

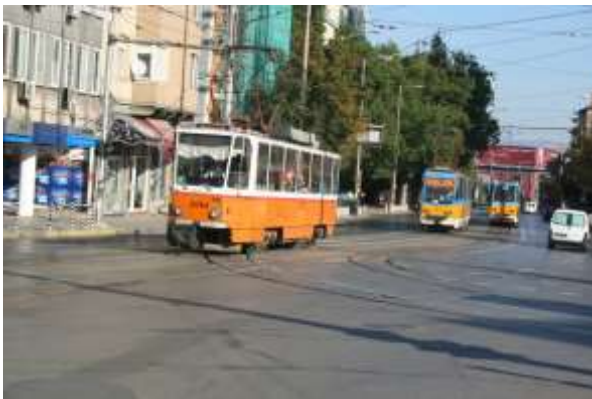
Kedves Barátom!

Az alábbiakban kis képeket láthatsz villamosokról: az első kettőt Temesvárról, az azt követő kettőt Szófiából, az utolsó kettőt Budapestről.



Temesvár: a régi szocialista villamos és a használt villamos Brémából (2011).

Első kép: <http://www.beyondtheforest.com/Romania/CFR7.html> Második: Tosics Iván.



Szófia: a régi szocialista villamos és a használt villamos Halle-ből Képek: Tosics Iván.



Budapest: a régi szocialista villamos és a használt villamos Hannoverből (2010).

Első kép: <http://tramways.wordpress.com/2011/04/11/tram-marathon-2011-water-wine-and-wegmanner/> Második: Ekés András

Mi a közös ezekben a képekben? A baloldaliak e városok régi villamosait mutatják, melyek 50-60 évesek és a szocialista időkből származnak. A jobboldaliak nyugati városokból importált használt villamosokat mutatnak, amelyek másodvirágzásukat élik: a brémai villamos Temesvárott, a hallei villamos Szófiában, a hannoveri villamos Budapesten. A nyugati használt villamosok keletre továbbítása az utóbbi 10-15 évben történt. Ezzel mindenki jól járt: a keleti városok olcsón tudták javítani közösségi közlekedésük színvonalát (saját villamosaik öregebbek és rosszabb állapotúak voltak), míg a gazdagabb nyugati városok új villamosokba vagy éppen metróba fektethették pénzüket.

Nem véletlen, hogy az összes újra-használt villamos német városokból érkezett: egyetlen francia vagy éppen angol városból származó villamos sem fut kelet európai városok utcáin. Franciaországban és Nagy Britanniában szinte az összes villamosvonalat felszámolták az 1970-es évekre, még jóval a vasfüggöny leomlása előtt. A német városok legtöbbje ezzel szemben megtartotta a villamosokat még a városok autókkal való előzönlése idején is.

A városok prosperitásának évtizedeiben, az 1980-as évek közepétől a 2000-es évek utolsó harmadáig a nyugati városok sokat fektettek be a tömegközlekedés fejlesztésébe. Egyes városokban metrót építettek, mások új villamosvonalakat létesítettek, amelyeken új, szép és modern villamosok közlekedtek.

A kezdődő pénzügyi válság azonban gátat szabott a fejlődésnek. Az egyik francia városban három új villamosvonal létesítése után a tervezett negyedik vonal már nem valósulhatott meg. Költségvetési okokból villamos helyett olcsóbb megoldást kellett találni és végül buszsávot létesítettek.

Más nyugati városokban is le kellett lassítani új villamosvonalak létesítését, illetve a régi villamosok modernebbekre való cseréjét. Mindez a kelet-európai városokat is érintette, mert egyre kevesebb lehetőségük nyílt relatíve jó minőségű használt villamosok olcsó áron való beszerzésére.

A városok növekedése és kiterjedése korábban magától értetődő dolog volt, ma már nem az. A pénzügyi krízis a városokat is érinti és sokan közülük el kell kezdjék a közösségi szolgáltatások visszafogását. Nem mindegy azonban, hogy ez hogyan megy végbe.

Ahogy egyes politikusok mondják, 'never waste a good crisis' (ne hagyd kihasználatlanul a válságot) a fenntartható fejlődés irányába történő változás elérésére. A nyugat- és a kelet európai városokban egyaránt innovatív gondolkodás szükséges a városok fejlesztésének biztosítására a pénzügyi problémák, a közpénzek szűkössége idején.

Meggyőződésem, hogy a közszolgáltatások soron következő, takarékoságot célzó átfarmálása idején a villamosok fontos szerepet kell kapjanak. Ez az egyik leginkább fenntartható és ugyanakkor leginkább megfizethető közlekedési forma a nagyvárosokban. A villamosok az európai városi életnek fontos elemei, kulcsfontosságúak annak elkerülésére, hogy a városok (megint) megfulladjanak az autók áradatában. Mindezek miatt meggyőződésem, hogy a racionalizálást nem a villamosokon kell kezdeni.

Boldog Új Évet és sok városi villamosozást kívánok 2012-re!

Tosics Iván