állapotával a sínek helytelen elhelyezésével függ össze, s hozzájárul az is, hogy egyazon útvonalon, egyidőben különböző sebességgel közlekedő kocsikat járatnak. Újabban van némi javulás e téren, de ez nem elégséges. Minél előbb meg kellene valósítani a pályák korszerűsítését, ahol még lehetséges, középre kellene helyezni a síneket, vagy szabad pályákat kellene kialakítani.

Gyakran korlátozza a járművek sebességét, hogy az úttesteket sűrűn felbontják, s a helyreállítás lassú és nehézkes. Ezt ki lehetne küszöbölni az útburkolatok felbontásának összehangolásával és a helyreállítás meggyorsításával.

A járművek rekonstrukciójával, alacsonyabb, kényelmesebb lépcsők építésével, az ajtók jobb kiépítésével könnyebbé lehetne tenni a fel- és leszállást, és ezzel

meg lehetne gyorsítani az utas-cserét.

Növelhető volna a forgalomban levő járművek száma a javítási idő csökkentésével is. A járműjavítás ideje csaknem felére csökkenne, ha megjavítanák az anyag- és alkatrész-ellátást, általánosan bevezetnék a fodarab-

csérés javítást és korszerűsíténék a javítóműhelyeket.

Nincs igazuk azoknak, akik szerint a villamosközlekedés elavult, kár pénzt fordítani rekonstrukciójára, fejlesztéséről nem is beszélve. A széles úttesten megfelelően elhelyezett, sok embert befogadó, gyors utascserét biztosító, gyorsan közlekedő villamosra a külföldi tapasztalatok szerint is

hosszú jövő vár,

Budapest közlekedését pedig e nélkül nem is lehet megjavítani. *Éppen ezért sürgősen meg kellene vizsgálni,* hogyan lehetne a villamos motorkocsi gyártást növelni, illetve a meglévő kocsik nagy számban — esetleg gyárakban — való rekonstrukcióját megvalósítani.

A legkisebb befektetést igényli, (bár ugyanakkor üzemköltsége a legnagyobb) az autóbusz-közlekedés. Ezért az utasszállítási kapacitás növelésének továbbra is fontos eszköze az autóbuszok számának emelése. Az új autóbuszokkal elsősorban a fővonalak forgalmi zsúfoltságát kellene terhermentesíteni és csak azután új területek bekapcsolására felhasználni.

A trolibusz főleg a belvárosi szűkebb utcák közlekedési eszkö-

ze, emellett alkalmas külvárosokat összekötő átszelő járatok, valamint nagyobb forgalmú hegyi járat ellátására. Sajnos számos, szakértő tiltakozása ellenére a Dózsa György útnál és a Hungária útnál ezt nem tartották szem előtt.

Nem elégíti ki a szükségletet a taxik száma sem, a lehetőségekhez képest tovább kellene növelni.

Ha nem is jelentősen, de javíthatna a budapesti közlekedés helyzetén, ha az utasok fegyelmesebbek volnának, ha nem akarna mindenki egyszerre felszállni vagy leszállni, ha a jármű belsejében egyirányú utasáramlás volna. *A közlekedési dolgozók érde- me, hogy ilyen nehéz körülmé- nyek között aránylag rendben bo- nyolítják le az utasforgalmat.*

A fővárosi közlekedés fejlesztésének sokféle elképzeléséből, tervezetéből, a mai helyzetnek leginkább megfelelő tervet kellene összeállítani és nyilvánosságra hozni, hogy azt a szakembereken kívül az utazóközönség is széles körben megvitathassa. Ez nagymértékben elősegítené, hogy fővárosunknak ez az égető kérdése, lehetőségeinkhez képest, fokozatosan, közmegelegedésre megoldódjék.

Kökény Mihály