



Ha egy közvélemény-kutatás során választ keresnek arra a kérdésre, hogy mi okozza a legtöbb bosszúságot a budapestieknek, a szavazatok túlnyomó többségét a közlekedés kapná. A közelmúltban a fővárosi tanács közlekedési igazgatósága munkabizottságot alakított, hogy a jelenlegi helyzetből kiindulva, meghatározzák a legfontosabb tennivalókat.

Az elmúlt évtizedben a budapesti közlekedési vállalatok alapvető feladata a hálózat bővítése volt. Aránylag rövid idő alatt a fővárosi villamosháló-

zatot 230 kilométerre, az autóbuszét pedig 526,8 kilométerre bővítették ki. Így elérték, hogy a budapesti lakosság négy százalékának kell csak 500 méternél többet gyalognia a tömegközlekedési eszközök megállójáig. A Fővárosi Villamos Vasút épp az elmúlt hetekben fejezte be a külső körgyűrűs hálózat építését, amely Csepeltől Zuglóiig biztosít közvetlen összeköttetést. Az 1950 után kiépült 34 kilométeres trolibuszhálózat jelentős szerepet kapott a fővárosi forgalom lebonyolításában.

ilyen szerelvénytípus egyszerre 1200 utast tud majd elvinni. Az ősze elkészül az első »szuper«-villamos, fűgőbb, gyorsabb lesz, mint elődjei. 260—280 utas szállítására alkalmas. Az ipar megkezdte a csuklós autóbuszok sorozatgyártását. A hagyományos autóbuszok egy-egy irányban egy óra alatt 3—4000 utast visznek el, a csuklósok 7—9000-et.

A későbbi tervekben szerepel a budapesti gyorsvasút-hálózat kialakítása is. E hálózat tagja lesz a jelenlegi csepeli, szentendrei, valamint ráckevei BHÉV is, természetesen valamennyi vonalon a jelenlegihez képest jelentősen csökkentik a menetidőket. A most épülő metró összesen ötmilliárd forintba kerül majd, az első szakasz munkába állításával lehetővé válik, hogy a Fehér út—Déli pályaudvar közötti utazási időt tíz percre csökkentsék. Most tanulmányozzák az észak—déli metró kiépítési lehetőségeit, s az elgondolások között szerepel a Hungária körüli gyorsvillamos is. Az már csaknem bizonyos, hogy a földalatti útvonalat Zugló irányában meghosszabbítják. Ez a tervezett gyorsvasútszisztem lényegében megoldja csaknem valamennyi, jövőben épülő lakótelep közlekedési problémáit is.

őrzésére képes. A FAÜ szakemberei vitatkoznak a fotocella és a televízió esetleges alkalmazásán is az ellenőrzésben. A jelenlegi helyzetben a legkiválóbb segítséget az URH adó-vevők jelentik. Augusztus végén megkezdik a »zöldhullám-berendezések« műszaki próbáját. Az előzetes program szerint a zöldhullám-rendszert először a Bajcsy-Zsilinszky út, Kosuth Lajos utca, a Nagykörút, illetve a Rákóczi út egyes szakaszain valósítják meg. A zöldhullám lényege: ha az egyik lámpánál szabad jelzést kap a jármű, valamennyi, e rendszerbe bekapcsolt kereszteződésnél megállás nélkül haladhat végig.

Most fogják először használni a budapesti közlekedésben a televíziót forgalom-ellenőrzési célokra, a legfontosabb csomópontokat tartják majd »szemmel« a tv-kamerák. A közeli hónapokban még egy jelentős intézkedésre számíthatunk: rendezik a Belváros forgalmát, a főbb útvonalakat egyirányúsítják, különleges rendszabályokat léptetnek életbe. Kísérletképpen egy helyen bevezetik a cédulás parkírozást: a gépkocsik meghatározott ideig várakozhatnak majd. Több új parkírozóhely építését is elhatározta a főváros, elsősorban az V. kerületben. Sokat segítene a közúti közlekedés megoldásában az aluljárók építése is. A jövőben ott akarnak majd aluljárókat kiépíteni, ahol a metró építkezései folynak, az első ilyen a jelenlegi tervezés szerint a Baross tér lesz.

Négymillió utas naponta

Statistikák szerint a világ egyik legforgalmasabb trolivonala a 75-ös: 100 000 ember utazik itt naponta. 1950-ben a budapesti közlekedési vállalatok naponta 2,2 millió utast szállítottak, jelenleg négymilliót.

A járműpark gyarapodása azonban meg sem közelíti ezt a növekedési ütemet. Legtöbb autóbusz- és villamosvonal túlterhelt. Súlyosítja a helyzetet, hogy a fővárosiakon kívül 140—160 000 vidékről bejövő dolgozó szállításáról is gondoskodni kell. A tapasztalatok szerint a csúcsforgalom reggel három, délután pedig öt óra alatt zajlik le. E két, összesen nyolcórás periódusban 2,7 millió utast kell elszállítani. Már az sem segít, sőt ront sokszor a helyzetet, ha sűrítik a járatokat. A Körúton például a csúcsforgalmi órákban ötven villamosszerelvény közlekedik 150 kocsival. Elvileg percnként követik egymást a szerelvények, a gyakorlatban

azonban a forgalom egyenetlensége miatt sok a torlódás, újabb kocsik beállításával tovább csökkentenék a keringési sebességet, tehát növelnék a zsúfoltságot. Az autóbusznál még néhány vonalon tudnak »operálni« járatsűrítésekkel. Újabb vonalak beiktatásával, gyorsjáratok indításával is kísérleteznek.

Sokszor szóvá teszik: napközben a járművek kivonásával mesterséges csúcsforgalmat idéznek elő a közlekedési vállalatok. De — az autóbuszok és villamosok 16—20 órát vannak naponta forgalomban, műszaki ellenőrzésükről, karbantartásukról gondoskodni kell. Másik döntő akadály: a kalauzhiány. Jelenleg a FAÜ és az FVV 1300 kalauzt tudna azonnal alkalmazni. Valamit segít a kalauz nélküli rendszer, például a földalattinál és a fogaskerekűnél az eredmény kiváló, így — elsősorban a kispesti vonalon — kiterjesztésére gondolnak.

Fotocella, tv, zöldhullám

A forgalomirányítás, szervezés területén is nagyot lépnek előre az idén. A Marx téri, a Moszkva téri és sok más kísérleti irányító központ felállítását követően a közelmúltban helyezték üzembe a pest-erzsébeti irányító tornyot, amely egyszerre három villamosvonal forgalmának irányítására s ellen-

Az M—IX, földalatti Zuglóban

A fővárosi tanács szakemberei elmondották, hogy 1964 fordulót jelent: az idén próbálják ki a jövő járműveit. A

közelmúltban helyezték üzembe a HÉV vonalain az M—IX-et, amely 80 kilométeres sebességgel roboghat, a legnagyobb

101 sorompó

A sorompók egyes helyeken szinte teljesen megbénítják napközben a forgalmat. Budapesten 101 MÁV-sorompó van, köztük 28 az autóbuszok útvonalát keresztezi, egy-egy megszüntetése, alul- vagy felüljáró építése 100—200 millió forintba kerül. Az albertfalvi felüljáró építése jövőre kezdődik meg. Az eddigi vizsgálatok szerint a leg-sürgősebb a Hungária körúton és a Róbert Károly körúton három egymás melletti sorompó felszámolása: ezeknél naponta több ezer jármű vesztegel, mert egy-egy sorompót 24 órából átlagosan 12 órán át zárva tartanak.

A főváros közlekedési gondjainak megoldása tehát nem egyszerű feladat. A legtöbb intézkedés megvalósítása milliárdokba kerül. Az idei év sok újdonságot hoz. Valószínű, hogy a város belső forgalmának lebonyolítását egyszerűbbé teszi az év végéig átadásra kerülő Erzsébet-híd is. A fővárosi tanács illetékes vezetői elmondották, hogy a zsúfoltság enyhítését, az utazási idők csökkentését, a közlekedés javítását, gyorsítását állandóan napirenden tartják és leg-sürgetőbb, fontosabb feladatuknak tekintik.

Moldován Tamás