

FŐVÁROSI ÜGYEK.

A közlekedés reformja.

A nagyvárosok rohamosan növekedő forgalma egyre nehezebb föladat elé állítja a városvezetők bölcsességét. A forgalom ugyanis sokkal nagyobb mértékben szokott élénkülni, mint a lakosság számának növekedése. Berlin lakóinak száma például 1875 óta a négyszeresére, ugyanakkor az utcai közlekedő eszközöket igénybe vevő utasközönség száma a harmincszorosára növekedett. A lakosság mozgékonyága általában olyan arányszámot ad, mely a nagyváros lakóinak száma szerint rohamosan emelkedik. Olyan nagyságu városokban például, mint Nürnberg, Barmen, Kemnic, Magdeburg és Esszen, évente minden lakosra átlag száz utazás esik. Drezdában, Lipsében és Majnamelletti Frankfurtban már kétszázat tesz az átlagos utazás száma. Budapestén az 1910-ik év közlekedésének statisztikája szerint 226-ot, Berlinben, Párisban és Londonban 300-at, Newyorkban, Csikágóban és Filadelfiában 400-at, végül Bosztonban eléri az 500-at. Alig egy emberöltő előtt, 1875-ben a berlini fejenkénti utazás száma harminc volt csupán, a budapesti közel ennyi. De Berlin hamarabb nőtte ki magát modern nagyvárossá, a hol a lakosság tagozódva él és az egyes városrészek rendeltetése e szerint tér el egymástól.

A modern városfejlődés azóta Budapestén is hatalmas lendületet vett s ennek következtében nőtt meg rohamosan a főváros személyforgalma abban a mértékben, a mint az ipari, az üzleti és a lakott városrészek tagozódása kezdetét vette. Nálunk épp úgy, mint más nagyvárosoknál, a *Belváros* alakult át a *Lipótváros* egy részével együtt üzleti negyeddé, a mi azt jelenti, hogy e kerületek fokozatosan néptelenedtek, hogy az irodák és boltok sokaságának adjanak helyet, a Belváros lakosságának a száma ezért apad folytonosan. 1891-től 1900-ig 14 százalékkal csökkent itt azoknak a száma, a kik éjszakan át is a kerületben tartózkodnak, 1906-tól 1910-ig is 5.7 százalék volt a fogyatkozás aránya.

Ezzel szemben viszont más szomszédos kerületeknek, kivált a külső széle rohamos megnépesülést mutat, mert a belső részekből kiszoruló és a bevándorló lakosság ott keres új letelepülést. Az I. és a VII. kerület illetően gyarapodása szembetűnő. Az előbbinek a lakossága 1906-tól 1910-ig 33.2 százalékkal, az utóbbié pláne 1890-től 1910-ig 76.5 százalékkal szaporodott! A városövek zsufoltsága is a külső negyed aránytalan népességét bizonyítja. A lakósűrűség ugyanis belülről kifelé nő, mert míg a belső városrészekben szobánként átlag 1.93 lakost tesz ki, a külső részekben 3.51 a szobánkénti átlagos lakosság száma.

Budapest ilyen irányban megindult rohamos fejlődése elsősorban a meglévő közlekedő eszközöket elvitte teljesítő képességük határáig. Ennek a következtetése, hogy a közönség annyira ingerült és türelmetlen kezdett a múlt év folyamán lenni a villámos vállalatokkal szemben. A kérdéses vállalatok reformtörekvése és erőfeszítése a krízist elodázta ugyan, de biztosra lehet venni, hogy *a forgalmi baj előbb-utóbb újabb s tán vézesebb erővel fog jelentkezni*, mert a földfölötti villámos közlekedés reformjának javításának, teljesítő képessége növelésének is megvan a határa.

Ilyen körülmények közt elérkezett az ideje, hogy a baj újabb jelentkezését megelőzően, már most gondoskodjék a város vezetősége a forgalom új szükségletének kielégítéséről. A közönség már többé-kevésbé azonos véleményre jutott a baj orvoslásának módjáról. Mint távolabbi orvosszert megjelölte volt a földalatti vasúthálózat építését, mint közelebbit pedig az *autobusz* és az *autotaxi* beállítását a főváros közlekedésének szolgálalába,

A törvényhatósági életnek olyan súlyos szava lényezője is, mint Vázsonyi Vilmos, a kinek minden nyilatkozata a főváros jövő haladásának irányát jelzi, a két utóbb említett közlekedő eszköz forgalombahelyezését sürgősnek tartja. A legutóbbi város-átváltáson a községi demokratapárt nevében kifejtett nagyszabású programjában Vázsonyi nagy súlyt vetett úgy az autotaxi, mint az autobusz forgalomba helyezésére, s legutóbbi beszédében, melyet az 1913-iki költségelőirányzat tárgyalásával kapcsolatban elmondott a főváros legközelebbi tennivalója gyanánt, azt is fölemlítette, hogy előrelátó és gondosan megfogalmazott szerződéssel az autobusz dolgát mielőbb dűlőre kell juttatni.

Vázsonyi oly régóta vesz részt a főváros községi életében, s oly helyes tapintattal szokta fölismerni és honorálni a lakosság mindennemű anyagi szükségletét, hogy az automobil-omnibusz sürgetésére vonatkozó legutóbbi és ismételt kijelentését is bátran irányadó mérték gyanánt teheti magáévá a város vezetősége. És valóban, ha bárki a közlekedés problémájának mélyére hatol, nem juthat más eredményre, mint a mire Vázsonyi nyilván alapos megfontolás után jutott.

A villamos vasutak túlterhelt volna ugyanis immár nyilvánvaló. Ha például a *kocsikilométerek* számát vesszük összehasonlítást alapjául, azt találjuk, hogy Budapest villamos vasutai roppant mértékben jutottak el teljesítőképességük határáig. Igaz ugyan, hogy a kocsikilométerek száma 1910-ben a Városinál csak 282.000 volt, s ezzel szemben Münchenben 293.000, Boroszlóban 344.000, Berlinben 366.000, Bécsben 383.000 volt ez a szám, de ugyanakkor a budapesti Közuti vasút, mely Budapest legfontosabb életereit adja hálózatával, 394.000 kocsikilométert ért el! Ugyanennek a vállalatnak legkritikusabb hálózati pontján, a Múzeum-köruton tizenöt vonal óránként 250 kocsit bacsát keresztül. A többi kritikus pont túlszűköltsége is gondolkozóba ejtő. A Károly-köruton tizennégy vonal van óránként 222 kocsival, a Margit-hidon tizenkét vonal 168 kocsival, a Rákóczi-úton kilenc vonal 160 kocsival, a Teréz-köruton a Városinak is öt vonala van 130 kocsival.

Ez a járat- és kocsisűrűség tovább egyes pontokon többé már nem fokozható, s így vagy tétlenül kell megvárni a budapesti személyközlekedés katasztrófális csődjét, vagy pedig tetterővel és reformáló kedvvel minden hatalmi tényezőnek magáévá kell tennie azt az álláspontot, a mit ebben a kérdésben Vázsonyi nyilván a sürgősség szempontjából oly határozottan és precízen fejtett volt ki.

Jól tudjuk mindannyian, hogy mit jelentene a fővárosra nézve a mostani átmeneti időszak elmulasztása, s viszont mit jelenetene az, ha a mostani pangó gazdasági helyzet közepette, mikor minden, még az utca forgalma is érzi a pénzügyi válság hatását, olyan megoldást lehetne találni, a mely a főváros kereskedelmi életének újabb és remélhetően ugrásszerűen fölpezsdülő korszakát készen, autobusszal és autotaxival fölkészülve fogadná. Az év végére bizton remélhető gazdasági föllendüléssel a nagyszabású telekértékesítő és építkező mozgalom fog együttjárni, hogy a vidékről a fővárosba özönlő lakosság lefelepedésére nyújtson alkalmat. Ha ez a mozgalom nem talál itt a maiak mellé új közlekedő eszközöket is, a lendület nem vehet oly mértéket, mely a mostani siralmas állapotot gyorsan orvosolni és feledtetni bírná. Sőt a hiányos közlekedésből új komplikációk is származhatnak, a mit a lakosság meg fog sínyleni.

A böles városi vezetőknek tehát az most a leg-sürgősebb feladata, hogy a fenyegető forgalmi válságot idejében megelőzze, kivált ha ezt Vázsonyi utmutatása szerint a főváros megterhelése és anyagi kockázata nélkül, sőt jövedelemszaporítással karöltve teheti.

A főváros derék és ambiciózus közlekedési ügyosztálya a maga részéről tudomásunk szerint el is követ mindent, hogy a közlekedés reformálását végre keresztül vigye. Mert nekünk már rég nincs a világváros igényéhez méltó közlekedésünk, a minek az átkát Budapest egész közönsége érzi. Érzi a munkás és a kispolgár, a kinek e miatt relativ lakás-ínséggel kell küzdeni. Érzi maga a háziúr is, a ki a fővárosnak a mai közlekedő eszközöktől távolabb és ő telkén nem tudja kiadó lakásait kellőképpen értékesíteni. Az olyan újfajta társasközlekedő eszköz, a milyen például a *autobusz*, ezen a bajon két irányban segítene. Egyrészt fölvenné és továbbtaná a mai közlekedő eszközök utasfölszűköltségét, másrészt az elhanyagolt utcák, utak, telkek városrészek egész seregét modern és olcsó közlekedéshez juttatná. Ez pedig azt jelentené, hogy Budapest belső és külső területe a mostani állapotnál föltétlenül igazságosabb mértékben lenne *egységes forgalmi területté*. Ez viszont az ingatlanértékek nivellálódását jelentené, a lakosságra nézve tehát azt, hogy míg a belső lakások árát aránylag olcsóbbá tenné, a külsőket viszont relative fokozná, s ezzel magát a fővárost hatalmas lendülettel dagasztaná a perifériák felé, mert új, ma távoli és félreeső területek kiaknázását tenné lehetővé.

Szinte elképzelhetetlen az a lendület, a mit így Budapest belső fejlődése építkező ipara venne, mert megakadna és a főváros hasznára fordulna az

a mostani folyamat, mely immár közel 100.000 lakost izz ki a főváros kenyérkeresői közül a közeli városokba, s szakít el ekképpen attól, hogy a főváros terheinek viselésében részt vegyenek. A közlekedés reformjából, mint a külföld példája mutatja, haszna lenne itt mindenkinek. A telektulajdonosnak, mert érdemes volna építkezni ott is, a hol erre ma gondolni sem mernek. A lakásnak, mert a fokozott építkezés megszüntetné a lakásínséget, s a lakás kínálat fokozásával megtörné a jogosulatlan és rendszerint irreális házspekuláción alapuló pöffeszkedő lakásuszorát. Sőt nyerne a reformmal az egész ország, mert egészséges, életerős, gazdag és nagy befolyású vezető várost nyerne Budapestben, a mai cifra, koldus helyett.

Mindaz megfordulhatott Vázsonyi elméjében, mikor községi programja gerincéül ismételtlen a közlekedés reformját tette és legutóbb már világosan meg is jelölte az utat, mely ide vezet. Hogy éppen az *autobusz* sürgősségét emelte ki a költségvetés tárgyalása során, az egyáltalán nem volt véletlen és ötletszerű. Nálunk ugyanis a villamosvasuti közlekedés terén bizonyos egyoldalú és így természetesen egészségtelen túlfelfűdés állt elő. Az elavult és immár türethetetlenül ősi omnibusz közlekedés fejlődés képtelensége és benső tunyasága tette lehetővé, hogy Budapest személyközlekedésének tulnyomó részét, 75 százalékot a villamosvasutak kénytelenek lebonyolítani és csak 0.6 százalék a utasforgalomnak jut az omnibusz jávára. 1910-ben ugyanis Budapest akkori 200 milliót tevő évi utasforgalmából 100 millió utas a Közutira, 45 millió a Városira esett, s az omnibusznak csak 11.136.000 utas jutott. Ennek az aránynak az egyoldalúságát az egészségesebb közlekedési rendszerű világvárosok adatai bizonyítják. A villamosvasutak a személyforgalomnak Londonban csak 25, Párisban csak 35, Newyorkban 40 és Berlinben csak 45 százalékát bonyolítják le, a maradék oroszlánrésze pedig az autobuszoknak jut.

Azonban csak a szűk látókör gondolhatná, hogy a lófogatú omnibusz halaszthatatlan modernizálása géperejű omnibusszá, a villamosvasutak mai utasforgalmának elhódítására vezetne. Erről szó sem lehet és tudomásunk is van már róla, hogy például a legjobban érdekelt Közuti vasút modern kereskedelmi szellemű vezetője Sándor Pál már ki is jelentette illetékes helyen, hogy ő az autobuszban nem a villamosok vetélytársát látja, hanem a közlekedés kiegészítő szervét, a melynek mielőbbi létesülését azért is örvendetesnek találja, mert ezzel a megoldással a főváros vezetősége évtizedekre megszabadulna a földalatti körvasút megépítésének súlyos és bizonytalan gondjától.

Ha tehát az illetékesek valamennyien egyetértenek a közlekedés reformjának és tehermentesítésének módjában, sőt ebből a főváros háztartása igen illetékes nyilatkozat szerint *közvetetlen hasznot* is remélhet, bajos megérteni, mi hátráltatja mégis azt, hogy az illetékes ügyosztály az egy év óta konkrét formában napirenden levő kérdést az omnibuszváltalat eltüntetésével sürgősen megoldhassa? A főváros mostani pénztelen és alkotó munkára képtelen helyzetében ez az egyetlen kérdés lenne az, a mely a főváros hasznára rövidesen elintézhető és a mellett olyasmit eredményezne, a mi a főváros egész jövő fejlődését befolyásolni fogja. Hisszük, hogy a mostani tétlenség kárhözottatott városvezetés ezt az ügyet mielőbb napirendre tűzi és közmegelegedésre oldja meg.