

Milyen változások várhatók az autóbusszközlekedésben

AZ ERZSÉBET HÍD ELKÉSZÜLTE UTÁN

Az utóbbi időben szinte naponta olvashatunk kisebb híreket, beszámolókat az új Erzsébet-híd építésének előrehaladásáról. A tél elmúltával meggyorsul a munka, s az építők most már mind határozottabb időpontokat emlegetnek az egyes munkafázisok eivégzésével kapcsolatban. A híd ebben az évben elkészül, s egészen természetes, hogy a közlekedési vállalatok, a közlekedési igazgatóság már jóval a híd átadása előtt elkészítették a terveket a villamos- és az autóbussz-közlekedésre vonatkozóan. Ez utóbbit ismertette előttünk Horváth György forgalmi főosztályvezető.

Nem volt kis munka az autóbussz-közlekedés megtervezése, mert számos kívánságot kellett figyelembe vennünk. Ugyanakkor messzemenően gondoskodnunk kellett arról, hogy minél inkább tehermentesítsük a két szomszédos hidat, a Szabadság- és Lánchidat. E két híd már huzamosabb ideje áteresztőképességének a maximumánál tart, s ez különösen a Szabadság-hídnál mutat káros tüneteket.

Csúcsforgalomban szinte áll itt a közlekedés a hídon áthaladni kívánó gépkocsik miatt, s olykor negyedórát is eltart, amíg a híd egyik végétől a másikig eljuthat egy-egy jármű.

A közlekedési igazgatósággal egyetértésben készülték el a terveink. Eszerint az új Erzsébet-hídon fog áthaladni a 7-es, a 7/c, a 8-as a 8/a, a 16-os, a 19-es, a 19/a és a 89-es. A Lánchídon csak a 2-es, a 4-es az 56-os, a 60-as és az 5-ös fog közlekedni. Az 1-es járatot viszont áttereljük a Szabadság-hídra, s ezzel megváltozik a járat útvonala is. Elképzeléseink szerint a Népköztársaság útjától a Bajcsy Zsilinszky úton balra nagy ívben kanyarodva érne el a Deák teret, s innen a Kálvin tér érintésével jutna el a hídra.

S ha már itt tartunk, elmondanék néhány érdekfeszítőre számot tartó változtatást, amelyek részben összefüggnek az Erzsébet-híd építésével.

A 8-as és a 16-os autóbusszok végállomása a híd közelében, a Mátyás pince előtt lesz, ahol korszerű, tetszetős, a városképbe teljesen beleillő emeletes tartózkodót és indítóhelyiséget építünk.

A nyár közepétől kezdve megváltozik a 15-ös járat útvonala az Október 6. utca egyirányúsítása miatt. Attól fogva a 15-ös a Boráros tér felé

a Nádor utcán át közlekedik majd. Egyirányúsítják a Károlyi utcát is a Kossuth Lajos utca és az Eötvös Loránd utca között. Ennek következtében

a belvárosban is meg kell változtatnunk a 15-ös útvonalát. A járat továbbhaladva a Váci utcán, bekanyarodik az Irányi utcába, majd a Veres Pálné utcán és az Eötvös Loránd utcán át éri el a Károlyi utcát, s így a Kálvin teret.

Hogy elkerüljük az egyes járművekkel való szembetalálkozást, a troli végállomását az FVV a Curia utcába helyezi. Ennek előzetes munkálatai — a villamosvezetékek felszerelése — lényegében már be is fejeződtek.

A 19-es és a 89-es vonalak az Erzsébet-híd elhagyása után az Attila utcán át érnek el az Alagút utcáig, ahonnan tovább már az eredeti útvonalukon közlekednek.

Sok gondot okoz és teljesen bizonytalan még az 56-os és a 2-es járatok végleges végállomásának helye. Ugyanis a József Attila utca átépítésével megváltozik ott a közlekedés rendje is. Megszűnik például a József nádor térnél a nagy ívben balra való kanyarodás, tehát onnan autóbusszok a Lánchíd felé nem indulhatnak. Ezzel kapcsolatban többféle elgondolás is felmerült, végleges döntés azonban még nem történt. Így erről nem nyilatkozhatom.

Régi kívánság teljesül azonban a budai észak-déli járat megindításával, amely — az elképzelések szerint — a Kossoly térről indulva érinteni fogja a Clark Ádám teret, amelyre nagy szükség is lesz, mert az 1-es elterelésével ez a járat kiesik onnan, tehát gondoskodni kell ennek pótlásáról. Ezt töltene be az új járat. Azt azonban, hogy hol lesz Budán ennek a vonalnak a másik végállomása, még nem tudom megmondani. Az első gondolat az volt, hogy a Móricz Zsigmond körtéren. De ennek vannak bizonyos akadályai. Még az is lehetséges, hogy Kelenföldre irányítjuk az új vonalat.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

OSZTÁLYOZÁS

| | | | |
|---|------------------------|------------------------|-----------|
| Szerző: <i>Boráros Tervei</i> | | Tárgy: <i>385. 870</i> | |
| Cím: <i>Milyen változások várhatók az autóbussz-közlekedésben az Erzsébet-hídnál...</i> | | Hely: <i>"1964"</i> | |
| Forrás: <i>Közlekedés</i> | | Személy: | |
| (Hely) | <i>1964. márc. 19.</i> | (Köt. v. fiz.) | Helyszám: |
| (Idő) | | (Oldal) | |

Mindezek, amelyeket elmondottam, szinte szorosán összefüggnek az új Erzsébet-híd építésével, elkészültével. Elmondanám azonban azt is, mit szeretnénk még ebben az évben, ha sikerülne, megoldani.

Szeretnénk az 1-es végállomását a Kacsóh Pongrác úton át kihelyezni a sorompóhoz, s ezzel egyidejűleg a 25-ös végállomását a sorompó túloldalán elhelyezni. Ezzel ismét megszüntetnénk egy súlyos forgalmi akadályt. s hozzáteszem:

nagymértékben tehermentesíthetnénk a 4-es Gyöngyösi út felé irányuló forgalmát, mert az utasok, akik a 25-ösre kívánnának átszállni, inkább az 1-est vennék igénybe.

A végállomás kialakításának tervei már elkészültek, s csupán megvalósításra várnak.

A legmesszebbmenőkig támogatom *Hatvanger* István forgalmi osztályvezető elgondolását a legforgalmasabb közlekedési gócpontokon elhelyezendő URH-szolgálatra vonatkozóan. Ebben nagy lehetőségeket látok a forgalom irányításában, az egyenletes közlekedés megvalósításában. Csupán példaképpen mondanám el, hogy a reggelenként a Lánchíd pesti hídfőjénél álló URH-kocsi igen nagy segítséget jelent, annak ellenére, hogy ez csak a központi ügyeleten keresztül tud intézkedni. Menynyivel többet jelenthetne, ha közvetlenül is közölhetné észrevételeit egyik URH-állomás a másikkal.

A beszélgetést befejeztük. Horváth György forgalmi főosztályvezető alapos és minden részletre kiterjedő információt adott az épülő új Erzsébet-híd elkészülte után kialakuló forgalommal kapcsolatban. Elmondta azt is, mit szeretnénk megvalósítani még ebben az évben. Az elgondolások, a tervek helyesek. Megvalósításuk azonban azon is múlik, hogyan készítették ezeket elő. De úgy gondoljuk, ebben sincs hiba.