

## AUTÓBUSZ ÉS GYORSVASUT

A MAGYAR SZEMLE augusztusi számában foglalkoztunk a budapesti villamospolitikával, megvizsgálva, hogy a meglévő hálózat állapotával, bebizonyítva, hogy a meglévő hibák legnagyobb része még ma is helyrehozható s rámutatva arra, hogyan kell koordinálni a villamost az autóbusszal, amelynek első feladata éppen az, hogy kiegészítse a villamospolitikát, pótolja annak természetes fogyatékosait, valamint a hibás villamospolitika következtében való hiányokat. Mert a városi közlekedés fejlődése egyáltalában nem osztható fel — a közlekedési eszközök időnként való fellépése szerint — különálló korszakokra. Az első tömegközlekedési eszköz, a lóvasút adta meg a villamoshálózatok alapját és a villamoshálózat vonalaihoz és hiányaihoz igazodik az autóbushálózat kiépítése is.

Így például Amerikában autóbusszal szokták kitapasztalni azokat a személyforgalmi irányokat, amelyeket eddig még nem próbáltak ki, hogy azután ezeknek nyomában lehessen megépíteni az új villamos vonalakat. Ez a kitapasztató munka egyik városfejlesztési feladata az autóbusszal. A kitapasztalt és kinevelt forgalom alapján az igen nagy forgalmú autóbushálózaton villamossíneket raknak le, amint-hogy azokon a vonalakon, ahol ma a villamosforgalom túl nagy forgalmat nevelt magának, fogják megépíteni később a gyorsvasutat.

Az autóbusszal mindenütt jobbra a pénzesebb közönség utazik. Drágább ugyan (a villamossal szemben elenyészően csekély a beruházási költsége, de üzemeltetési költsége úgy aránylik a villamos üzemeltetési költségehez, mint tíz a héthez), viszont háromszor olyan fürge és a város belsejében is tíz-húsz-harminc százalékkal gyorsabb, mint a villamos. Az utas kényelme is sokkal nagyobb benne, még a párizsi autóbusszal összehasonlítva is, mint a villamoskocsiban.

A villamosnál nagyobb gyorsaságának egyik oka az, hogy a közlekedési akadályokat (kocsitorlódás, kövezetjavítás) könnyen kikerüli, útvonalait minden nehézség nélkül változtathatja, közvetlenül a gyalogjáró mellé állhat a beszállásnál, — ami nagyon meggyorsítja a ki- és beszállást, tehát növeli és pedig a tapasztalatok szerint jelentősen a kocsis közlekedési sebességét — továbbá egészen szűk utcákon át is közlekedhetik, végül pedig kielégítheti az alkalmi szükségleteket is (kirándulás, színház). Éjjeli járatokat is könnyű berendezni az autóbusszal. Még egy szolgáltatásra alkalmas az autóbussz, amiről a villamosnál egyáltalában nem lehet szó: expressz járatokra is felhasználható. Az expressz autóbusszal nagyobb sebességgel közlekedik ritkább megállóval és drágább tarifával.

A viteldíjat az autóbuszon is le lehetne szállítani, az autóbuszüzem saját bevallása szerint is, ha a tarifa harmadrészét nem kellene adóra és illetékekre fordítani. Üzemköltségét növeli a budapesti utcaburkolat maradisága is. Hogy pedig az úttest rossz állapota nem csak megdrágítja az autóbusz üzemét, hanem azt hátráltathatja, sőt fejlődését meg is akaszthatja, azt bizonyítja egy ismert szakértőnek az a megállapítása, hogy az új autóbuszrelációk számára kijelölt útvonalak egy része olyan állapotban van, hogy autóbuszközlekedést azon lebonyolítani nem lehet. A helyzet gyors javulására pedig nem nagy a kilátás, mert a fővárosi útburkolat újjáépítéséhez negyvenmillió pengő szükséges és az újjáépítési munka első részét mindössze ötmillió költsémből akarják fedezni. Ez pedig mindenképpen kevés az útépitési programúinak akárcsak megkezdéséhez is, mert ilyen tempóban nyolc évig is eltartana, amíg a főváros jó útburkolathoz jutna. A maradiságnak ezt a fényűzését pedig sokkal gazdagabb közönségű város sem engedheti meg magának.

A budapesti utcaburkolat még ma is lófogatú kocsiközlekedésre van berendezve. S míg nyugaton mindenütt tért hódított az aszfalt és eltűnik a nagyon recés, az autógumit rongáló kövezet, addig a mi fővárosi ügyosztályunk ragaszkodik ahhoz, hogy a főútvonalakon továbbra is kövezet fedje az úttestet és nem aszfalt vagy bitumen. A bitumen látszatra olyan, mint az aszfalt, ugyanannyiba kerül feltöltése is, mint az aszfaltnak, azonban a vállalkozók tizenöt évi garanciával is megépítik. Egyetlen hátránya, hogy anyagának tizenkét százalékát importálni kell. De amíg az aszfalt csak az autónak kedvez és annak is csak száraz időben felel meg teljesen, addig a bitumen a lófogatú kocsiknak is megfelel és nem is olyan síkos, mint az aszfalt. Budapesten mégis az a helyzet, hogy az 5.5 millió négyzetméter útfelületből közel 1.5 millió trachit kő és bazalt kocka, ami nagyon rongálja az autót, 27 millió szintén hézagos felületű útburkolat, ami ha kevésbé is, de szintén rongálja a gumikereket, marad tehát 1.3 millió négyzetméter, nem egészen negyedrésze az egész útfelületnek, amely teljesen megfelel az autóközlekedésnek.

Ezenkívül más szempontból is maradi a budapesti utca. Nálunk ugyanis harmadfél-három százalékos lejtése van a kocsiútnak a közepétől a gyalogjáró széléig, aminek következtében aránytalanul nagyobb súly esik a baloldali kerekre, az egyenlőtlen kopás pedig megdrágítja a pneumatikok használatát, az autóbusz egész üzemköltségét. A nyugati nagyvárosokban sokkal kisebb a domborulata az úttestnek (ez Berlinben tűnik fel leginkább) és ez a rendszer mindenütt be is vált.

Am eddig, amíg Budapesten az autóbusz jórészt csak a főútvonalakon járt, aránylag könnyebben bírta el az utcaburkolat primitívságát, hiszen a főbb utcákat inkább gondozzák. Ezután azonban még nagyobb nehézségekkel kell számolni, mert az autóbuszjáratok mind több mellékutcán haladnak keresztül. Ez a terjeszkedés pedig — a közönség általános megelégedésére — nagy tempóban halad előre. De ha az idáig való fejlődés kétségkívül lassú is volt, mégis most, hogy az autóbusz hálózatának fejlesztése végre megindult, el kell ismerni, hogy helyes ezt a hálózatbővítést el nem sietni. A közönséget ugyanis hozzá

kell szoktatni minden új közlekedési eszközhöz, amíg megtanulja vonalait és megismeri előnyeit, különösen gyorsaság és kényelem dolgában. Hogy pedig a közönség szoktatása — különösen Budapesten — milyen fontos, azt legjobban a következő tény bizonyítja: mindenütt a világon igyekeznek áttérni az emeletes autóbuszra, melynek hátránya — ma már alig számbajövő kisebb stabilitáson kívül — az, hogy valamivel nehezkesebb, részben a szűk utcák gyakori fordulói miatt, részben pedig azért, mert az emeletről való le- és felszállás hosszabb ideig tart. Ez a nehezkesség azonban a belvárosi forgalomban nem tudja lerontani azt az előnyt, hogy sokkal több a férőhelye. Éppen ezért Berlinben és Londonban a legújabb autóbuszok is majdnem mind emeletesek és már Párizsban is foglalkoznak a gondolattal, hogy a város belső részein emeletes kocsikat fognak járatni. Budapesten mégis kénytelenek voltak emelet nélküli autóbuszokat rendelni, mert a budapesti közönség oly kényelemszerető, hogy már eddig is számos levélben tiltakozott a régi emeletes autóbuszok ellen, azzal a megokolással, hogy kényelmetlen az emeletre való közlekedés.

Érdekes játéka a véletlennek, — vagy inkább vengeance des choses — hogy mire az autóbusz fejlődése megindulhat, ugyanakkor engedik ki az utcára az új autótaxikat is. A helyzet fonákságának megértéséhez tudnunk kell, hogy bár a villamos és az autóbusz a tömegforgalom eszköze, a taxi pedig a különgközlekedést szolgálja, mégis külföldön a tapasztalat mindenütt azt mutatta, hogy az autóbusz főként a taxitól von el utasokat. Ha tehát nálunk a tervbevett autóbuszforgalom révén csupán 1930-ig megnégyszereződik az autóbuszforgalom, akkor ennek arányában csökkenni fog a taxi iránt való szükséglet is. Csakhogy közben a taxik száma is megtöbbszöröződik a nemrég eldölt taxirendezés következtében. A taxikat tehát az a veszedelem fenyegeti, hogy amikor a taxik iránt való kereslet a növekvő autóbuszforgalom miatt csökkenni fog, ugyanakkor a taxikínálat több mint a kétszeresére fog emelkedni. Ezt pedig csak az tudná kiegyenlíteni, ha közben váratlan gazdasági föllendülés következne, ami azonban egyáltalán nem tartozik a közeli valószínűségek közé.

Ebben a helyzetben valószínű, hogy a nagy taxiüzemek ki fogják pusztítani a magántaxikat, mert a taxikínálat aránytalan megnövekedésével nyomában következő alacsonyabb árakat, illetve a versenyt kiélező más szolgáltatásokat — a kocsiknak tisztán és jókarban való tartását — jobban fogják győzni a nagyüzemek, mint az egyes soffőrvállalkozók. A fővárosi gazdálkodásnak nem mindig belül föllelhető iránytűire vall az is, hogy nálunk a taxaméter huszonöt fillért ugrik, holott külföldön mindössze tíz vagy öt filléres az ugrás. Ez pedig azt jelenti, hogy a taxitársaság minden egyes útért átlagban tizenkét és fél fillérrel többet hajt be, mint amennyi az árszabályzat szerint megilletné. A taxaméter ugyanis csak abban az esetben mutatná a helyes tarifát, ha minden egyes út végeztével pontosan abban a pillanatban hajtaná le a taxizászlót a soffőr, mielőtt még a taxaméter a következő egységgel ugrana. Mivel azonban ilyen véletlen ritkán esik meg, egy autó, amely tíz fillérrel ugró taxaméterrel dolgozik, száz útnál százszor öt fillért hajt be jogtalanul az utasokon. Természetes

tehát, hogy mindenütt a világon arra törekednek, — nem a taxi-társaságok, hanem a tarifa engedélyezői — hogy a díjegyesség minél kisebb legyen. Nálunk azonban a — kritikát provokáló mértékben nagy — díjgrástról még most legutóbb sem szállították le, amikor pedig a főváros megengedte, hogy emeljék a taxi tarifáját.

A taxiengedélyek osztogatásánál azonban gazdaságpolitikai szempontból mindenesetre helyes volt a nagy üzemek kérésének figyelembevétele, mert a nagyüzem többet tud nyújtani a közönségnek. Előnye: a telefonorganizáció (amit külföldön kevés helyen ismernek), állandó taxiállomások szervezése (olyan helyekre is lehet kényszeríteni a taxiállomásokat, ahol nem fizetődnek ki, de városfejlesztési vagy más szempontból szükségesek, amit különben a kisvállalkozótól nem lehet megkövetelni) és végül, hogy a nagyüzem taxiszolgálatát megbízhatóbb. Gondoljunk itt arra, hogy a Keyserling által fölfedezett típus rendszerint változatos múlt után jut el a volánig. Fegyelmet pedig csak a nagyüzem tud tartani.

A budapesti közlekedéshez tartozik még a földalatti vasút is. Ez szomorú karikatúrája annak, hogy mire vezet a modernség! ambíció, ha nincs komoly gazdasági alapja. A világ első földalatti vasútja Budapesten épült. Ebből, sajnos, az is következik, hogy a világ legprimitívebb földalattija is nálunk van. De ha több autóbusz fog közlekedni az Andrásy-úton, akkor legfőképpen földalatti kocsinak lesz majd érdemes használni a földalatti villamos alagútját, amely még csak nem is igazi földalatti, hanem csupán burkolat alatti vasút. A földalatti vasút ugyanis nem követi az utcák haladását, hanem éppen az adja meg külön célját, hogy külön pályán, átló irányban is át tudja szelni a várost, az utcai forgalomtól mentesített, tehát sokkal nagyobb sebesség mellett. Ez a gyorsvonat jelentősége, akár földalatti, akár magasvasútról van szó. Egyébként is az a megfigyelés, hogy ha növekedik a lakosság, aránytalanul nagyobb mértékben nő a gyorsvasút közönsége. Ez megerősíti azt az elméletet, hogy egy-egy város közlekedését csak addig lehet simán lebonyolítani egy síkban való (tehát csupán az utcaszínti) közlekedéssel, amíg a város lakossága el nem éri a másfél milliót. Budapesten, amely a vele egybefüggő elővárosokkal együtt másfél millió embert foglal magában, eddig valóban elegendő lehetett az egy síkban való közlekedés. A másfélmilliós egységet megfigyelhetjük Európa három legnagyobb városán: Berlin négy-milliós — tehát nem egészen háromszor másfélmilliós — lakosságának forgalmát jól ellátja a három síkban való közlekedés: a föld alatt, az utca szintjén és a magasvasúton. Párizsban viszont, ahol a külvárosokkal együtt szintén közel négy-millió a lakosok száma, csak az úttesten és a földalattin bonyolódik le a közlekedés. Itt nagy szükség van a két szinten való közlekedésnek egy harmadik síkra való kiterjesztésére. Ezt a harmadik síkot nem földfeletti pályán, hanem egy újabb, a jelenlegi metró-hálózat alatt építendő hálózattal akarják elérni, amelynek egy részét már építik is. Mégpedig londoni mintára, ahol még több síkban folyik a földalatti közlekedés; Londonnak hét és fél — tehát ötször másfél — millió lakosa van és közlekedési eszközei csakugyan öt síkban haladnak. A budapesti közönség számára tehát egyáltalában

nem érdektelen egy pillantást vetni arra, hogy a gyorsvasút fejlődése milyen kedvező hatást tesz a nagyvárosok életére. Mindenekelőtt nagy időbeli megtakarítást jelent az utasközönség számára. E mellett pedig olcsóbb, mint az utcaszíni közlekedés, lehetővé teszi a legszegényebb tömegeknek is, hogy nagy távolságokat olcsóbban és mégis gyorsabban tegyenek meg, nem szólva arról, hogy a gyors közlekedésnek minden gazdasági és közegészségi előnyét inkább ki lehet használni.

Hogy Budapesten a gyorsvasútiak még oly kevés a híve, annak két oka van. Egyik a tőkeszegénység, illetve a külföldi tőkétől való idegenkedés. Az e felfogással való szembeszállás közelebb esik a gyakorlati közgazdasághoz és az ország egész gazdasági politikájához, semhogy egy közlekedési hozzászólásban elég érvtet lehessen felhozni ellene. E sorok írójának egyéni nézete mindenesetre az, hogy az idegen imperialista tőke is többet alkot, — itt benn, megfogható intézményekben — mint amennyi kamatot elvihet. A másik ok pedig az, hogy nálunk pillanatnyilag valóban nincs is szükség gyorsvasútra, mert a közlekedési mizérián jelentősen lehet enyhíteni reformokkal, okszerűbb vezetéssel és egységes közlekedési politikával. Ez azonban csak a pillanatnyi helyzetre vonatkozik. A közlekedési statisztika azt mutatja, hogy Budapesten még az utóbbi évtized szegényedése és gazdasági tespedése közben is nőtt a közlekedés. Ha tehát a mostani irányzatot valamelyes javulás váltja fel, akkor néhány év múlva a fővárosban a gyalogjárás lesz az a közlekedési mód, amely még inkább ment a komplikációktól.

A főváros fejlődése tehát valóban küszöbén áll annak, hogy szűkegye legyen a gyorsvasútra. A kérdés megvitatása pedig annál időszerűbb, mert a gyorsvasút előkészítési munkálatai két-három évig tartanak, a megépítése pedig további néhány esztendeig. Üzleti szempontból semmit sem kockáztat a főváros, mert számos külföldi vállalkozó hajlandó megépíteni a gyorsvasutat úgy, hogy harminc évig a főváros ellenőrzésével vezesse az üzemet a maga hasznára, azután pedig az egész üzemet ingyen átengedje a fővárosnak. Ez lehet a kárpótlás azért a konkurrenciáért, amelyet a Beszkártnak támasztana. A gyorsvasút pedig megoldaná először a jelenlegi közlekedési nehézségeket, mert tehermentesítené a Beszkárt-ot, amelynek vonalai — és ezt a Beszkárt igazgatói állítják — túl vannak terhelve. Másodszor lehetővé tenné, hogy a most megindult építkezések ne zsúfolják össze még jobban a bérházakat, hanem a perifériákon, talán a Duna mentén vagy a budai hegyek közt épüljenek az új negyedek.

A gyorsvasút bevezetésénél mindenesetre figyelemmel kellene lenni a külföldi tapasztalatokra. Berlinben például van átszálló forgalom a gyorsvasút, a villamos és az autóbusz között, Párizsban viszont nincs. A berlini rendszer helyesebb, mert a városi közlekedésben is követni kell azt az átszálló rendszert, amely nemsokára a repülőforgalomban dominálni fog. Néhány nagyobb központ lesz Európában, — egymástól körülbelül ezer-ezer kilométerre — amelyek egymással közvetlen repülőjáratokkal lesznek összekötve és ezekből átszállással fognak repülni a centrumoktól néhány száz kilométerre eső helyekre.

Ilyen rendszer mellett például (ha Párizs és Bécs ilyen centrum lesz) hamarabb lehet majd Párizsból Münchenbe utazni, úgyhogy az ember először leszállás nélkül Bécsbe és onnan Münchenbe repül, mintha ma valaki egyenesen, de számos közbülső leszállással Párizsból Münchenbe repül. Ehhez hasonlóan a gyorsvasútnak az a szerepe, hogy hosszú állomásközökön szórja szét az utasközönséget, hogy azok onnan villamoson vagy autóbusszon közelítsék meg jobban utazásuk célját. A berlini rendszer hasonlít is ehhez, viszont Párizsban ezt lehetetlenné tette az, hogy magántársasággal építették meg a föld» alatti vasutakat, a nélkül, hogy együttműködésre kényszerítették volna a villamossal és autóbusszal. Így történt, hogy Párizsban a földalattinak alig vannak nagyobb állomásközei, mint az autóbussz» nak. A metro tehát, ahogyan a párizsi az ő földalatti villamosvasútját nevezi, nem egészíti ki az utcaszínti közlekedést, hanem konkurrál azzal. E mellett a metro nem is halad sokkal gyorsabban, mint az autóbussz. Budapesten tehát a berlini rendszert kell követni, minél nagyobb állomásközökkel.

A gyorsvasút vonalait pedig úgy kellene előírni, hogy építsenek egy körvonalat (például a Keleti pályaudvartól a Kálvin-tér—Gellért-tér—Délivasút—Margitsziget—Nyugati pályaudvar vonalán át vissza a Keleti pályaudvarig) és két átlós vonalat. Az egyik Óbudától a Pálffy-téren és Apponyi-téren át az Üllői-út végéig, a másik pedig Kelenföldtől az Apponyi-téren át Rákospalota felé haladna.

Ebbe a gyorsvasúthálózatba kapcsolódhatna be a helyiérdekű vasút, amely ma Budapest környékének negyvenkilométeres sugarú körzetét köti össze a várossal. Azonban addig is, amíg a gyorsvasútra sor kerülhet, együttműködést kellene létesíteni a helyiérdekű és a Beszkárt között. (A helyiérdekű vasút részéről hallatszanak is olyan hangok, hogy a helyiérdekű tarifáját — amelynek emelése nemrégiben olyan nagy felzúdulást keltett — csökkenteni lehetne, ha a helyiérdekűt beolvasztanák a Beszkártba, mert így meg lehetne takarítani a külön igazgatóság költségeit.) Az együttműködés pedig úgy lehetséges, hogy a helyiérdekű csak a főváros határáig hozza be az utasokat és itt adja át őket a Beszkártnak. Ma ugyanis párhuzamosan futnak a helyiérdekű és a Beszkárt vonalai, külön adminisztrációval és sok helyütt konkurrenciával. Később természetesen a helyiérdekű a város halarában nem a Beszkártnak, hanem a gyorsvasútnak adná át közönségét. Erre annál nagyobb szükség lesz, mert jobb gazdasági korszak beálltával főképpen két irányban fog terjeszkedni Budapest: az új csepeli kikötő felé, ahol ipari negyed fejlődhetik ki és a római fürdőtől Szentendre irányában a Duna jobb partján, ahol a dombos-erdős vidék nagyon alkalmas villaváros képződésére. Ilyen nagy távolságok bekapcsolásakor még inkább szükség lesz a gyorsvasútra, kivált ha a helyiérdekű vonalát meghosszabbítják távolabbi községek felé. Aminek megvolna a létjogosultsága, mert a villamos sűrűbb megálló között gyakoribb menetekkel közeledik, mint a gőzvasút. Az ilyen összeköttetésre pedig szükség van a fővárost körülvevő övben, mert e környék lakosságának nyolcvan százaléka bent a fővárosban keresi meg kenyerét.

Budapest közlekedési problémáihoz hozzátartozik az eddig sorra vett közlekedési eszközökön kívül a közlekedési rendészet is. Ez nálunk főleg a keresztezések lebonyolítására szorítkozik. Holott köztudomás szerint a legtöbb szerencsétlenség non az utcák kereszteződésénél történik. Nálunk minden közlekedési szabályt a rendőrség kiváló tisztjei dolgoznak ki, külföldön azonban a közlekedés tudományosan képzett szakemberei.

Igaz, hogy a közlekedési rendcsinálást megnehezíti a közönség fegyelmezetlensége, hiszen a közlekedési balesetek 98 százalékát a gyalogjárók okozzák. A helyzetet mindenesetre megnehezíti, hogy nálunk az emberek személyes sértésnek veszik, ha mozgásukat az utcán szabályozni akarják. Ez viszont onnan ered, hogy a legtöbb hatósági intézkedésben bizonyos merev stílust látnak. Amiben bizonyára nemcsak a közönség hibás, hanem az a nem mindig tapintatos hang is, amellyel gyakran a végső végrehajtó közegek a közönséggel érintkeznek.

Javulást lehetne várni elsősorban attól, hogy — mint külföldön — az iskolában rendszeren oktatják az utcán való helyes közlekedést és így belenevelik az emberekbe, hogy a gyalogjáró a gyalogosoké, a kocsit pedig a kocsiké, aki a lábát leteszi a gyalogjáróról, legyen tudatában annak, hogy halálos veszedelemnek tette ki magát. Kivéve az átkelésre kijelölt helyeket, ahol a gyalogjáró az úr és a kocsinak kell vigyázniuk. Viszont a keresztezések közötti utcaszakaszon a kocsivezetőnek semmire sem kell ügyelnie. Meg lehet nevelni a közönséget azzal is, hogy ha nem tartja meg a szabályokat, akkor ott a helyszínen nyomban megbírságot adják, miként ez Bécsben történik, persze hivatalos tartózkodó hangon. Csodát művelhet az az egyszerű utasítás, hogy a rendőrközegek több „ön“-nel és kevesebb „magá“-val beszéljenek és talán egy fokkal kevésbé hangosan.

Félre ne értsék azonban ezeket a sorokat sem a Zrínyi-utcában, sem pedig a közönség körében. A magyar államrendőrség minden illetékes tényező legteljesebb elismerésével és a feladatok teljes megoldásával látja el teendőit. Mi most itt nem reformot sürgetünk. Nem lényegbeli változtatásra, hanem néhány külső simításra van csupán szükség a rendőrségnek nem is igazi terepében, a rendbiztosításában, hanem olyan rezort-kérdésben, mint a közlekedés. Azon például nagyon könnyen lehetne segíteni, hogy a közlekedési rendőrök ne végezzenek szabad torna gyakorlatokat nagy vígságára az apróságoknak. Ezt sokkal kisebb fáradtsággal és sokkal elegánsabban, a kicsiny mozdulatok férfias fölényességével el lehet végezni egy gumibottal vagy egyszerű kézmozdulatokkal. Úgy, amint azt külföldön látjuk. Azt már nem is kifogásoljuk, hogy a közlekedési rendőrök néha percekig feleslegesen állítják meg a forgalmat az egyik utca felől, csak azért, mert a másik irány van soron. Idővel majd maguk is leszoknak arról a német szisztémáról, amelyet mi követünk és amely Berlinben teljesen csődöt mond központilag irányított lámpáival. Helyesebb a svájci rendszer. Itt a közlekedési rendőrök külön-külön intenek a keresztezéseknél összefutó autóknak, hogy melyik hol vehet egérutat a továbbhaladásra.

A közlekedés rendezéséhez szükség van a kocsik pályájának szabályozására is. Ezt szolgálja a villamos síneknek az úttest közepére való helyezése és több gyalogjárósziget építése. Ez ugyanis megosztja a kocsit és jobban elhatárolja a két szemközt haladó irányt. Így még a kocsik várakozó helyét is a kocsút közepén kellene kijelölni. Ez főképpen Berlinben szokás. Mindez elősegítheti a szélesebb kocsitúton úgynevezett gyorsasági sávok képződését, hogy a közepén haladjanak nagy gyorsasággal az autók, a szélén pedig a biciklik. Ennek legjobb példáját a Champs Elysées-n látjuk, hármás gyalogjárószigeteivel.

A tereken a „giratoire“ forgalmat kellene bevezetni. Ennek az a módja, hogy a kocsik, amikor a térbe torkolló utcából kifutnak a térre, akkor nem vágnak át a téren a felé az utca felé, amelyen folytatni akarják útjukat, hanem a térre torkolló utcából kikanyarodnak balra és így megkerülik a tér középpontját amíg el nem érnek annak az utcának torkolatához, amelybe be akarnak fordulni. A giratoire által tehát a tereken és a nagyon tágas utcakeresztezőkénél megszűnik a közlekedésnek az a nagy akadálya, hogy a kocsik haladtukban keresztezik egymást. Két budapesti tér alkalmas különösen ennek megvalósítására. Egyik a Vörösmarty-tér, amelynek közepén kis park van. A rendőrséghez be is nyújtottak erre vonatkozó javaslatot, azt azonban a rendőrség nem fogadta el, bár egyébként nem utasította el a giratoire tervét. A másik a Kálvin-tér, amelynek közlekedési zavarai a legismertebbek. Itt is bőven van hely a kocsik körforgalmára. Az, hogy a villamossíneknek ilyen irányban való átépítése nagyon költséges, nem ellenérv, mert a külföldi tapasztalat azt mutatja, hogy a villamossínek a körforgalom ellenére továbbra is átszelhetik a teret, csak a kocsiforgalomnak kell köralakúnak lennie. Ez elméletileg zavarosnak látszik, de a gyakorlat mégis így bizonyult jobbnak. Egyáltalában meg kellene tiltani a kocsiknak a bekanyarodást a nagyforgalmú helyeken, mint az most a Rákóczi-út és a Nagykörút sarkán úgyszólván jól bevált.

Rendezni kellene végül a közlekedés irányát, amely ma nálunk balra tart, holott egy-két szomszédos államot kivéve egész Európában jobboldalt haladnak a kocsik. Ezt Ausztria után — amely tavaly óta foglalkozik a tervvel — nekünk is nyomban meg kell majd valószínűsítanunk.

Mínderre a javaslatra — amelyet e sorok fölvetettek — természetesen az a válasz, hogy Budapesten még nincs olyan nagy utcai forgalom, hogy az megérett volna ilyen nagyszabású, legnagyobbbrészt külföldről importált reformokra. Ez az ellenvetés azonban helytelen, egyrészt, mert Budapesten most — remélhetően csak átmenetileg — nagyon mérsékelt a gazdasági élet tempója, másrészt pedig azért, mert Budapest utcái sokkal szűkebbek, mint a külföldi nagyvárosoké, — amelyekben legalább a főutakat idejében kiszélesítették — nálunk tehát aránylag előbb lesznek aktuálisak ezek a kérdések. Ami pedig a külföld „szolgai utánzását“ illeti, ez rosszul alkalmazott gőg. Magyarország számára az is nagy vívmány, ha európai kultúrájában meg tudja őrizni a maga külön szellemének elemeit. De ha a technikában



is mindent előiról jobban akarunk feltalálni, akkor vissza kell mennünk Ázsiába — Európa vasútjain.

Azonban visszatérve témánkhoz, Budapest közlekedéséhez, meg kell állapítanunk, hogy a gyökeres megoldás végső soron mégsem a közlekedési reformokon múlik, hanem a városrendezésen. Pénz híján ma ez inkább csak elméleti kérdés: hogyan lehetne a közlekedés áramlásának meg nem felelő budapesti utcarendszert úgy átalakítani, hogy azon célszerűbben bonyolódhassék le a forgalom? Ennek az volna a módja, hogy új sugárutakat vágjanak és a meglévő utakat szélesítsék ki. Több sugárút vágására egyelőre nincs pénz, a meglévő fő útvonalak kiszélesítése pedig a házak kiüregedése és az új házaknak beljebb való építése útján túl sokáig tart, ha csak nem folyamodunk ahhoz a radikális megoldáshoz, hogy a főutak egyik oldalán lebontjuk és beljebb újra fölépítjük a házakat. Ez azonban szintén olyan befektetést kíván, amire ma nincs módunk. A megoldást tehát csak ott lehet keresni, hogy a főutak forgalmát tehermentesítsük olyképpen, hogy a mellettük húzódó keskenyebb — és olcsóbb telkű — utcákat szélesítjük ki.

Érdekes, bár pénz híján szintén csak elméleti értékű, hogy a közmunkatanácsban figyelemmel kísérik azt az új kísérletet, amelynek tervével Londonban foglalkoznak: e szerint a legforgalmasabb utcák keresztezéseinél az egyik irányból jövő kocsiaradat enyhe lejtésű alagútban haladna el a másik útvonallal való kereszteződés alatt. Ezt ki lehetne próbálni a Múzeum-körút és a Rákóczi-út keresztezésénél, ahol a Nemzeti Színház felépítése és egy egészen monumentális térség kialakítása jó alkalom lehet e kísérletre. Ez természetesen fantasztikusnak látszik. Ám meg kell gondolnunk, hogy minden újítás, amelyet oly természetellenes jelenség, mint például az összezsúfolódás kényszerít ránk, csak fantasztikus lehet. Ilyen volt valamikor a földalatti terve, ilyen ma a földalatti kocsitak és földfeletti mozgó gyalogjárók terve is. A fantasztikus fejlődésnek még fantasztikusabb újításokkal iparkodunk a nyomába érni. Repülőgépkarcoló házakat építünk, az emberek száz emeleten egymás feje fölött dolgoznak, százazrek nyüzsögnek akkora területen, amelyen azelőtt egy nyáj is alig fért el és a száz emeletek alatt hosszú vonatok robognak alagútsövekben, acélkocsik siklanak földfeletti síneken. Ezt már mind megoldotta a technika. És ha az utcaszíni közlekedés még zavaros is mindenütt a világon, nem kétséges, hogy néhány évtized múlva ez a zavar is csökken, az autók szintén alagutakban fognak elgördülni a város alatt sokszáz kilométeres sebességgel és nagyobb biztonsággal, mint ma az olasz autóstrádákon. Még egy-két évtized és a városokban közlekedő embernek nem is lesz szüksége sem autóalagútra, sem autóra, sem földalatti tömegvonatokra, sem földfeletti mozgó gyalogjárókra. Az ember a háztömb föliftjének tövében beül a személyszállító csöpostába és kitarcsázza azt a helyet, ahová magát szállíttatni akarja.

Azonban amikor az ember így beleszédíti fantáziáját, hogy nova fejlődhetnek az emberi lakások és munkahelyek centrumai, városok, az az érzése, hogy mégsem ez az igazi fejlődés célja. Hogy

amikor a technika ezekre a csodákra képes, ezzel nem végleges, hanem csak átmeneti megoldáshoz segíti a közlekedést. Mert a közlekedési eszközöknek mai látszólagos fejlettsége tulajdonképpen még mindig csak átmeneti megoldása a városi közlekedés krízisének. Az igazi megoldás, a végleges — ha ugyan ezt a szót nem kellene „végleg“ kiítani szótárunkból — nem a technika mai bűvészműtatványának fokozásai esz, hanem az a gyors közlekedési eszköz, amely mellett nem is lesz szükség felhőkarcolókra, emberek és falak összezsúfolására.

Azonban addig is, amíg a nálunknál fejlettebb városok tapasztalatán okulva föl nem épül ez a mai nagyvárosoknál nagyobb kiterjedésű kertvárosszerű paradicsom, — valószínűleg e nagyvárosokon kívül eső helyeken — egyelőre arra kell törekednünk, hogy kényszerű konzervativizmussal, a meglévőnek fejlesztésével javítsuk meg városi közlekedésünket. Ehhez elsősorban egységes közlekedési politikára van szükség, aminek szükségességét és Budapesten való hiányát egyaránt illusztrálták ezek a sorok. A főváros közlekedési ügyosztályának kellene irányítania Budapest közlekedési ügyeit, ma azonban ennek közlekedéspolitikai működése arra a negatívumra szorítkozik, hogy amennyiben összeütközést konstatál a közlekedési üzemek között, akkor közbelép. Ez az ügyosztály azonban, az imént felsorolt tömérdek lokális hibáról és általános koncepciótlanságról nem is szólva, még annyit sem tudott elérni, hogy átszálló forgalmat teremtsen a villamos és az autóbusz között. Ez elég feltűnő példa, hiszen ehhez igazán nem szükséges más, mint az, hogy a főváros egyik hivatalnokja összeültesse a villamosnak és az autóbusznak egy-egy hivatalnokát. Meg kell tehát állapítani, hogy ha a városházi gazdálkodás a közlekedés dolgában így folyik tovább, akkor az egymás kiegészítésére utalt villamos és autóbusz idővel mind inkább szembe kerülő hálózatpolitikát fog folytatni. Belátásra és az egymás között való megegyezésre alig számíthatunk, hiszen látjuk, hogy a Beszkárt egyszerűen be akarja olvasztani magába az autóbuszüzemet, az autóbusz emberei pedig egyenesen számúzni szeretnék a villamost a város egész belső területéről. És ez így is van rendjén. Hiszen egyoldalúság nélkül nincs bürokrata szakszerűség és fantázia nélkül nincs imperialista invenció. Ebből pedig az következik, hogy a különálló tényezőknek nem egybeolvasztására van szükség, hanem egy felettük álló tényezőre, amely összehangolja törekvéseiket. Közlekedési diktátorra van szükség.

Ez a diktátor azonban ne legyen bizottság. Mert a bizottság csak véleményezésre alkalmas, de organizmusok vezetésében sohasem lehet olyan termékeny, mint egy ember. A diktátor ne álljon valamilyen közlekedési hivatalnak az élén — a közlekedés „folyó ügyeit“ intézheti továbbra is a fővárosi ügyosztály. Természetesen nem a hatáskör mai felaprózottságával. Ma az útépitést a III. ügyosztály, az utak karbantartását a kerületi elöljáróság, az utak tisztántartását a X. közegészségi ügyosztály, a forgalmat pedig az V. közlekedési ügyosztály irányítja. Adjanak három szobát a közlekedési főnöknek egyet az ő részére, kettőt a szakreferensei részére, ő maga ne legyen se villamos, se autóbusz szakember, hanem legyen gyakorlati érzékű, jófejű és művelt, világlátott kereskedő, gyáros, vagy volt politikus,

aki már organizált élő intézményeket, ne foglalkozzék semilyen igazgatási kérdéssel, — legyen az decentralizálva az üzemeknél — hanem csakis a közlekedéspolitikai irányításával. Legyen olyan független, hogy szembeszállhasson minden városházi klikkével és függetlenül támaszkodhassék olyan nem máról-holnapra kifizetődő érdekekre, mint városfejlesztés és közegészségügy. Így talán megszűnik az a helyzet, — ami különösen a látható gazda nélkül működő intézményeknél gyakori — hogy a vezetőknek az a fő ambíciójuk, hogy minél kedvezőbb legyen a havi mérleg. A közlekedési diktátor ezzel szemben évtizedekre alapíthatná számításait.

A legnagyobb eredmény pedig az volna, — a közlekedés problémáinak megoldásán túl — hogy legalább ezen a téren nem érvényesülne az a szellem, mely minden téren a pártok pillanatnyi elhatározásaihoz és kompromisszumaihoz igazodik, egyképpen kárára az önkormányzat és a parlamentarizmus gondolatának is. És éppen ezért kellett elhangoznia végre ennek a kritikának, mert a fővárost, annak kérdéseit, ügyeinek elintézését ma — eltekintve a sajtó és a politikusok általános pártfrázisaitól — senki sem kritizálja.

FREY ANDRÁS