

# A budapesti közlekedés jövője

**244 Gyorsvasutak a földön és a föld alatt**  
**Gyorsforgalmi autóbushálózat — Különleges járműfajta**  
**100 kilométeres útvonalbővítés**

Budapest gyors ütemű és nagyarányú fejlődése, valamint jelentős lélekszám-szaporulata sürgeti a közlekedés megjavítását.

A húszéves közlekedésfejlesztési terv szerint a tömegforgalmat egyelőre villamossal, trolibuszal, elővárosi vasúttal és autóbusszal oldják meg. A legsürgősebb a kettős gyorsforgalmi hálózat létesítése. Ez részint a közúti villamos és az elővárosi vasút vonalainak átépítésével, illetve korszerűsítésével, valamint földalatti gyorsvasút létesítésével, részint pedig gyorsforgalmi autóbushálózat szervezésével történik. A MÁV és a MÁV-AUT közlekedését összehangolják a városi forgalommal. Egyes végállomásokat és fontos átszálló csomópontokat az utasigényeknek megfelelően átalakítanak, illetve áthelyeznek. Kör- és sugárirányú vonalakon kívül tehermentesítő vonalakat is építenek. A közlekedés fő erei behatolnak a Belvárosba és az üzleti negyedekbe. A sugárirányú vonalak azt a célt szolgálják, hogy a város pereméről a legrövidebb idő alatt lehessen eljutni a város középpontjába. A városi gyorsvasút-hálózat a kelet-nyugati és az észak-déli vonalcsoporthoz áll majd. A helyi érdekű vonalak korszerűsítésével létesül a másik gyorsvasúti hálózat, mely közvetlen kapcsolatban lesz a belvárossal. A későbbiek során ez a hálózat a MÁV-tól átveendő két vonallal bővül. Az elővárosi vonalak egy részénél, a kísérleti eredményektől függően, magasvasút építésének gondolatával is foglalkoznak.

Jelentősebb villamosfejlesztés lesz — az egyes útvonalak és pályák átépítésén és korszerűsítésén kívül — a 2-es villamos északi meghosszabbítása a Jászai Mari tér és Újpest között, a 6-os villamos meghosszabbítása a Bocskai úton a Kosztolányi térig, továbbá Pesterzsébeten, a Határ úton tervezett vonalkiegészítés. A Mechwart tér és a

Batthyány tér között trolibuszjárat létesítésének lehetőségét vizsgálják, Budafok és Csepel között, a tervezett új hídon át autóbushálózat létesítésének. A fogaskerekű két vágányt kap, és nagyobb sebességű járművekkel szerelik fel. A hálózatfejlesztési terv keretében húsz vonalon cserélik fel a villamost autóbusszal vagy trolibuszal. Egyes hegyi vonalakon az autóbusz, illetve villamos helyett trolibusz-közlekedésről tárgyalnak. Ezek közül a legfontosabb: a budakeszi 22-es, a virányosi 28-as és a rózsadombi 11-es autóbushálózatok, valamint a zugligeti 58-as villamos.

A hálózatfejlesztés mintegy 10—15 tömegközlekedési csomópont átalakítását és korszerűsítését teszi szükségessé. Jelentősen korszerűsítik a taxi központját és összeköttetését a taxiállomásokkal. Foglalkoznak a világvárosi képhez szervesen hozzátartozó különleges járműfajta rendszeresítésével.

A közlekedési hálózat útvonala mintegy 100 kilométerrel bővül.

A zsúfoltságot nagymértékben csökkentik majd a 100 személyes autóbuszok, a 180 személyes csuklós buszok, a 280 személyes csuklós villamosok, a 600 személyes gyorsvasúti szerelvények. (szentiványi)

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

OSZTALYOZÁS

Szerző:

(szentiványi)

Cím:

A budapesti közlekedés jövője.

Forrás:

Magyarország

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helyszám

Személy

Idő

Hely

Tárgy

385.83

119634