

## BUDAPEST KÖZLEKEDÉSE

### AKTUÁLIS KÉRDÉSEK

**A**NAGYVÁROSOK belső közlekedési problémái mindjobban előtérbe tolultak az elmúlt évtizedekben és különösen fokozódtak ma, amikor nemcsak népességben, hanem területben is rohamos szaporodást mutatnak a nagyvárosok. A hatalmas területi kiterjedés igen megnehezíti az amúgy is súlyos feladatot, mert amíg eddig lényegesen közel volt a lakóhely a munkahelyhez, addig ma ezek annyira differenciálódtak, hogy a lakáskérdés hovatovább közlekedési kérdéssé olvadt fel.

Ez a folyamat Budapesten és a főváros környékén is megindult és a city-től messzefekvő munkástelepek, tisztviselőkertvárosok vannak, melyek létezésüket meglévő közlekedési vonalaknak köszönhetik, de sorsuk szoros összefüggésben marad mindig azzal az ütőérrel, közlekedési vonallal, amely őket, lakótelepüket a dtyhez, a munkahelyhez fűzi. A differenciálódást erősen növeli a lakásviszonyoknál megkövetelt higiénikus gondolkodás, amely a friss levegőért küzd, és nálunk Magyarországon talán még egy sajátos szempont, amelyet még nem figyeltek eléggé meg és amelyet statisztikailag kimutatni nem lehet. Ez pedig a kimondottan magyar város lakó földszeretete, vágyódása a falusi élet után. A saját ház, piciny kis kert, néhány baromfi, a házi hizlalású sertés az, amiért inkább órákat utazik a városba szorult földművelőből gyári munkássá lett embertömeg. Rövid időre ugyan beköltözik a nagyvárosba, de nem tudja megszokni annak kötengerét, aszfaltmezejét és megindul az elvándorlás az ú. n. city-ből az annak környékén keletkezett kisvárosok felé.

Az elmúlt népszámlálás eredménye is élénken rámutat erre.

Budapest közigazgatási határain belül a szaporodás nemhogy csak alacsonyabb volt, mint a környéken, hanem csak annyi, mint az országos átlag, ami ebben az esetben egyenes elvándorlást jelent a környék javára.

### SZAPORODÁS TIZÉVENKÉNT SZÁZALÉKBAN

	1869-1880	1880-1890	1890-1900	1900-1910	1910-1920	1920-1930	Összeg
Budapest .....	32	37	50	28	6	8,7	250
Újpest .....	74	102	77	41	5	16	906
Rákospalota .....	18	52	86	114	43	20	1.135
Pestszentlőrinc ...	—	24	1389	31	113	87	10.563
Kispest .....	—	150	116	210	69	26	3.468
Pesterzsébet .....	556	245	228	96	30	69	33.838
Budafok .....	6	25	39	51	25	44	396

Ezek a számok is élénken mutatják, hogy a környék települései milyen erősen szaporodtak szemben az anyavárossal, amelyből ki-

szakadtak. És főleg ott nőnek erősebben, ahol nem voltak települési nehézségek, akadályok, ahol szabadon fejlődhetett az új település.

Ez a környékbeli rohamos fejlődés főleg közlekedéstechnikai alapokon jöhetett létre. Ha a közlekedési eszközök hetven-nyolcvan év előtti alakjait nézzük, aligha képzelhetünk el egy városból kivonuló áramlatot. A nagyvárosokat is a múlt század fejlődő közlekedési technikája alapozta meg, egyrészt a gyárak kialakulása, de főleg a nagyvasúti közlekedés világot egybefogó kiépültségével. Gyárak keletkeznek, sőt keletkeztek is egy-egy községben, a középkorban is voltak helyenként egyes nagyobb ipartelepek, de sohasem nagyvárosi képpel, mert nagyvárosok csak a gőzvasutak feltalálásával jöhettek létre. A városok ugyanis sohasem lehetnek gazdaságilag önellátók. Mezőgazdaságilag önellátó terület nem lehet oly sűrű népességű, hogy ezt városnak nevezhetnők a szó igaz, különben igen nehezen meghatározható értelmében. A szükségleti cikkekkel való pontos, kielégítő ellátottságot csak a nagyvasutak jelentik a nagyvárosnak és ez a távolról való elláthatóság volt a nagyvárossá fejlődés alaptényezője.

Amint a nagyvárosok kialakulását a gőzvasutak tették lehetővé, úgy a közúti vasutak voltak a nagyváros-környéki települések kialakításának tényezői. Az ember szeret munkahelyéhez meglehetősen közel települni, hogy annak elérése lehetőleg könnyű és gyors legyen, mert az arra fordított idő lényegileg munkaidejét növeli és csökkenti a pihenésre, szórakozásra fordítható órák számát, továbbvive nem más, mint a munkabér csökkentője. A lakóhelynek a munkahelyhez való közelsége azonban meglehetősen relatív fogalom, amelynek mértékéül nem a távolságot, hanem éppen a fentebbiekben kifejtettek szerint az időegységet kell alapul venni. A környékbeli települések helyét tehát nem a távolság fogja elsősorban megszabni, hanem az a kapcsolat, amely közte és a munkahelyül szolgáló nagyváros között fennáll. Időkérdéssé alakul tehát a probléma, amelyet a múlt századvég rohamosan fejlődő közlekedési technikája le is győzött.

A pestkörnyéki települések kialakulásának oka egyrésztől tehát higiénikus, másrésztől azonban közlekedési kapcsolaton nyugszik. Ez a két szempont aztán küzd is egymással. Olcsó és higiénikus települést sok hely nyújt, jó közlekedési kapcsolatot azonban nem mindig fogunk találni. Ezt a városközi vagy belső közlekedést jól megoldani ugyanis igen nehéz probléma lesz, mert százezreknek naponkénti forgalmáról van szó, településük továbbfejlődéséről vagy elpusztulásáról. A közlekedésnek ezekkel a lakótelepülésekkel gyorsnak kell lennie. Vonalvezetésnek kell itt technikai kérdésekkel kapcsolódni és megoldani azt, hogy a lehető leggyorsabban juthasson el a környék lakója a maga munkahelyére, mely a legtöbbször a városban magában bent van. Minden percnél megvan itt a maga jelentősége egyrészt az utazó egyénre, másrészt a közlekedést lebonyolító vállalatra egyaránt.

A főváros legnagyobb közlekedési vállalatának, a Beszkárt-nak a legutóbbi két esztendő megelőző éveiben állandóan növekedő utasforgalma volt, amelyet az elmúlt két esztendőben visszaesés, követett, amely különösen a bevételeknél érezte hatását. Sokan az

általános gazdasági válságot látják ebben kifejezésre jutni, pedig annak kétségtelen hatása mellett más okok is játszanak itt közre. Amióta lóvasút van Budapesten, 1866 óta, az utasszám csökkenést soha még nem mutatott, pedig az azóta eltelt idők alatt is volt néhány gazdasági krach, amely többé-kevésbé megbénította a természetes fejlődést. Igaz ugyan, hogy sok utast elvon a legújabb közúti közlekedési eszköz, az autóbusz, de az ok inkább abban van, hogy a Beszkárt nagyon a főváros területére van berendezkedve, ma pedig a fejlődés — éppen a legutóbbi statisztika szerint is — ezen a területen legalább is megállt. A környék szaporodik, eo ipso többnek kellene lenni az utasnak és mégis az ellenkezőjét lehet tapasztalni azért, mert a környék közlekedését a fővárossal nem egységesen irányítják, az nincs jól kiépítve, nem elég gyors. Budapest népessége nem szaporodott, de annál jobban nő, fejlődik környéke, tehát szerves kapcsolatú, gyors, jó közlekedés esetén az utasszámnak is rohamosan kellene növekedni.

A Pestkörnyék közlekedésének lebonyolításával több vállalat foglalkozik. A települések lakosságát behozza a főváros területére a Máv. is gőzüzemi vasútvonalain. Ez különben megvan minden nagyvárosnál, hogy a környék lakosságát a nagyvasutak is beszállítják. Nem helyes, mert ha a közvetlen környék közlekedési igényeinek kiszolgálására használjuk a nagyvasutakat, azzal sokat fognak szenvedni a távolabbi környék lakói, az ő közlekedésük ugyanis annyival lassúbb, nehézkesebb lesz. Használatának nagy jelentőségét magyarázza aránylag olcsó volta, amely különösen a különböző kedvezményes díjtarifáknál (tisztviselő-, tanuló-, munkásjegy) igen lényeges. A környék lakosságánál ugyanis a takarékoság is igen jelentős tényező, amelyet bele kell számítani a közlekedés problémái közé. Hátránya, hogy a város belsejének egy pontján túl (pályaudvar) megszűnik és különösen ha ez távol fekszik a várostól, nem elég alkalmas. Pályaudvaraink jelenleg azonban még oly közel vannak a város belső pontjaihoz, hogy ennek kérdésével külön nem kell foglalkozni.

A környék közlekedésének igazi lebonyolítója a Hévíz kellene hogy legyen. Ez a társaság, amely speciálisan erre a célra alakult, meglehetősen önző finánciális politikát folytatott és nem érzi át azt a feladatot, amelyet végre kellene hajtania. Ott, ahol a Beszkárt konkurrálhat vele (Pesterzsébet), ott jelentősége nem is oly nagy, sőt a még sokkal gyengébb autóbusz is igen erős versenytársa lehet, mint azt a csepeli vonal példája a legjobban mutatja. Azok az agglomerációk, amelyekből naponként minden reggel megindul a népvándorlás a nagyváros felé, nemcsak gyors, hanem olcsó közlekedést is kívánnak. Nagy hibája ezeknek a vonaloknak, hogy nincs elég mozgékonyosságuk, ami nemcsak kötött menetrendjükben nyilvánul, hanem más szempontokban is. Nagy hiba még a közlekedés lassú volta, amelyen ugyan már látszanak javulások is, közbeiktatott gyorsított szerelvények beállítása révén, amelyek egyrészt szétosztják az utastömegeket, másrészt pedig a távolabb fekvő településeket időben egyenlővé teszik a közelebb fekvőkkel.

A most létrejött megváltás és a közlekedés egységesítése hivatva volna ezen segíteni. Igen különös helyzet alakult ki a megváltással

kapcsolatban, mert most már egységes kezelés mellett tényleg tartathatatlanná válik a helyzet, hogy amíg a Beszkárt járta elővárosok éppen úgy huszonnégy fillérrel közelíthetők meg, mint a főváros bármely része, addig azok a periférikus települések, amelyek eddig Hév. vonal mellett feküdtek, ennél jóval drágább tarifával járhatók csak be. Ennek a nehézségnek megoldása szerfelett nehéz. Hacsak a tanulmányom legelején közölt táblázat néhány adatát nézzük is, azonnal szembeszökik a Hév. fejlődést gátló hatása, de fokozottabb a kár az ebben a táblázatban non közölt és Budapesttől keletre, a harmadkori dombsor tetején fekvő és településre oly kiválóan alkalmas területen, mely nem sokkal messzebb esik mint Újpest és közelebb mint Pestszentlőrinc és mégis amazokénál négyszer drágább költséggel közelíthető csak meg. A főváros most egy kézben bírja területének és perifériáinak összes vonalait, megvan tehát a mód arra, hogy egy olyan tarifát szerkesszen, amely igazságos és a city-től egyformán távol eső települések lakosságát azonos díjtételek mellett szállítja be. Ez a gondolat kézenfekvő volt, úgyszintén az is, hogy azonnal elérjük ezt azzal, ha az eddig huszonnégy fillérrel megközelíthető periférikus településekre (Újpest, Rákospalota, Kispest, Pestszentlőrinc, Pest-erzsebét) vezető vonalakon egy olyan tarifaemelést hajtunk keresztül, amely egységes lesz az eddig Hév. járta területek megközelíthetőségének költségével. A tarifarevízióknak ez azonban egy oly drasztikus formája, mellyel foglalkozni ma nem is lehet, amint ilyen lenne az is, ha azt mondanám, hogy ezzel éppen ellenkezően, szállítsuk le az eddig Hév. vonalak tarifáját azon fokra, ahol a fentebb felsoroltak vannak. Az utóbbi sem lehetséges, de az előbbi sem, mert ilyet kimondani nem lehet, ha tisztában vagyunk azzal, hogy milyen erők bírják a nagyvárosi közönséget arra, hogy a közforgalmi és közúti közlekedési eszközöket használja.

A belső városi forgalomban utazni sohasem öncél, a közúti közlekedési eszközök használatára azért van szükség, hogy legyőzzük a lakóhely és munkahely közötti távolságokat, elsősorban időben, másodsorban kényelemben. Az utazás ideje a munkaidőt növeli, ebből következik, hogy a munkabér hatással van az utazási szükségletre. Annak, akinek ideje drága, vagyis munkáját nagyon megfizetik, a legdrágább közlekedési eszköz is megfog felelni, de amikor a munkabérek csökkennék vagy egészen elmaradnak, akkor az utazási szükséglet is kisebb lesz és az eddig olcsó közlekedési eszköz is aránylag megdrágul, vagyis azt kevésbé fogják használni, amint ez a tény az általános forgalom csökkenéséből világosan is látható és amint a munkanélküliség és munkabérek hullámszáma teljesen tükröképét adja a forgalom csökkenésének. Ma amikor ez az utasszámcsökkenés még egyre tart, a tarifarevízió oly kényes kérdés, különösen nálunk, ahol ezideig a belső forgalom tarifája igen olcsó volt, hogy annak helyes megoldásához sokkal inkább van szükség a belső városi tudományos és gyakorlati közlekedéspolitikára helyes ismeretere, mint elhamarkodott kísérletekre. Tanulmányom szűk keretei között nem áll módomban lefektetni egy ily megalapozottságú tarifaelméletet, amelyre pedig a mai súlyos napokban szükség lenne.

A környező településekbe belenyúlnak a főváros belső közlekedésének is a vonalai és megközelíthetők ezek a közúti vasúttal is. Amennyire kellemes ez az illető települések lakosságának, annyira kára azonban ez a fővárosnak, mert a maga lényegesen olcsóbb tarifáját adja ezzel más közigazgatási terület lakosságának. A háromszori átszállásra jogosító huszonnégyfilléres jeggyel Újpest legmesszebb pontjáról Pestszentlőrincre is ki lehet jutni; olyan távolságra, amelyért a legolcsóbb üzemmel dolgozó gőzvasút is 60 fillért kérne. Ezt a különbséget fizeti az a pesti polgár, aki csak a városon belül utazik, amint a villamosnál amúgy is a rövid utat használó utas fizeti meg a nagyobb távolságra utazók díját. De Budapesten ez a ráfizető utas azonos rendszerint azzal, aki tulajdonosa a villamos vasútnak, mert hiszen Budapesten a villamos vasút vonalai és teljes felszerelése a főváros közönségének a tulajdona.

De nemcsak ezzel hibázták el a múltban a közlekedési és tarifális politikusok munkájukat. A múlt század végén, de még a mai napokban is nem akarták sehogy sem belátni, hogy a közlekedéspolitikának azonosnak kell lenni a településpolitikával. Így jöttek létre távoli lakótelepek akkor, amikor a város belsejében még óriási üres foltok, sőt szántóföldek is éktelenkednek. Ez a közlekedésben nagyon érezteti káros hatását. Az a rengeteg kocsikilométer, amit esztendőik alatt megfutnak lakatlan területek között villamosaink, mind növelik a villamos társaság kiadási tétéleit. A kihasználatlanul megtett kocsikilométerek számának erős csökkentése hozhatja csak helyre üzleti mérlegét, de lehet egyúttal szaporítója is a csökkenésnek indult utasszámnak. Nagyon sok sűrűn lakott és még sűrűbben lakhatóvá tehető területnek nincs közúti vonala. A közúti villamos pedig az éppen fentebb is említett olcsóbb tarifájával igen erős konkurens lehet minden közlekedési eszköznek.

A legfiatalabb közlekedési eszköz, az autóbusz, a környék közlekedésében még nem igen jelent valami sokat. Igaz, hogy gyorsabb, de nem annyival, mint amennyivel drágább még a mai technikai berendezkedése miatt. Egyes vonalakon nagyon fontos kapcsolatokat teremt ugyan, így pl. a mostanáig minden közlekedési eszközt nélkülöző Szt. László-úton is, a csepeli járat pedig sokkal jobban bevált, mint ahogy azt remélték és igen érdekesen mutatta meg, hogy a Hév.-vel a konkurrenciát is képes felvenni. Nagyon helyesen csatlakoztak ezekhez a közeli napokban a budai hegyvidék új autóbuszvonalai, melyek nyomán igen rövidesen egy új és nem várt erős mérvű fejlődés fog annak településeiben bekövetkezni. Az autóbuszok igazi szerepüket itt hivatottak betölteni.

A folyami közlekedésnek nincs Budapesten jelentősége. Ha gyorsabb közlekedést tudna adni, akkor talán lehetne kihasználni olcsó tarifával a Dunát is a helyközi közlekedés céljaira a környék duna menti települései és a főváros között.

Hiányzik e felsorolásból a gyorsvasút. Budapest és környékének másfél millió lakossága nélküli ezt a nem utcaszintben vezetett gyors közlekedési eszközt, amely pedig minden közlekedési szakértő szerint feltétlenül szükséges egy millió lélekszámmal ren-

delkező nagyváros részére. És ha hozzátesszük még azt, hogy Budapest és környéke olyan hatalmas kiterjedésű, amelyhez hasonló kiterjedésben kevés nagy várost találunk, akkor még nagyobb szükség mutatkozik ennek kiépítésére. A gyorsvasút lenne hivatva megadni a környék igaz fejlődéséhez a legfontosabb alapot. A pestkörnyéki városoknak a legfontosabb a gyorsvasút; sajnos azonban ők mutatják erre a legkisebb érdeklődést. A pestkörnyéki városoknak a megyétől való elválasztása lényegesen előbbrejuttathatná ezt a gondolatot, amelynek következménye lehetne rögtön a területnek a Közmunkák Tanácsa alá vonása is. Amíg a pestkörnyéki városok életének irányítása, mozgási lehetőségei azonosak a vármegye egész más feladatokat betöltő városaival, addig nem lehet természetesen arra gondolni, hogy a létesítendő gyorsvasút megteremtése nemcsak Budapest szükséglete és feladata.

A Nagy-Budapest probléma nehezen érik meg, pedig az idő rohan és az agglomeráció egyes részei tíz év alatt nyolcvan-kilencven százalékos szaporulatot mutatnak ki és ma már Budapest mellett fekszik Szeged, Debrecen és Kecskemét mellett az ország következő három nagy városa: Pesterzsébet, Újpest és Kispest egyenként mintegy hetven—hetven ezer lakossal. És ez a fejlődés nem fog megállni, mert népsűrűségi számításaim szerint Pesterzsébet 70.000, Újpest 30.000, Kispest pedig 13.000 embert vonzhat és fog is vonzani területére, mint állandó lakost aránylag rövid idő alatt, anélkül, hogy települési jellegét megváltoztatná. Ezeknek meg kell találni a gyors és jó kapcsolatot a fővárossal, mert ebbe a fejlődésbe nem szabad akadálynak hullani és ezt mesterségesen meggátolni kevésbé lehet, mint inkább csak elősegíteni.

A gyorsvasutak- első jelentősége pedig éppen itt lenne meg. A gyorsvasútnak a megteremtéséhez azonban a környékbeli településeknek is meg kell találni az utat, hogy áldozhassanak. Az a pestkörnyéki város, amely először lesz képes meghozni az ehhez szükséges anyagi áldozatot, számíthat elsősorban arra, hogy a fentebb számszerűleg kimutatott embertömeget területére hozni és ott mint állandó lakost lekötni tudja.

DE A BELSŐ KÖZLEKEDÉSNEK is vannak súlyos hibái. A sokat emlegetett ideális menetrend sehogy sem akar létrejönni.

A budapesti közúti villamos viszonylatai régi ötvenesztendős engedélyek alapján vannak megszerkesztve és amikor egy közös üzemkezelő társaság kezébe kerültek az összes viszonylatok, a tradíció, a megszokás nem engedett rajta változtatni. Egy élő egésznek, egy mozgalmas, lüktető várostestnek pedig nem lehet legfontosabb életjelenségét, közlekedését tradíciók szűk elavult rendszerébe fogni. Ez közlekedéspolitika, településpolitika és nem tradíciókérdés. Igaz, hogy oktalan és célszerűtlen módon sűrűn változtatott viszonylatrendszemek több hibája van, de egy gyökeres változtatás sokat volna hivatva Budapest belső közlekedésén javítani, ötven meg harminc év óta a lakótelepek eloszlása megváltozott, de a viszonylatok még a régiek maradtak.

Az ideális menetrend megalkotásához ismerni kellene a lakótelepülések és munkahelyek eloszlását, továbbá az ezek között fennálló és lebonyolódó forgalom menetét. Ez utóbbit a szállított személyek száma adja meg, tehát ez egy olyan tényező, amelyet éppen a megváltoztatandó vonalak szabnak meg, vagyis a számításba belekombinálni nem lehet. A munkahelyek eloszlásának vizsgálata sem adhat egész precíz eredményt, mert ez változó természetű. Marad tehát, mint legfontosabb kulcs számításainkhoz, a lakótelepek eloszlásának kérdése, amire a népsűrűségi számítások adhatják a legtöbb alapot.

A viszonylatoknak ideális megszabása az lenne, ha a cityből kiindulólág a város szélei felé mindinkább a csökkenő népsűrűségeket arányában eloszló forgalmat lehetne indítani. Ma a legsűrűbb települési foltok és leginkább bürókkal borított negyedek utcáiban ugyanannyi villamoskocsi jár, mint az ugyanazon viszonylat által érintett legalacsonyabb népsűrűségű területen. Egy járat (19-es) pl. kiindul olyan területről, ahol 100—200 ember él hektáronként, majd egyre sűrűbb területeken át halad ugyanannyi kocsival, mint amennyivel aztán kimegy ismét 50—100 ember által lakott területekre. Nincs szükség a Zugló—Kelenföld-vonalnak egészén annyi kocsira, mint a Baross-tér—Döbrentei-tér viszonylatban, mert a területrészek, amelyeken ez a vonal keresztülhalad, mind más és más rendeltetésű részei a város egészének, amelyhez annak közlekedésével is igazodni kell. Igaz, hogy az utóbb említett vonalszakaszon bekapcsolódik ebbe több más vonal, de ezek mind hasonlóak ehhez. A rövid viszonylatokban helyesebben lehet megszabni a kocsik számát, a szállítandó utasok számához képest, minden időnek megfelelően. A déli órákban csak a Rákóczi-úton van forgalom, ehhez nem kell Kőbányáról és a Böszörményi-útról járatni a kocsikat vagy a Zugligettől az Állatkertig.

A rövid viszonylatoknak egyelőre nagy hátránya, hogy jelenleg még nincs korlátlan átszállási lehetőség és hogy közönségünk idegenkedik a többszöri átszállástól, pedig ez az ő hasznát is jelenti. Nem lehet mindenhova közvetlenül átszállás nélküli vonalakat beállítani. Újpesttől Pesterzsébetig, Kőbányától a Böszörményi útig nagyon kevés ember utazik, lényegtelen százalék a utazó közönségnek, akik kedvéért nem érdemes ilyen hosszú járatú vonalakat fenntartani. A viszonylatoknak meglehetősen azonos népsűrűségű területeken kell áthaladni, de a népsűrűséget a citytől való távolsággal és az üzleti negyedek eloszlásával kell szorozni. Ekkor el lehet érni azt, hogy a közönség igényeihez mérten elég kocsi fut és nem haszontalanul. Nemcsak a népsűrűség, hanem az egyes területek életviszonyai is mások és nagyon befolyásolják a forgalmat. Különbőség van a különböző területek lakosságának életmódjában, a reggeli és esti órák forgalma területenként más és más, a külterületen jobban rongálódik a kocsik belső felszerelése és még ezernyi minden, ami a rövidebb viszonylatok, ingajáratok rendszerét jobbnak bizonyítja. A legjobb kihasználtsága mindig egy rövid viszonylatú ingajáratnak lehet. Nemcsak a Nyugati és Keleti pályaudvar biztosítja a 46-os vonalnak legjobb forgalmát, utazó közönségnek és a vállalatnak egyaránt. Hosszú, átmenő viszonylatok esetén csak az üzemi kárára lehet jó, kielégítő közlekedést nyújtani. A pestszentlőrinci for-

galomban szükség van a hajnali és kora reggeli órákban öt kocsiból álló vonatmenetekre, amelyek nem futnak át a cityn, hanem utastömegeiket azon kívül szétesztják a város belsejében futó kocsik között. Ezeknek az öt kocsiból álló vonatoknak, amelyekre ott kint igenis nagy szükség van, a belvárosba való vezetése, hosszabb viszonylatban való alkalmazása lehetetlen, mert hatalmas mértékben növelné csak a szükségtelenül megtett kocsikilométerek számát.

Van szükség átmenő forgalomra is, ez bizonyos, mert nem lehet a többszöri átszállást sem túlzottan kívánni. Ha már Budapest dtjén, éppen a Kossuth Lajos-utcán keresztül haladnak villamosok, akkor lehet módot nyújtani áthaladó forgalomra is. De ezeken korlátozni kell a forgalmat a tényleg hosszabb távolságban utazók számára. így ezeknek nem kell együtt utazni a rövid távolságra utazókkal, sez lényegesen rövidíthetné is a menetidőt. A város belsejében ezeken a kocsikon nem szabad szakaszjegyet kiadni és csak olyan átszállót, amely ismét csak a külterületen használható. Természetesen az ilyen átmenő viszonylatú kocsikra így nagyobb időközökben is volna csak szükség.

A 2-es viszonylat egyenlő számú kocsival fut az Aréna-úton a Vágány-utcáig és a Lipótváros belsejében vagy az üzletekkel megtelt és magas népsűrűségű Nagymező-utcában. Ez oda vezet, hogy kint a kocsik üresek, szóval a társaságnak okoznak kárt, bent a forgalmas részeken pedig olyan zsúfoltak, hogy a közönség legnagyobb részének számára használhatatlanok.

A viszonylatokat több részre kell bontani a népsűrűségi és üzleti települések mérve szerint. Kell átmenő forgalom, de korlátozásokkal, hogy ne a város belső területének közlekedését szolgálják, mert ezzel kihasználatlan kocsikilométerekhez jutunk a külső kevésbé lakott területeken, zsúfolt nehézkes közlekedéshez a város belsejében. A területek minősége szerint más-más időpontban vannak a csúcsterhelések, ezeket el lehet osztani, ha rövidebb önálló viszonylatokat teremtünk. Több mozgékonyaságra van szükség a forgalomban, amelyet különösen az autóbustól kell ellesni és amennyire lehet, alkalmazni a kötött pályán közlekedő közúti villamosnál is.

Igaz, hogy erre vonatkozóan már történtek kísérletek és az új menetrend is tartalmaz ilyeneket, amennyiben a meglévő „A“ vonalakat szaporítja. Ezeket azonban nem a legmegfelelőbb helyekre állítják be és a múltban járatott ilyen viszonylatok hibáin még nem okultak. Az első ilyen közbeiktatott viszonylatokat a forgalom főúterén, a Rákóczi-úton létesítették. A kocsikilométercsökkentés bekövetkezett, de az „A“ kocsik kihasználtsága közel sem éri el az átmenő viszonylatok vonatainak kihasználtságát. Ezt nem vette észre senki son, pedig ez azt jelenti, hogy amíg az „A“ kocsik üresen Altnak, addig emezek zsúfoltsága megnövekszik, szóval nem érték el azt, amit akartak, a közönséget leszoktatni az egész várost átszelő és kevésbé rentábilis vonalak használatáról. Ennek két oka közül egyiket sem ismerték fel, annak dacára, hogy egy esztendeje vannak ilyenek forgalomban és most anélkül, hogy ezen okokat megszüntetnék, szaporítják az ilyen viszonylatokat, melyek csak a ki nem használt kocsikilométerek



számát fogják növelni. Pedig mennyire megnehezedett a helyzet, most hogy a térképes jegyekkel egyidőben az átszállási lehetőségek is csökkentek. Egyébként az új jegyrendszer nagyon helyes volna és a közönségnek nem is annyira a jegy ellen van kifogása, mint a korlátozott átszállási lehetőségek miatt.

Az ideális menetrendnek az alapja a csillagrendszer lehetne, amely a cityhez vonzza a vonalakat, a cityből kiindulva és távolodva egyre kevesebb kocsit járat, azoknak mindjobban való elosztásával és visszafordításával, amelyeket egy körülfutó körüti közlekedés tesz teljessé. Ezt természetesen adott népsűrűségi, üzleti és munkanegyedek esetén megvalósítani nem lehet úgy, amint azt Sierks: Grundriss der ruhigen Stadt c. munkájában a legideálisabb formában elképzei.

Meg lehet valósítani azonban a környék felé vezetett sugaras hálózatot Budapesten is, ahol a népsűrűség eloszlása meglehetősen arányos és ehhez megfelelően az üzleti negyedek eloszlása is jó. Nálunk azonban a meglévő vonalrendszerek hibája az, hogy átmenőek. Ezek szerint például a tizenkilences viszonylatnak három darabra kellene szétszakadni. Egy része lenne a Baross-tér—Erzsébet-híd budai hídfője közötti szakasz, amely a legsűrűbb közlekedést kívánja. Folytatásaként egyrésztől sűrűbben kellene járatni a Baross-tér—Zugló között közlekedő 69-est, másrésztől az Erzsébet-hídfőtől Kelenföldig volna szükség egy új vonalra. Ugyanígy lehetne a Keleti pályaudvartól Pestújhely határáig (ez meg is van), Kőbányáig, a Közvágóhídig, az Állatkertig, a már megváltott HÉV. vonalán a Kerepesi-úton át Rákosfalváig és így tovább a mindenkori forgalomnak helyenként megszabott speciális követelményei szerint forgalmat adni. A Rákóczi-út vonalán pedig a ritkán közlekedő átmeneti és korlátozott átszállási lehetőségekkel rendelkező kocsik mellett egy igen sűrűn közlekedő rövid-, ú. n. ingajarat maradna, amelynek ismét sajátosan kellene alkalmazkodni a területén uralkodó viszonyok szerint. Ennek a vonalnak a két végpontjáról lehet aztán a csillagalakban szétfutó vonalvezetést megcsinálni.

Ez az egy viszonylatcsomó természetesen csak példa, egy ugyanilyenre volna szükség a forgalom másik főtengelyét képező Vilmos császár-út—Károly-körút vonalán. A körutak forgalmának lényeges megváltoztatása csak a Boráros-téri híd elkészülte után lesz lehetséges, amikor egy teljes körben lehet a város egy része körül közlekedni. Ugyanígy külön kellene foglalkozni Óbuda közlekedésével. Ez egy hatalmas, ma még meglehetősen be nem települt rész, amely azonban annyira közel fekszik a cityhez távolságban, hogy rajta egy igen sűrű modern településnek lehetne kialakulni. Hogy ez még mindig nem történt meg, annak az az oka, hogy időben nagyon távol esik, mert közlekedése olyan lehetetlen rossz. Itt új vonalak, talán éppen a gyorsvasút lendíthetné fel a letelepedési kedvet, szóval megoldása még messze van, de a fentebb említett többi relációváltoztatás néhány hurok- vagy a visszafordíthatóságot megoldó vágánydarabbal rövid úton megoldható lehetne. Hogy nem abszolút helytelen ez a vonalvezetés, amerről fentebb írtam, arra csak egy külföldi példával hivatkozom. Ez a bécsi autóbusszközlekedés példája, ahol a bécsi belvárosnak külön viszonylatai

vannak más tarifával és van olyan forgalom is, amely a külső területek lakosságát csak a belváros határáig hozza el.

A külső területeknek a belsőtől ilyen népsűrűségi számok alapján való szétválasztása, a rövidebb viszonylatok beállításával volnának azok a tényezők, amelyek egyrészt a csökkenő utasszámot ismét növekvővé tennék, másrészt pedig jobb kihasználtságát, jövedelmezőségét biztosítanák az üzemkezelő részvénytársaságnak.

Foglalkozni kell természetesen még az autóbuszok forgalmával is. Vannak olyan területek és olyan események a város területében és életében, amelyet a fokozódó közlekedési igények mellett a kötött pályatesttel rendelkező villamos lebonyolítani, kielégítem nem tud. Ezért van szükség a modem nagy városban autóbuszközlekedésre és nem azért, hogy vele oktalanul is konkurenciát csináljunk a villamosnak, mert azt ebben a versenyben legyőzni úgysem lehet. Autóbuszvonalaink is a legtöbb esetben átmenő viszonylatokat képviselnek, bár itt már erősebben kialakul az a felfogás, hogy különösen a külső területek kielégítésére valók, ott, ahol ma még villamosforgalom nincs. Másik rendeltetésük a Belváros területén van, ott, ahol nem is lehet villamost vezetni az utcák erre alkalmatlan volta miatt. A Belváros szűk területén kígyózó villamosvonalak helyére, amelyek, megjegyzem, mind az átmenő relációkban vannak, kell autóbusz, itt a villamos sínéit fel kell szedni. Az autóbuszforgalomnak rendezése végezetül szorosan egybefont legyen a villamosrelációk rendezésével, hogy annak mindenben kiegészítője lehessen.

Az egészszet egybefoglalva Budapest területén a villamos vasutak helyes irányban haladnak ugyan, de nem helyes viszonylatokban. Ez aztán egyrésztől zsúfolt kocsikat, másrésztől feleslegesen megtett utakat jelent, kihasználatlan kocskilométereket. A környékközlekedés nincs eléggé bekapcsolva a főváros egészének közlekedésébe, főleg tarifáisan és ami legnagyobb hibája, nem elég gyors. A környék városaival egyetemben megtervezett gyorsvasutak volnának elsősorban kiépítendő, hogy helyet találjon az az embertömeg, amely a legutóbbi tíz év alatt már megkezdte elvándorlását és jobb, olcsóbb és higiénikusabb elhelyezkedést keres a környéken. Minden gyorsvasúti vonalnak ennek a szolgálatában kell állni. A jövő fejlődés ha nem is fogja növelni Nagy-Budapest lakosságát kétmillióra, de a pestkörnyéki városokban feltétlenül a most elmúlt tíz év előttinél nagyobb szaporodás várható, erre pedig el kell már előre készülni, hogy ez az embertömeg mindenkor jó kapcsolatban maradhasson a gócponttal, amelyet a budapesti city képvisel és amely köré ez a hatalmas agglomeráció keletkezett.

RUISZ REZSŐ