

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.83

Hely

Szerző:

Cím:

Kapalyag Imre

Kezelt: Kapalyag Imre

Meggyorsul-e a főváros közlekedése?

"1962"

1962. jan. 21.

Maa budapestiek egyik élénk beszédtemája a megálló megszüntetése. Ismeretes, hogy a fővárosi tanács közlekedési igazgatósága — a fővárosi tanácsülés egy korábbi határozata alapján — november 26-án és december 17-én összesen 174 villamos-, autóbustrolis- és HÉV-megállót szüntetett meg, majd az utazóközönség panaszos levelei és a különböző küldöttségjárások nyomán két ütemben 24 megállót visszaállított.

A megállóhelyek megszüntetését azzal a céllal határozták el, hogy ezzel is gyorsítsák Budapest közlekedését. A gyakori megállások, fékezések és indítások ugyanis kétségbevonhatatlanul lassítják a közlekedést, nyújtják a menetidőt. Jellemző, hogy éppen a legforgalmasabb útvonalakon, a Rákóczi úton és a Nagykörúton, a villamos utazási sebessége óránként 11–13 kilométer, s az autóbustszem több 16–17 kilométernél.

Érdek vagy luxus?

Valaki azt mondhatná, hogy a sok megálló kell, hiszen ez a lakosság kényelmét, érdekeit szolgálja. De itt nem egyszerű kényelemről, inkább elkényeztetésről van szó (természetesen ezen a megállóhelyek sűrűségét, a viszonylag kevés gyaloglást kell érteni, nempedig a járműpark hiányosságait és a csúcsforgalmak zsúfoltságát). Talán *nincs Európában még egy nagyváros, ahol olyan sűrűn helyezték volna el a megállókat, mint nálunk*. A lakosságnak mindössze négy százaléka lakik 500 méternél távolabb valamilyen megállótól.

Sok olyan megállóhely van — különösen autóbustmegálló —, amelynek fenntartása *nem indokolt*. Hogyan jöttek létre ezek? Nemegyszer valamelyik szerv közbenjárására, néha egy-egy tanács tag nem eléggé megalapozott ígérete alapján, vagy egy túl „rámenős” tanácselnök kívánságának megfelelően. *Ez pedig luxus*. Sokkal több új megálló született, mint amennyit az új lakótelepek, üzemek vagy pedig a közintézmények megkívántak volna és amennyit a közlekedésfejlesztés üteme elbírt volna. Az ilyen módon elszaporodott megállók általában csupán néhány tucat embernek jelentettek előnyt, ezzel szemben lassították a közlekedést. Az új rendelkezés tehát előnyös volt és gyorsítja a főváros közlekedését.

Ha az intézkedés, a feleslegesnek ítélt megállók megszüntetése helyes, akkor mi okozta a felzúdulást?

Helyes elvek, elszüntetett végrehajtás

Az utasítás végrehajtásával Budapest 1700 megállójának 10 százalékát szüntették meg, s ez az utazóközönségnek 7 százalékát érintette hátrányosan. Csakhogy ez a 7 százalék napi 3 millió utazás mellett is 120–126 ezer ember! Ha valamilyen rendelkezés ennyi utast érint, annak hatása nem lehet közömbös. A panaszok többsége mégsem a számszerűség miatt merült fel, hanem azért, mert az intézkedés során jó néhány olyan megállót is megszüntettek, amelyekre *pedig szükség van*.

A megállóhelyek megszüntetését a tavalyi utasszámlálás alapján határozták el, ott, ahol az autóbustszem és a villamosvonal párhuzam

osan fut, s ahol a megállók túl közel vannak egymáshoz, vagy a napi utasforgalmuk nem haladja meg az ezer főt.

Sajnos, az igazgatóság, valamint a közlekedési vállalatok és a helyi tanácsok munkatársai nem vették kellőképpen figyelembe, hogy egyedül az utasszámlálás nem lehet mérvadó. Megszüntették például a 24-es autóbustszem XV., Kazinczy utcai megállóját, pedig a környéken egy gyógypedagógiai intézet is van. A gödöllői HÉV Palotakert, szintén megszüntetett megállójánál meg azt hagyták figyelmen kívül, hogy oda a környező községekből kilométerekre gyalogolnak az utasok. De hasonló volt a Bajza utcai trolibusz-megálló megszüntetésének példája is, pedig ott kórház, több óvoda, néhány követség és szakszervezeti központ, valamint egy kutatóintézet is működik. Azóta ezeket a megállókat visszaállították.

A panaszok meghallgatása után a helytelenül elvett 24 megállót visszaadták. Ezzel azonban, véleményünk szerint, nem tekinthető lezártnak az ügy, mert *néhány megálló visszaállítása még szükséges lenne*. Orvosolni kellene például a X., XVI. kerületiek panaszát a 44-es, 46-os autóbustszem „benzinkúti” megállójá miatt. Az autóbustszem eddig egész közel állt meg a XVI/1-es tanácsi bölesödétől, s most a megszüntetés óta a szülőknél 10–15 perces gyalogutat kell megtenniük a gyermekekkel az erdőn keresztül.

A panaszosok gyakran igen türelmetlenül és igazságtalanul bírálják a budapesti közlekedési vállalatok vezetőit, akiknek pedig nincs könnyű feladatuk. A jelenlegi kocsiparkkal nagyon nehéz naponta több mint hárommillió utazást lebonyolítani. Azért azonban — különösen az első időszakban — jogosan bosszankodott az utazóközönség, hogy *a megállóhelyek ritkítása még nem éreztette kellőképpen a hatását*. Mint ahogy azt Márton László gödöllői lakos is megírta, az utasok egy része most jóval többet gyalogol, bár a HÉV menetideje semmivel sem lett rövidebb, sőt, a vonatok késéssel érkeznek a végállomásra. Ilyen körülmények között a megállók megszüntetése csak a dolgozók szabadidejéből vesz el. Az újpestiek, a többi között *Vajkónyi Gusztávné*, meg azt kifogásolják, hogy a 10-es villamos Kálvin János utcai megállójának megszüntetésével nem gyorsult a közlekedés, mert azt a néhány percet, amit nyernének, leadják a Főti útnál, ahol a forgalmi rendező irodája előtt percekkel kell feleslegesen várakozni. *Ha tehát rövidebb a menetidő, de a menetrend a régi marad, nem történik változás, s kevés értelme van a megállóhelyek megszüntetésének*.

A huszonegy pont

Mint azt a közlekedési igazgatóságon is elmondták, *a közlekedés meggyorsításának nem ez az egyetlen és legfontosabb módszere*. A fővárosi tanácsülés 1960 decemberi határozata alapján az igazgatóság huszonegy pontban foglalta össze a budapesti közlekedés meggyorsítását célzó intézkedéseket. Ezek közé tartozik a többi között a korszerű járművek beállítása, a villamosok felújítása, a HÉV és villamos motorko-

csik vonóerejének növelese. A megállóhely-ritkítás csak egy pont a huszonegyből. A többi pont végrehajtása is folyamatos. Bár a megállóhelyek ritkítását elvben

helyeseljük, véleményünk szerint az időpont kijelölése nem volt a legalkalmasabb. Előbb néhány olyan intézkedést kellett volna fogantatosítani, amely *a főváros egész lakosságát előnyösen érinti*, s csak azután megvonni ezeket a megállókat. Hiába mutat ki például a villamos vasút a megállóhely megszüntetése következtében egyes vonalakon néhány perces menetidőcsökkentést, ha ugyanakkor változatlanul zsúfoltak a villamosok, az utasok lemaradnak vagy a lépcsőre szorulnak. Ha a megállóhely megszüntetése miatt bosszankodó utas némi gyaloglás után tolatkodás nélkül szállhat fel a villamosra vagy a buszra, s ott kényelmesebben utazik, elpárolog a haragja, ellenkező esetben fokozódik.

Intézkedések a lakosság érdekében

Mi tehát az utazás meggyorsításának feltétele és milyen ütemben valósul meg? Gyorsul majd a közlekedés azzal, hogy a villamos vasút még az idén 25 motorkocsit kap, s 25 csuklós villamost és ugyanennyi csuklós trolibuszt is beállíthat a forgalomba. A HÉV 150 nagy teljesítményű motort importál az NDK-ból, a Fővárosi Autóbustszem pedig januárban és februárban 170 új Ikarus kocsit kap, az év végéig pedig újabb 80 csuklós autóbustszem közlekedtet. A korszerű közlekedési eszközök beállításával a többi között sűrítik a gödöllői HÉV-járatot, s a szentendrei vonalon a Margit-híd és Szentendre között olyan gyorsvonatot indítanak, amely a távolságot huszonkilenc perc alatt teszi meg. Az autóbustszem közlekedés meggyorsítására a forgalmasabb megállóknál — mint például a Nemzeti Színháznál — egymás közelében *osztott megállók* létesülnek, amely azt jelenti, hogy *máshol áll meg a 44-es és 46-os és máshol a 7-es*. Így kisebb lesz a tömörülés, gyorsabb a felszállás.

A megállóhelyek megszüntetése következtében módosult a HÉV és az autóbustszem menetrendje. *Ez az új, rövidebb menetidejű menetrend a napokban lép életbe*.

Ez tehát a helyzet. Az utazóközönség 93 százaléká valóban máris jobban járt a megállóhelyek ritkításával. Most a közlekedési vállalatoknak az a feladatuk, hogy az új járművek beállításával, az osztott megállók kijelölésével és a még szükséges megállók visszaállításával *valóban meggyorsítsák a közlekedést, s ezáltal a 126 ezer utassal is feleltessék az ő megállóhelye megszüntetésén érzett keserűségüket*.

Kapalyag Imre