

A BUDAPESTI VILLAMOS

— A főváros közlekedéspolitikájának kritikájához —

A KÖZLEKEDÉST régebben a vérkeringéshez hasonlították. Ez elavult hasonlat. Ma, amikor a munkamegosztás fokozódik és ezáltal küszöbén vagyunk olyan kornak, amelyben majd különféle földrajzi egységek, vidékek is üzemi egységgé alakulnak ki, ma a közlekedés többé nem csupán összeköttetést létesít üzemek, tárgyak és emberek között, hanem úgyszólván imminens közeliében tartja a tárgyakat és embereket. Ez nem vérkeringés, ez már maguknak a tárgyaknak és embereknek cirkulációja a munkamegosztás tökéletesítésére és az idő kihasználására.

A technikai fejlődés megszabadíthatta a gondolat terjedését a mozgás nehézségétől, — azelőtt csak szállított írás, ma éterrezgés is szállítja a gondolatot, sőt nemsokára az újságkliséket is, tehát az embereknek maguknak ennyivel kevesebbet kell mozogniok — de ugyanakkor az elkerülhetetlen mozgás állandó gyorsítására van szükség. Ma nehezebben viselünk el ugaron maradt földet, használatlan gépet és munkaidejét részben közlekedésre fordító, tehát részben improduktív embert. Mert az emberi munkaórának — átmenetileg — csökkent a vásárlóereje, tehát egy-egy embernek több munkaóra kihasználására van szüksége. Amerikában éppen azért fejlődött a közlekedés, mert nagy volt az „emberjárdék“, tehát érdemesebb volt jobban kihasználni. Nálunk viszont azért kell akár mesterségesen is fejleszteni a közlekedést, hogy a gyorsabb közlekedéssel megtakarított időnket is termelésre — vagy a szintén produktív szórakozásra, művelődésre, sportolásra — fordíthassuk.

Hogy az ilyen megtakarított negyedórák milyen sokat jelenthetnek a nemzetgazdaságban, azt bizonyítja a német példa. Németország jövedelme aránylag nagyobb mértékben nőtt a háború óta, mint a tőkéje, hozzászámítva a külföldről kölcsön kapott tőkét is. Ebből pedig arra következtetnek, hogy a vagyoni- és jövedelemtöbblet részben a népesség munkájának fokozásából származott. E mellett gyakorlatilag is fogalmat ad az emberi munkaidő negyedóráinak értékéről Bord számítása, amely szerint a francia munkások dologi idejének napi egy másodperces megrövidülése a nemzeti vagyonban egy év alatt körülbelül egymillió frank veszteséget okoz. Az emberi munkaidőnek kihasználhatósága pedig részben a közlekedéstől, nevezetesen annak gyorsaságától függ.

És most, mielőtt hozzájárulnánk témánkhoz, Budapest közlekedéspolitikájának kritikájához, az olvasót olyan kérdés elé állítjuk,

amelyre minden „nem szakember“ is megfelelhet: mennyivel lenne frissebb a munkás, a tisztviselő, a szabadfoglalkozású ember és mennyivel lenne értékesebb a munkája, ha rövidebb idő alatt tenné meg útját lakásától a munkahelyéig, ha jobban kialudhatná magát, kényelmesebben reggelizhetne és kevesebb ideig szorongana a villamoskocsin? És mennyivel volna kisebb a tuberkulózis, ha a közlekedés gyorsulásával több embernek maradna ideje arra, hogy kijárjon a szabadba és hamarabb jutna ki a sporttelepre? Mennyivel volnának jobbak a lakásviszonyok — és ezzel a szociális, közegészségi, sőt talán még az erkölcsi viszonyok is — ha az idejével takarékoskodó és most a bérházak tömérdek emeletén összezsúfolt családok kiköltözhetnének levegősebb és olcsóbb perifériákra, ha onnan gyorsabban, kényelmesebben és olcsóbban lehetne bejutni a városba, irodába, könyvtárba, színházba.

Nemcsak nálunk, másutt is vannak bajok a közlekedéssel. A városokba való áramlás következtében a múlt század folyamán Európa fővárosai négy-ötszörösükre nőttek, a középvárosok pedig sokhelyütt a tízszeresükre. Megnőttek tehát a telekárak, ennek következtében nagyobbak lettek a távolságok a lakóhely és a munkahely között, ennek pedig két következménye volt: egyik az, hogy nagyobb lett az emberek közlekedésének áramlása, amelyet már csak tömegszállítóeszközök, ló, villamos és autó-omnibuszok tudtak ellátni. Másfelől pedig — éppen mert a közlekedés így nehézkesebbé is vált — a városi lakások és munkahelyek, főképp az irodák összezsúfolódtak sokemeletes házakban. Így történt ez Budapesten is, Magyarország egyetlen nagyvárosában, amelynek közlekedési berendezése azonban alkalmatlan arra, hogy zavar nélkül bonyolítsa le a forgalmat. Alkalmatlan főképpen azért, mert a fővárosnak nemhogy rossz volna a közlekedési politikája, hanem talán inkább azt mondhatnánk, hogy egyszerűen nincs közlekedéspolitikája.

Ma, amikor az államoktól a vállalatokig az az irányzat, hogy centralizáljuk a kormányzást és specializáljuk az igazgatást, akkor Budapesten a specializálódást összetévesztik az autonóm bürokráciával. Nálunk mindegyik közlekedési vállalat külön közlekedési programot dolgoz ki és hajt végre, függetlenül egymástól, sőt konkurrálva egymással, kárára egymásnak, hol egyiknek, hol a másíknak, de minden esetben a köznek. Enyhítő körülményül szolgál itt a múlt, melytől nehéz egyszerre szabadulni. Budapest tömegközlekedésének fejlődése ugyanis helytelen irányban indult el. Amikor a növekvő személyforgalmat a lóvasúttól átvette a villamosvasút, a két budapesti villamosársaság, a városi és a közúti, természetesen konkurrált egymással. Amikor azonban a villamosvasutak a főváros kezébe kerültek, nemcsak az átmeneti vezetőség, de még a később megalakult BESZKÁRT is csak kismértékben küszöbölte ki a régi konkurencia maradványait. (Ilyen a nagykörút villamosvonalának megtörése a Lipót-körútnál, amelyet áthidaltak ugyan összekötő sínpárral, de nem tüntettek el a forgalom átszervezésével.) De még az egymást keresztező vonalak egyszerű váltókkal való összekapcsolására sem került még sor mindenütt. Így például ha a BESZKÁRT a Váci-útról a Margit-hídhöz

szállít egy vagon követ, akkor a Váci-útról nem fordulhat be a Lipótkörútra, hanem előbb a Vilmos császár-úton és kiskörúton át le kell mennie a Kálvin-térig és csak ott fordulhatnak rá a kocsik visszafelé a Vilmos császár-útra, s onnan a Margit-híd felé. E váltók hiánya egyébként is sok alkalmatlanságnak okozója, mert a nagyvárosok közlekedésének egyik alapelve az, hogy a közlekedés ne csak a rendszeres forgalmat elégítse ki, hanem az alkalmi forgalomra is készen álljon. Például: vasárnap, ha szép az idő, akkor a kiránduló- és sporthelyek felé kell készenlétben állania a kocsipark fölös részének. Ha viszont egyszerre beborul az ég, akkor a városi szórakozóhelyek felé nő meg hirtelen a forgalom. A szükséglet helyének ilyen hirtelen megváltozásakor a villamoskocsikat egyszerre át kell dobni egészen más vonalakra. Ez pedig csak az ilyen váltókon át lehetséges.

Hasonlóképpen a régi gazdálkodás maradványa a számtalan reláció. Ez a régebbi városházi személyi politikának volt következménye. Régebben ugyanis a városatyák arra törekedtek, hogy a maguk városrészének villamosrelációja legyen a fővárosnak lehetőleg minden más részébe, tehát, hogy átszállás nélkül lehessen megtenni az utat minél több irányba. Hogy a sok reláció rendszere milyen nehézkessé teszi a közlekedést, arról még lesz szó, most elég rámutatni arra, hogy ma már a közönség is elavultnak érzi, ma senkinek sem jut eszébe azt követelni, hogy például a Népszínház-utcából is legyen átszállás nélküli forgalom a nyugati pályaudvarral. A sok reláció szülője tehát, lehet mondani, a régi városházi klikkrendszer volt. De ma is fenntartója az a sajnos érthető körülmény, hogy a városatyák félnek hozzányúlni ehhez a kérdéshez, mert népszerűtlennek tartják.

Pedig a relációk csökkentése megszüntetné a budapesti villamosközlekedés legnagyobb bajait. Hiszen, — hogy mindjárt a legismertebbre mutassunk rá — a villamosforgalom Rákóczi-úti csődjének főképpen a sok reláció az oka. Kitűnik ez a következőkből:

A sok reláció következménye először: a kocsik egy részének tömörsége. Mert a közönség válogat a kocsikban és míg egyes kocsikat üresen enged tovább, addig más kocsikat, amelyekkel az átszállás elkerülhető, tömegesen rohan meg;

másodszor: a kocsijárás rendszertelensége. A villamostársaság ugyanis éppen az átszállások csökkentésének kedvéért hosszú vonalú járatokat tart fenn. Példa erre a hetvenötös reláció, amely Kőbányától a Farkasrétig nyúlik. Ebben az esetben pedig igazán nem lehet kiszámítani, hogy milyen időközökben fognak ráfutni a hetvenötös kocsik a Rákóczi-úti vonalra és hogy milyen távolságközökkel fognak elvegyülni a többi Rákóczi-útra beforduló kocsival. Holott ha rövidebbek volnának a járatok, akkor a kocsik nem konfundálódnának, hanem jobban ki lehetne számítani, hogy egyenletesen kövessék egymást. A közvetlen, átszállás nélküli városi utazás egyre inkább kizorul a nagyvárosok közlekedéséből, mert kényelmesebbé teszi ugyan az utazást, de ugyanakkor rendszertelenné is. Magát az egész utcai forgalmat is megzavarja, mert a relációkhoz íves fordulók szükségesek (lásd a kiskörút és a Rákóczi-út keresztezését), már pedig az itt bekanyarodó kocsik megakasztják a keresztező forgalmat.

Látjuk, hogy a nagykörút és a Rákóczi-út keresztezésénél, igen helyesen, a rendőrség megtiltotta az autók és kocsik befordulását, ami által gyorsabban és simábban bonyolódik le a keresztező forgalom. Ma már az a jelszó, hogy inkább átszállások révén, de gyorsabban juthasson el az utas a céljához.

A segítség módja természetesen az volna, hogy a relációk számát csökkentsék és útvonalukat rövidítsék meg. Ezt a városban épített hurokvonalakkal lehet elérni, amint ez a Baross-téren történt. Ilyen hurkot akartak létesíteni a Rákóczi-út, a Károly király-út és a Dohány-utca között (itt a síneket nemrég mégis fölszedték) és az Apponyitérnél, hogy két részre oszthassák a többi között a hetvenötös vonalát is. Ez régóta benne van a BESzKÁRT programjában, de nincs megvalósítva. A BESzKÁRT a fővárost okolja, a főváros a Közmunkatanácsot, a Közmunkatanács pedig a fővárost. Ez emlékezteti az embert arra a játékra, amit a gyerekek úgy hívnak, hogy „hol az olló“ . Sokszor csak magából a bizalmasan kezelt aktából lehetne megállapítani, hogy melyik bíró felelős a mulasztásért, ebben az ügyben azonban megbízható információk szerint kétségkívül a városháza az, ahol az akta zátonyra futott. A közönség pedig kénytelen megállapítani a feje fölött való gazdálkodás kudarcát, ha azt látja, hogy egy terv megvalósítását mindazon három tényező szükségesnek mondja, amelytől a megvalósítás függ, és a terv mégsem tud megvalósulni.

A bajok egy részét tehát — legalább is a járatok rendszertelenségét és az egyes relációk túlszűfolttságát — ki lehetne küszöbölni a relációk csökkentésével és belső huroksínek építésével. Ezzel a BESzKÁRT igazgatóságában sokan tisztában vannak. Az üzem vezetésében mégis az a felfogás érvényesül, hogy ezeken a bajokon teljesen segíteni nem lehet, hogy például a Rákóczi-út közlekedési zavarai elháríthatatlanok, mégpedig azért, mert a budapesti villamoshálózat túl van terhelve.

Ezek a régi bajok, amelyeket a BESzKÁRT örökölt, de eddig alig küszöbölt ki. Vannak azonban új bajok is. Így elsősorban az, hogy nem veszik figyelembe a villamosközlekedés városfejlesztési feladatait. Az igazgatóság egy része ugyanis nem hajlandó új vonalakat építeni, amelyek nyomban nem fizetődnek ki. Pedig itt nemcsak arról van szó, hogy a közlekedés egyik nagy feladata, a városfejlesztés iránt van szükség megértésre, hanem arról, hogy a BESzKÁRT üzleti érdeke is ezt kívánja. Hiszen itt, Németország szomszédságában, régen közhelynek kellene lennie, hogy új közúti vonalak építése olyan városrészeket hív életre, amelyek néhány esztendő múlva jövedelmezővé teszik az új vonalakat.

Helytelennek látszik itt a beruházási politika is. A villamosigazgatóság ugyanis ma is ragaszkodik ahhoz a különösen közüzemnél káros politikához, hogy a jövedelmet szaporító beruházást is csak folyó jövedelméből fedezi. Ezért olyan rozoga ma is a budapesti villamos, ellenére a nagy bevételeknek. Pedig a bevételt növelő beruházás céljára kölcsönt kell fölvenni, hogy a szolgáltatás ára minél olcsóbb legyen és ezáltal többen is vehessék igénybe. Ezzel függ össze a viteldíjpolitika is. A BESzKÁRT nagy felesleget ér el. Egy

oldalról azzal vádolják a fővárost, hogy azért túri a megokolatlanul nagy villamostarifát, mert az a politikája, hogy ezzel mintegy megadóztassa azokat a tömegeket, amelyek nem vesznek részt az adózásban és hogy ezáltal a BESZKÁRT nyereségét befizettesse a főváros pénztárába az adózók terhének megkönnyítésére. Ez a vád azonban bizonyára igaztalan, mert akkor a főváros nem tűmé a mai állapotot, hogy a BESZKÁRT a kelletténél magasabb tarifából származó sokmillió feleslegek nagy részét is fizetésekre és alapokra fordítsa, a helyett, hogy befizetné a fővárosnak. Sokkal helyesebb volna tehát, ha a főváros arra kényszerítené a BESZKÁRT-ot, hogy vagy szállítsa le a viteldíjat, vagy pedig az összes mutatkozó és valóságos feleslegeket utalja át és az eddigi toldás-foldás helyett vegyen föl kölcsönt nagyszabású beruházás megindítására.

Ezek a veszteségek azonban csak a közlekedéspolitikai és az üzleti gondolkodás hiányára vallanak. Amivel szemben csak érvelésnek van helye, de céltalan a szemrehányás. Ám függetlenül a koncepciótól — amely nem jóindulat kérdése — olyan hibái is vannak a villamosközlekedésnek, amelyeket egy kis figyelemmel és a főváros polgárságának egy kis esztimálásával is ki lehetne küszöbölni. Ha a fővárosi mber felszáll a villamoskocsira — már amúgy is rendszerint idegesen a várakozástól — azt kell tapasztalnia, hogy a villamoson senki sem törődik az ő idejével és igényeivel. A nem túlságosan tiszta kocsikban birkózni kell nemcsak azért, hogy felszállhasson, hogy ülőhelyhez jusson és hogy leszállhasson idejében, hanem azért is, hogy ideoda ne lökdösse a kocsiban közlekedő kalauz és a felszállók és leszállók csapatja. Az utasok össze-vissza nyomulnak előre és hátra, a jegykezelés hosszadalmas és ami a dolgára siető embert leginkább károsítja, a megállóhelyeknél fölöslegesen sok időt tölt el a kocsiban. Nincs, aki rendet tartson a beszállás és kiszállás körül, idősebb emberek csak a vezetőnél mernék felszállni, inert különben állandóan attól kell tartaniok, hogy a lépcsőre emelt egyik lábuk alól elindul a villamos. Pedig a legtöbb kocsiban két kalauz is van, a vezető a harmadik és gyakori negyedik az ellenőr. Legfőljebb a tengerjáró hajókon, ahol az ember eszik, alszik, szórakozik, szokott ekkora lenni az arány az utasok és a személyzet száma között.

Ezekre a panaszokra pedig azt felelni, hogy a budapesti közönség fegyelmetlen, gyöngye kifogás, amely csak kihívja az ellenérvet. Az olasz járókelők is eléggé fegyelmetlenek voltak még néhány évvel ezelőtt, mégis az olasz villamosokon néhány hónap alatt sikerült teljes rendet teremteni azzal az intézkedéssel, hogy a kocsikra a hátsó ajtón szállnak fel és az elülsőn szállnak le. Ez által a fel- és leszálló közönség nem kerül szembe egymással, a kocsiban az utasok áramlása egy irányú: hátulról előre. Ilyen rendszer mellett a villamoskocsik statisztikailag kimutathatóan sok időt takarítanak meg a megállónál. A BESZKÁRT által rendelt új villamoskocsik — amelyek most még csak a hetvenötös vonalon járnak — éppen ebből a szempontból célszerűtlenek, mert két ajtajuk a kocsiban középre esik. Ezekben a kocsikban tehát szó sem lehet az eddig legjobban bevált 'olasz' rendszerről, amelyet egyébként Amerikában alkalmaztak először. Különben is

keskenyek az új kocsik ajtóit, egyszerre csak egy ember szállhat be rajta, úgyhogy az utasok kicserélődése csak lassan történhetik. Hiba, hogy az új kocsiknál sem gondoskodtak arról, hogy a hosszú menetek alatt a vezető ülhessen és ezáltal jobban összpontosíthassa figyelmét a munkájára. Egyébként a kocsi beosztása utánozza a régi párizsi villamosokat, a párizsi tanulságok nélkül. Igaz viszont, hogy a villamosközlekedés körül egy nagy vívmánnyal is utánozzuk Párizst. Az illetékes tényezők felismerték, hogy Budapest forgalma is megkívánja, hogy a gyalogos közönség ne mindenütt az úttesten menjen át egyik oldalról a másikra. Ebből a célból tehát építettek egy aluljárót két villamosmegálló között, kint — a rákoskeresztúri gyűjtőfogháznál. Úgyhogy mire a város növekedtével itt is olyan nagy lesz a forgalom, mint most a Nemzeti Színháznál, akkor már készen várja a nagy forgalmat ez a modem aluljáró.

Hosszadalmas a jegykezelés is, ami érthetővé teszi, hogy miért kell majdnem minden kocsiban két kalauzt tartani. A mai huszonnégy filléres átszálló és tizenhat filléres szakaszjegy rendszerének minden hibáját ki lehetne küszöbölni a húszfilléres egységes jeggyel, a bevétel csökkenése nélkül. A főváros villamosüzemének nem lehet rendeltetése, hogy az elővárosok lakosait huszonnégy fillérért átszállítsa Újpesttől Pesterzsébetig, a fővárosi adófizető polgárság közúti vasútján. Ez a tranzitóforgalom kétségtelenül hasznos a fővárosra, hiszen elősegíti a valójában már meglévő Nagy-Budapestnek gazdasági egységgé való kifejlődését. A megoldás azonban nem abban van, hogy e jegyek árát emeljük fel, hanem abban, hogy — külföldön bevált példára — az elővárosok adjanak hozzájárulást a BESZKÁRT-nak vagy valamilyen más szolgáltatást a fővárosnak magának. Így meg lehetne szabadítani egyik nagy teherterheléstől a BESZKÁRT-ot.

A belső forgalmat pedig — nemcsak a köz-, hanem az üzleti politika kedvéért is — gazdaságosabb volna ellátni az egységes húszfilléres tarifával. Az egységes jegykezelés ugyanis oly egyszerű, annyival kevesebb idejét veszi el a kalauznak, hogy az utasoknak körülbelül ötödét kitevő ingyenutasok közül senki sem kerülhetné el a kalauzt. Ez a húszszázalékos bevételi növekedés egymagában fedezi a huszonnégy és húszfilléres ár közt lévő különbséget. Az egységes jegy egyszerű és gyors kezelése mellett ugyanis a kalauz két megálló között az egész kocsit kiszolgálja. Az egységes jegy bevezetésénél praktikus példa a Rómában bevált orario-jegy, amellyel egy órán belül bármely villamoson és bármely autóbussen lehet utazni bármely irányban, akárhány átszállással.

Végére érve a villamos bajaiból összeállított seregszemlének, meg kell állapítani, hogy a budapesti villamosközlekedés körül nehézségek vannak, amelyeknek egy része rövid úton eltüntethető volna. A reform pedig annál inkább szükséges, mert — ellentétben a divatos jelszóval — a villamos, egyáltalán nem avult el, hiszen olcsóbb, sőt nagyobb tömegforgalmat is tud lebonyolítani, mint az autóbusz. Éppen ezért a nagyvárosok átfogó útvonalairól, a közlekedés fő úttereiről a mai autóbusz nem fogja kiszorítani a villamost.

Viszont ezeken az útvonalakon kívül a villamos szerepét a fűrgébb

autóbusz veszi át. Ez adja meg az autóbusz érvényesülési lehetőségét általában. Budapesten azonban az autóbusz előtt még nagyobb érvényesülési lehetőség áll, mint másutt. Először azért, mert a budapesti villamos nem tartott lépést a külföldi fejlődéssel, másodsor pedig azért, mert ha nem maradt volna el, még akkor sem tudná kielégíteni a budapesti személyforgalmat, egyszerűen azért, mert a városrendezés késése miatt az útvonalak nem egyeznek meg mindenütt a közlekedés áramlásának irányjaival. Már pedig a villamosnak igazodnia kell az egyenesebb és tágasabb útvonalakhoz, amivel szemben az autóbusz kanyargó járatokra is alkalmas. Gondoljunk itt Budapest ama részeire, amelyeken egyáltalában nem lehet villamost átvezetni. Vagy ha mégis megkísérlik, nem tudnak kielégítő forgalmat fenntartani, mire példa a kettes villamoskocsi útvonala. Ehhez még hozzászámíthatjuk az új városrészeket, amelyeket a BESzKÁRT nemcsak keletkezésük idején, de még kifejlődésük után is alig vesz észre.

E hiányok nagyrészét pótolni ma már csak az autóbusz tudja. Ez első feladata a budapesti autóbusznak. Második feladata tehermentesíteni azokat a villamosvonalakat, amelyek nem tudják ellátni a megnövekedett forgalmat. Harmadszor pedig táplálnia kell a villamoshálózatot, egyrészt az új városrészek utasaival, másrészt oly régi városrészek (mint például a Belváros) utasaival, amelyekbe nem lehet bevezetni a villamost, de amelyekben az autóbusz jól tud közlekedni.

Mindebből pedig az a konklúzió, hogy a budapesti villamosközlekedés fogyatékoságait nemcsak ki lehet, de ki is kell küszöbölni az itthon még nem elég széles körben alkalmazott, de külföldön régóta bevált reformokkal, mert a villamosnak a városi közlekedésben továbbra is nagy szerepe marad mindaddig, amíg a mai közlekedési technika meg nem változik. Ennek megvilágítására különös szükség van most, amikor Budapestnek — eddig úgyszólván egyetlen — tömegközlekedési eszköze, a villamos mellett komoly versenytársnak kezd mutatkozni a terjeszkedő autóbusz és autótaxi (amelyekről alkalmunk lesz később külön nyilatkozni). Már pedig a városi közlekedéspolitikai kérdéseit — az autóforgalomtól a gyorsvasútig és a közlekedési rendszertől a városrendezésig — csak akkor ellenőrizheti a közvélemény, ha a többi közlekedési eszközzel való összehasonlítás céljából először is a villamos szerepét ismerte meg.

FREY ANDRÁS