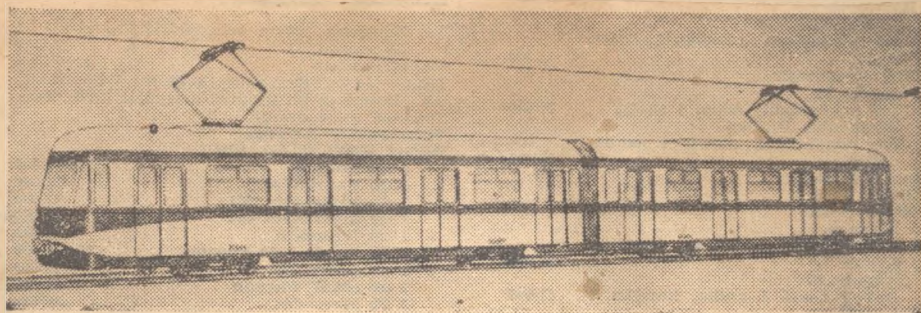


OSZTÁLYOZÁS	
Tárgy	385.83
Hely	
Idő	1962
Személy	
Helyszám	
Budapestre vonatkozó újságcikkek	
Gazdát keresnek	
a csuklós járművek	
Szerző:	
Cím:	
Forrás:	Figyelő
(Hely)	1962. évi 8. (Oldal)
(Köt. v. füz.)	
(Idő)	



A Budapesti Helyi Érdekv. Vasút Javítóműhelyében készítik ezt a korszerű iker-gyorsmo-or-kocsit, amelyet az elővárosi közlekedés meggyorsítására — ez év végén helyeznek üzembe.

A fővárosi közlekedés utasforgalma a felszabadulás óta rendkívül nagy arányban nőtt: 1961-ben villamoson naponta mintegy háromszor, autóbuzson pedig csaknem tízszer annyian utaztak, mint 1938-ban. Ezzel szemben a járműállomány fejlődése jóval lassabb volt.

		Index:		
		1938	1961	1961:
1 nap alatt elszállított utasok száma	FVV 836	2412	288	1938
	FAU 115	1058	920	
millió km	FVV 80,0	117,0	145	
	FAU 19,0	79,0	416	
jármű áll. (db.)	FVV 1792	1993	111	
	FAU 226	1046	464	

A járműpark bővítése — a legutóbbi évek számottevő eredményei ellenére — változatlanul alapvető kérdés, amelynek megoldásában elsőrendű útmutató a gazdaságosság. A gazdaságossági szempontok érvényesítésének itt különös jelentőséget kölcsönöz, hogy a tömegközlekedés mint olcsóbb szolgáltatás, ártámogatásra szorult, s jelenlegi szinten tartása, illetve további fejlesztése nagy összegű költségvetési juttatást igényel.

A járműpark bővítése kapcsán ezúttal még más új szempontokat is mérlegelni kell. Míg korábban a közlekedési vonalak kialakítása és korszerűsítése, valamint a forgalom szervezése kapcsán

szinte kizárólag a tömegközlekedés igényeit kellett figyelembe venni, addig most a gépkocsiforgalom ugyancsak döntő tényezővé vált.

Az egyre növekvő közúti forgalom különleges problémákat vet fel, különös tekintettel szűk és kis át-bocsátóképességű belterületi úthálózatunkra. Mivel az úttest szélesítése — beépült városrészek esetében igen költséges, az át-bocsátóképesség gyakorlatilag csak nagy befogadóképességű csuklós, vagy emeletes járművekkel növelhető. Tekintettel azonban az utascseré rosz hatásfokára és az emeletes rész rosz kihasználtságára — az emeletes járművek beállítása hazai viszonylatban nem célszerű. Ezzel szemben a csuklós járművek az át-bocsátóképesség növelése szempontjából igen kedvező tulajdonságúak. Például a Fővárosi Villamosvasút által készített csuklós villamos befogadóképessége 200 fő, míg egy normál villamos-szerelvény a csuklós villamoséval egyenlő területen csak 150 főt tud szállítani. Hasonló a helyzet az autóbuzsoknál is: a fajlagos útfelület-igénybevétel a csuklós járművek esetében sokkal jobb, mint a régebbi típusoknál.

Forgalomtechnikai szempontból is több előnye van a „csuklósítás”-nak.

A „csuklósítás” előnyei

Csuklós járműben könnyen megvalósítható az egyirányú utasáramlás, csökkenthető az utascserélődés ideje, s ezzel a megállóban való tartózkodás ideje is. Ezáltal gyorsul a járművek keringési sebessége, s így egy járat közlekedése változatlan kocsiszám esetén is sűrűbbé válik, vagy mód nyílik a felszabaduló járművek átcsoportosítására. Mindez több utas elszállítását és a járműpark jobb kihasználását eredményezi.

A csuklós járművek költség szempontból is előnyösek. A megközelítően kétszeres utasterű csuklós járművön is csak egy vezető és kalauz teljesíti ugyanis szolgálatot. Így minden újabb csuklós jármű üzembeállításával megtakarítható 1 kalauz és 1 vezető létszáma, bére, valamint egyéb kapcsolódó költsége.

A keringési sebesség növekedéséből adódó járműmegtakarítás a létszám- és energiaköltségek további csökkentését eredményezi. Ez Budapesten népgazdasági szinten csak 1962 végéig közel 400

főnyi létszám és a hozzátartozó bér-költség megtakarítását jelenti.

Az új csuklós villamos 23 tonna önsúlyú, tehát jóval könnyebb, mint a valamivel nagyobb befogadóképességű 40 tonnás UV ikervillamos. A tengelynyomás nagyjából azonos, de — mivel a csuklós villamosnál a kerékpárok száma 4, az UV-típusnál pedig 8 — a keresztvezéseken, kitérőkön történő áthaladásakor bekövetkező ütődések száma a felére csökken. Ennek következtében a pálya karbantartási, illetve felújítási költségei — egységnyi időre vetítve — szintén alacsonyabbak.

Összességében elemezve az önköltségi adatok alakulását, a Fővárosi Autóbuszüzemnél az 1961. évi 1 km-re, illetve 1. férőhely-km-re jutó teljes önköltségi adatok indexei a főbb típusokra vonatkozóan — az Ikarus 620-as típusú autóbuzsokhoz viszonyítva — a következőképpen alakulnak:

	(Ikarus 620 = 100)			
	Ikarus 60	Ikarus 66	Csuklós autóbuzs	Pótkocsis szerelvény
1 km-re jutó teljes önköltség indexei (%-ban)	103,93	173,50	139,65	165,85
1 férőhely km-re jutó teljes önköltség indexei (%-ban)	104,40	130,54	79,52	99,16

Ezekből az adatokból megállapítható, hogy a magasabb önköltségű, de nagy befogadóképességű csuklós autóbusz — az 1 férőhely-km-re jutó alacsonyabb 79,52 százalékos önköltségi indexe alapján — nagy forgalmi igények esetén a *leggazdaságosabb járműtípus*. A villamos vonatkozásban kidolgozott költség-adatok hasonló képet mutatnak.

Gyakorlati tapasztalat, hogy járműveink reggel 9-től déli 1 óráig, valamint este 7 órától üzembzárlatig a csúcsforgalomhoz képest *kisebb kihasználtsággal* közlekednek. Ilyenkor a drágábban üzemelő, nagy befogadóképességű csuklós járműveket bizonyos vonalakon nem célszerű járatni. Ezért a csuklós járműveket csúcsforgalomban, illetve az állandóan nagy utazási igényű vonalakon kell járatni. Ki kell alakítani azt az optimális járműelosztást, amely messzeemenően alkalmazkodik az utazási igényekhez. A forgalomirányításnak ezzel a módszerével egyúttal meghatározható a csuklós járművek járműparkon belüli optimális részaránya is.

Prototípus csak 1964-ben?

A csuklós járműveket jelenleg a ciklus kilométerteljesítésének alapján előírt *felújításokkal* összekötve készítik. Ha tehát a normál felújítási költséget meghaladó korszerűsítési költség jelenkezik, akkor a *két régi járműből* egy korszerűbb csuklós járművet építenek.

Az érdekelt vállalatok — a Fővárosi Villamosvasút, és a Fővárosi Autóbuszüzem — a csuklósítást, illetve a Budapesti Helyi Érdekű Vasút a korszerű elővárosi *iker gyorsmotorokocsik* készítését *saját ipari kapacitásuk* terhére végzik. Ez a kezdeményezés — tekintve, hogy a korszerűsítés átfutási ideje és költséghatárai az iparhoz képest is megfelelőeknek látszanak — dicséretes, de csak *átmeneti megoldásnak* tekinthető.

Rendkívül fontos, hogy az 1962 végéig elkészülő 26 csuklós villamos, 26 csuklós trolibusz, 143 csuklós autóbusz, valamint 2 BHÉV iker gyorsmotorokocsi prototípus után a szükséges számban további csuklós járművek készüljenek, és a későbbi években is megfelelő ütemben haladjon a csuklósítás. Ehhez elengedhetetlen, hogy minél előbb erre profilozott és a gyártásra felkészült *nagy kapacitású ipari üzemek* foglalkozzanak az új csuklós járművek előállításával.

Helyes volna, ha az ipar — a gépiparunk helyzetéről és további feladatairól szóló határozat szellemében a tervezett 1964-nél *korábban* készítené el a csuklós villamos prototípusát s ennek kapcsán az 1965-re tervezett sorozatgyártás is *korábban* megkezdődne. Ugyancsak célszerű volna, ha a csuklós *autóbuszok* és *trolibuszok* ipari sorozatgyártása is már 1965 előtt a korszerű BHÉV járműveké *pedig* 1966 előtt megindulna. Emellett szól a fővárosi közlekedés sűrű igényei kívül az a várható *exportlehetőség* is, amely a járműveinket illetően — mint eddigi érdeklődések alátámasztottak — előrelátóan megnyílik.

Dr. Nagy Ervin