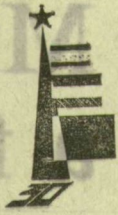


Omnibusztól autóbuszig



Ha az utas ma kiszáll a vonatból a nagyállomáson, akkor az 1-es jelzésű villamos, az 50-es „vonatpótló gépkocsi” és a 11-es autóbusz fogadja (ha fogadja), hogy elvigye a Belvárosba, Rókusra, az újszegedi állomásra, Tarjánba. A villamos és az autóbusz tömegközlekedési eszközök, nélkülük a város megbénulna. Jellemző és érthető, hogy miután 1854-ben megnyílt a szegedi-féligyázi vasútvonal, rá három évre megjelent Szegeden a tömegközlekedési eszközök őse, az omnibusz is.

Sínre tett közlekedés

Az omnibuszt nálunk nem énekeltek meg olyan szépen, mint Pest-Budán, úgy látszik kevesebb volt a romantika, több a realitás-érzés: a szegedi omnibusz a piactérről (ma Széchenyi tér) a Tisza-pályaudvarra vitte az utasokat. Induláskor mindössze két batár szelte át az 1,7 kilométeres távolságot. Alig 27 év telt el és az omnibuszt sínre tették: megszületett a lóvasút. Miután Paget Eduárd mérnök pályázatát elfogadta a város, 1884-ben három útvonalon megkezdődött a lóvasúti forgalom. Az embereket és a csomagokat kezdetben 7 kocsi vitte, de 1889-ben már 9 közlekedett. Ne lepődjünk meg rajta, hogy a régieknek is volt már kellő üzleti érzékük: szükség szerint különjáratokat indítottak, és bérletjegyeket is bocsátottak az állandó utasok rendelkezésére. 1890-ben ötre emelkedett a vonalak száma, 1906-ban 14 kocsija és 40 lóva volt a lóvasútnak.

Ezután következett a villamos. A Közúti Vaspálya Rt. 1904-ben kapta meg az engedélyt, és 1908-ban indította el az első villamosjáratot, az előzményekhez képest meglehetősen szépszámu járművel: 25 motor- és 14 pótkocsival. 1913-ban további 8 motor- és 6 pótkocsit szereztek be. A villamosvonalak kezdetben a lóvasúti útvonalát követték, azután lassacskán kialakult a nagyjából maihoz hasonló hálózat. Még az idősebbek emlékezhettek rá, amikor a villamos a Kelemen utcából a Kölcsey utcán át a Kárársz utcára fordult, s úgy haladt a Széchenyi térre.

Az első világháborút követő gazdasági válság még a szegedi villamosra is kihatott, 1926-ban kénytelenek voltak megszüntetni az újszegedi vonalat. (Tehát nincsen új a nap alatt, legfeljebb az okok változnak!)

Érdekes specialitás volt Szegeden a teherszállítás a villamossíneken, ami a társaságnak minden bizonnyal jól jövedelmezett, de a pályákat erősen rongálta. Voltak kizárólag teherszállításra épített vonalak is, nemcsak üzemeket kiszolgáló iparvágányok, hanem például sín fordult a Tisza Lajos (Lenin) körút végéről az alsó rakpartra, egészen a Rudolf (Roosevelt) térig, egyrészt a vízen érkezett, másrészt a Rudolf téri kisvasúti végállomásra.

másra érkezett áruszállítványok továbbítására.

Csupán 41 járműve volt a villamos társaságnak a felszabaduláskor, s számuk az 1948-ban bekövetkezett államosításkor sem változott. Egy év múlva a cég tanácsai vállalat lett, s az is maradt napjainkig. Azután elkezdődött a fejlődés: 1948–1949-ben újra megépült a közúti hídon át az újszegedi állomásig vivő vonal, melyet azonban 1969-ben meg kellett szüntetni, mivel a hídfők még Eiffel-féle szerkezete kimerült, nem bírta a villamos okozta ritmusos mozgást (a szerkezeteket azóta kicserélték), másrészt a megnövekedett gépjármű-forgalmat nagyon megneghezítette az úttest közepén cammogó villamos. A másik, jelentősebb új vonal a dorozsmai volt, de ez sem mutatkozott tartósnak, s végül is két önálló szakaszra kellett bontani 1972-ben.

A helyi autóbusz-közlekedés meglehetősen nagy késéssel, 1955-ben indította első járatát Szegeden, akkor is a villamosvasút kezelésében. Hat autóbusz, négy útvonalon szállította az utasokat — ezekhez a számokhoz nem is kell kommentár! Igaz, a helyközi autóbusz-közlekedés sem volt valami fejlett, közvetlenül a felszabadulás után egész Csongrád megyének egy autóbusza és négy, személyszállításra átalakított GMC teherautója volt. Ilyen GMC volt sokáig a „vonatpótló gépkocsi” is a nagyállomás és az újszegedi állomás között. A Csongrád megyei Gépkocsi-közlekedési Vállalat autóbusz-részlegét 1959-ben adták át az AKÖV-nek (ma Volán), majd 1963-ban átvette az autóbuszokat a szegedi villamosvasúttól is (ekkor 18 kocsiból állt az állomány, s ezek 8 útvonalon közlekedtek).

Érdeemes megemlíteni, hogy a hatvanas évek elején megkísérelték autóbuszjáratot közlekedtetni a Nagykörúton, de a próbálkozás érdektelenségbe fulladt.

Országos és helyi koncepció szerint

Az ipartelepítés, a város népességének gyors növekedése, és a lakásépítkezések a hatvanas évek közepére kikényszerítették a tömegközlekedés erőteljesebb fejlesztését. A kormány 1968-ban fogadta el az országos távlati közlekedéspolitikai koncepciót, ennek városi közlekedéssel foglalkozó része elősegítette, hogy Szegeden is egészséges irányban alakuljon a tömegközlekedés, és a személyi közlekedés viszonya, a távolsági és a helyi közlekedés kapcsolata. A közlekedéspolitikai koncepció útmutatást adott a növekvő forgalom lebonyolításának legjobb módszereire, megoldásaira. Tulajdonképpen eldöntötte azt, a szakemberek és az utazókörzség körében is hosszú ideje dúló vitát, hogy melyik tömegközlekedési eszköznek van jövője: az autóbusznak vagy a villamosnak. Kimondta ugyanis, hogy a lassú, gazdaságtalan, egyvágányú villamosvonalakat fokozato-

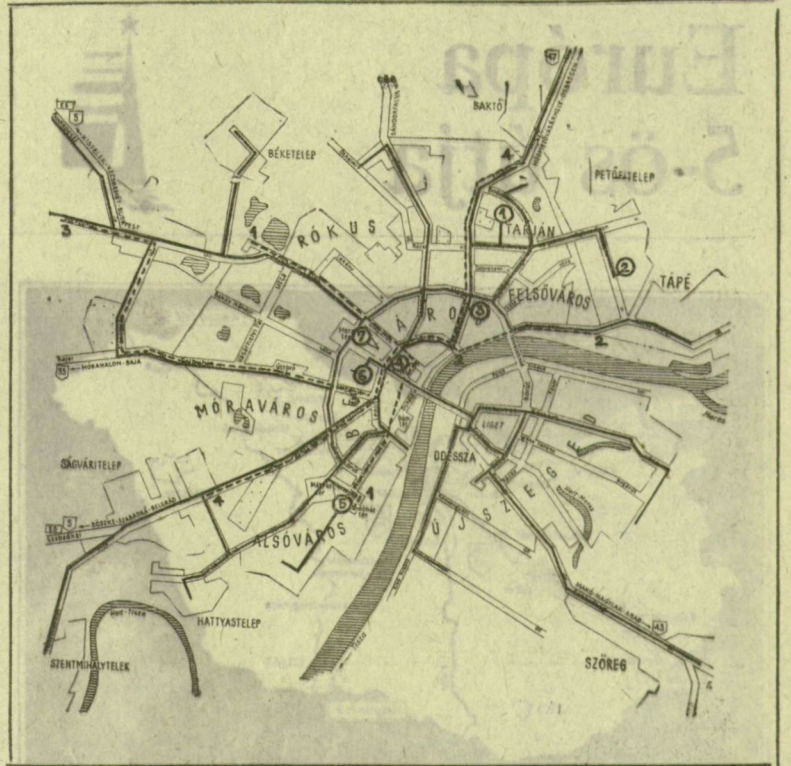
san fel kell számolni, s kétvágányú villamos építését is csak akkor tartja indokoltnak, ha az utasforgalom a meghatározott mértéket eléri. Végül is tehát az autóbusz-közlekedésnek kell átvennie a vezető szerepet, de a villamos sincs mindenhol halálra ítéelve.

A szegedi tömegközlekedés helyzetével és fejlesztési lehetőségeinek feltárással is több tanulmány foglalkozott az utóbbi években. 1967-ben készült el és fogadta el a tanács az általános rendezési tervhez készült közlekedési tanulmányt. Ez mondta ki az újszegedi villamos megszüntetésének szükségessége mellett azt is, hogy a József Attila sugáruvi villamost kétvágányúvá kell kiépíteni, Tarján utasforgalmának ellátására.

A kormány közlekedéspolitikai koncepciójának megfelelően 1971-ben megszületett Szeged közlekedési koncepciója is. Ennek főbb elvei a következők voltak: a peremközségeket is be kell vonni a tömegközlekedésbe (ez megvalósult, sőt a peremközségeket azóta egyesültek Szegeddel), csökkenteni kell a járművek követési idejét (ebben is jelentős előrehaladás tanúi lehetünk), átszállással mindenholon mindenhol el lehessen jutni a városban (ezt is megvalósultnak mondhatjuk), a helyi autóbuszokat a Marx téri egyetlen központból a főbb utazási irányoknak megfelelő, több kisközpontba kell átszervezni (megtörtént), a villamoshálózatnak és az autóbusz-hálózatnak egymásra kell épülnie, ki kell egészíteni egymást (e törekvés is részben már célt ért).

A koncepciónak megfelelően 1972-ben a József Attila sugáruvi villamosvonalat bekötötték a Lenin körútra, és még néhány, más átszervezést is végrehajtottak. Azóta a szegedi villamoshálózat hossza 25,8 kilométer, öt vonalon (1-es, 2-es, 3-as, 4-es, 7-es), mintegy 45 kocsi bonyolítja le a forgalmat. A hatvanas évektől kezdve jelentős minőségi változások mentek át a villamoskocsi-állomány. Egyrészt több modern, csuklós villamosot szereztek be (1972-ben 10, egy vezetőállású és 10, két vezetőállású csuklós villamosa volt többek között az SZKV-nak, s számuk azóta tovább növekedett, most már olyan kocsit is vásároltak, melynek mindkét oldalán van ajtó), másrészt saját műhelyükben is építettek, illetve átalakítottak régi villamoskocsikat. Így születtek meg talán egész Európa leghosszabb villamosai, melyek ugyan nem nyernék meg a szépségkirálynő-versenyt, de nagy befogadóképességükkel és jó felszereltségükkel mégis elnyerték az utasok tetszését.

A tarjáni villamosvonal átépítése kétvágányúvá ugyan egyelőre elmaradt (a negyedik öt éves tervről az ötödikre), mert a város nem bírta anyagilag vállalni amiatt, hogy a főközlekedési utak átkelői szakaszainak átépítése egyszerre vált esedékessé. Most helyezik az úttest közepére az 1-es vonal két szakaszán a vágányokat, az Április 4. útján és a Kossuth Lajos sugáruvton. Nem lehetetlen, hogy 15–20 év múlva a közúti levő belvárosi szakaszon az útburkolat alá süllyeszti a pályát. Minden valószínűség szerint a későbbiekben megszűnik a Felső Tisza-parti villamos (az új híd építésének függvényében), és a dorozsmai villamosvonal. A tarjáni villamos kétvágá-



A tömegközlekedési útvonalak sématisz rajza. A szaggatott vonal a villamos, mellette a járat száma, a folyamatos vonal az autóbusz, a körben levő szám a kisközpontok számozása.

nyúvá építéséről, sőt nyomvonalának vezetéséről is viták vannak még; szó van ezenkívül még a Tolbuhin sugáruvi villamos esetleges kétvágányúvá alakításáról is.

Egymást kiegészítve

Az autóbusz-közlekedés reformja 1971-ben került napirendre. Már nagyon időszerű volt. Az 1965-ben épült Marx téri autóbusz-pályaudvar addig egyszerre volt központja a távolsági, a helyközi és a helyi autóbusz-közlekedésnek, ami nemcsak a pályaudvar működését bénította, hanem a helyi közlekedés ésszerű fejlesztését is. Egy vizsgálat szerint a reform bevezetése előtt az akkori 23 autóbuszvonal közül csupán háromnál nem haladta meg a 20 percet a kocsik követési ideje, a többinél a buszok a műszakváltáshoz és a vasúti menetrendhez igazodva, 1–2 óránként indultak.

Miután a helyi közlekedés központját áthelyezték hét, e célra kiépített kisközpontba, végállomásra, azóta ezekről indulnak és ugyanoda érkeznek a járatok, s az autóbuszok számozása is jelzi úticéljukat. 1972 végén 66 autóbusz közlekedett, a mintegy 33 útvonalon. Az új rendszeren azóta alig kellett változtatni: az autóbusz, mint szegedi tömegközlekedési eszköz, tulajdonképpen 1971 óta tölti be szerepét. De ahhoz, hogy a csúcsidőben is megfelelőhessen hivatásának, a jelenleginél sokkal több kocsira lenne szükség. Bár 1974-ben forgalomba állt 10 modern, panorámaablakos, városi közlekedésre épített autóbusz is, a többi kocsi egyrészt igen rossz állapotban van, másrészt — néhány csuklós autóbuszt kivéve — nem is városi, hanem helyközi közlekedésre valók: szűkek, kényelmetlenek, akadályozzák a megállóban az utasáramlást. A tárgyilagosság kedvéért mindehhez hozzá kell tenni, hogy a kocsihányról nem a Volán tehet, az autóbusz egyelőre még „hiánycikk” az országban.

Már sokkal inkább a Volánt lehet hibáztatni azért, hogy a városi közlekedésben oly nélkülözhetetlen menetrendi és útvonalábrák nem helyezte el a megállóban mind a mai napig (bár egy kísérletet már korábban tett rá), s hogy az 1967-ben bevezetett perselyes rendszeren csak most, 1974-ben kíván változtatni, holott az kezdettől fogva nem felelt meg sem az utasok, sem saját alkalmazottai érdekeinek.

A Szegedi Tervező Vállalat is vizsgálta a város forgalmi tervezésének kérdéseit, és megállapította, hogy a tömegközlekedést ellátó villamosvasúti és autóbusz-hálózat összességében most már megfelelően látja el a Belvárost. A villamosvonalak közül azonban csak az 1-es vonal teherbírása növelhető, további kocsik forgalomba állításával, a többi vonalon vagy újabb kiterő építésével, vagy a meglevők meghosszabbításával lehet több utast szállítani. Az újonnan létrehozott autóbusz-hálózat jobban megfelel az utazási igényeknek, mint a korábbi, az utasok számának növekedése is jelzi, hogy az autóbusz egyre jelentősebb szerepet tölt be a tömegközlekedésben. A továbbiakban is elsősorban a kocsik követési idejének csökkentése, és városi közlekedésre alkalmas autóbuszok beszerzése javíthat a helyzetet.

Szeged általános rendezési tervében az elmondottaknak megfelelően a közlekedésfejlesztési tervvel összhangban készült el a tömegközlekedési hálózat fejlesztési terve is, mely azt feltételezi, hogy távlatban az utasok 33 százaléka villamoson, 66 százaléka pedig autóbuszon közlekedik majd. Ami magyarázat az azt jelenti, hogy a villamos és az autóbusz egymást kiegészítve, békés versenyben szolgálja a város lakosságát, s hogy mindkettő fejlesztésére egyformán szükség van, és szükség lesz később is ahhoz, hogy egyszer majd valóban gyorsan, kényelmesen és kulturáltan utazhassunk.



Saját műhelyükben is építettek, illetve átalakítottak villamoskocsikat. Így születtek meg talán egész Európa leghosszabb villamosai.



Néhány autóbuszt kivéve, helyközi forgalomra valók. A városi közlekedésre jobban alkalmas kocsik beszerzése javíthat a helyzetet.