

Budapestre vonatkozó újságcikkek

A főváros közlekedésének fejlesztése

244 a mai tanácsülés napirendjén

Tavaly 1120 millió utast szállított a villamos és az autóbuzs
Az Erzsébet-híd jelentősége — Csuklós villamoskocsik

1960. dec. 17.

Épít. Hírlap

A fővárosi tanács ma Pesta László elnökhelyettes elnöklésével ülést tartott. Az ülés elején Kelemen Lajos elnökhelyettes és Fajkos Aladárné, a végrehajtó bizottság titkára letette a hivatali esküt. Ezután Bartos István VB-elnökhelyettes előterjesztette a főváros közlekedésének helyzetéről és feladatairól szóló jelentést. Előjáróban emlékeztetett arra az örökségre, amelyet a főváros közlekedésében a felszabaduláskor átvettünk, majd az azóta elért eredményekről beszélt. Elmondta: 1938-ban 306 millió villamos és 42 millió autóbuzsutasok száma 830 millióra, az autóbuzsutasoké 290 millióra emelkedett. Elsősorban a munkáslakta kerületekben új villamosvonalakat építettek, mintegy 40 kilométer hosszúságban. Sűrű autóbuzshálózatot is kialakítottak, ma már 48 új vonallal kötik össze a külső kerületeket egymással és a belvárossal. Az időközben kiépült új lakótelepek is megfelelő közlekedési eszközöket kaptak. Megépült a 34 kilométeres trolibuszhálózat.

Legjobban az autóbuzshálózat fejlődött, amely ma már meghaladja az 500 kilométert. A felszabadulás előtti 225 autóbuzsszal szemben ma már 1075 autóbuzs bonyolítja le a forgalmat.

Négy év alatt 252 új villamosmotorkocsit állítottak forgalomba.

Bartos István ezután a közlekedési vállalatok dolgozóinak munkájáról, az utasok ezzel kapcsolatos jogos panaszairól beszélt, majd rátért azokra a feladatokra, amelyeket a következő években kell megoldani. A közúti gépjárműforgalom 1955 óta négyszeresére emelkedett. Csúcsforgalomban a hidak terhelése rendkívül nagy. 1955 és 1959 között a Lánchíd és a Petőfi-híd forgalma csaknem 28 százalékkal, a Margit-hídé 45 százalékkal, a Szabadsághídé 57 százalékkal emelkedett. A főváros legfontosabb feladata a tömegközlekedési eszközök továbbfejlesztése.

Nagy jelentőségű forgalmi szempontból az Erzsébet-híd. Ma a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca lényegében zsákutca, ez a hely-

zet a híd megépítésével megszűnik.

Az Erzsébet-hídon a tömegközlekedési eszközökön számítások szerint naponta 160 ezer ember utazik majd, egyúttal ez tehermentesíti a Szabadsághíd és a Margit-híd forgalmát is.

Az útvonalak és csomópontok átbocsátó képességét növelni kell. A villamos sebessége nálunk csak 10—14 kilométer óránként, s az autóbuzsoknál is elég rossz a helyzet. A forgalom meggyorsítását minden körülmények között elő kell segíteni. A sűrűn elhelyezett megállóhelyek okozói a forgalom lassúságának. Nagyon gondosan kell megvizsgálni egy-egy új megállóhely létesítését, s

felül kell vizsgálni a múlt években létesített egész sor megállóhely létjogosultságát. A lépcsőzetes munkakezds kérdéséhez sokkal erélyesebben hozzá kell nyúlni.

Beszélt ezután a bonyolult jegyrendszerről, ami szintén kihat a közlekedés lassítására.

Szólt ezután arról, hogy a menetirányítási módszerek nagyrészt elavultak és szükség van technikai, valamint szervezeti korszerűsítési intézkedésekre.

Létre akarnak hozni központi forgalomirányító és ellenőrző szervet, meg akarják valósítani az egységes menetrendet,

szükség esetén a közlekedési járművek gyors átcsoportosítását. Foglalkozni kell új, korszerű járművek bevezetésével. Az az elképzelés, hogy a csuklós autóbuzs mellett ki kell alakítani a csuklós villamosvasúti kocsit és trolibuszt is. Minden valószínűség megvan arra, hogy jövőre 25 csuklós autóbuzst bocsát az Autóbuzsüzem forgalomba. A villamosvasút vezetői ígérik, hogy a jövő év közepén a csuklós villamos szerelvény első prototípusát forgalomba állítják. Remélhetőleg ez a trolibusznál is megtörténik.

A csuklós autóbuzs 160 utast szállít, a csuklós villamoskocsit kétszáz utasra tervezik.

Szükséges a KRESZ korszerűsítése. Ennek a szabályzatnak létrejöttékor egészen más forgalmi állapotok voltak, a rendszabályok elavult és forgá-

lomlassító intézkedéseit korszerűsíteni kell. A balesetelhárításról beszélt ezután, s hangsúlyozta: gondoskodni kell a gyalogosok fokozottabb védelméről. Újabb átkelősávokat kell létesíteni. Az átkelő utasok részére elsőbbséget kell biztosítani, ugyanakkor meg kell akadályozni a gyalogosok szabálytalan közlekedését.

Végül rátért a főváros közlekedésének távlati terveire. A távlati tervben foglalkoznak a 2-es vonal északi meghosszabbításával, s ennek révén tehermentesítenék a Marx tere; a Váci út és a Belváros felé utazókat más vonalra lehetne irányítani. A távlati tervben van egy új körgyűrűs vonal a Hungária körúton. Hosszú távlatban a Hungária körutat gyorshálózati úttá akarják kiépíteni. A trolibuszhálózat belterületi fejlesztésére nem gondolnak. Az elképzelés az, hogy

a Városmajor környékén trolibuszközpontot alakítanak ki,

s ebből kiindulva, olyan hálózatot építenének, amely a jelenleg nem gazdaságos villamos és autóbuzst váltaná fel. A fogaskerekű vasutat nem lehet más járművel helyettesíteni. A Helyi Érdekű Vasútnál a távlati cél a gyorsvasúti jelleg kialakítása.

A távlati tervben az anyagi erőket elsősorban a fő közlekedési utak korszerűsítésére, a forgalmas csomópontok rendezésére,

esetleg később többszintes megoldásokra is gondolva kell felhasználni. Befejezésül megemlítette, hogy 101 vasúti keresztezés van Budapesten, s ezek közül 27 olyan, ahol autóbuzsjárat is van. Új sorompókezelési módszert kell kidolgozni. Elő kell készíteni vasúti alul- és felüljárók építését. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal a főváros már meg is állapodott egy sorrendiségben, amely az első négy aluljáró megépítését tartalmazza: Hungária körút Szegedi út, Kacsóh Pongrácz út és az albertfalvi vasúti kereszteződés. Kérte a lakosság támogatását, társadalmi munkáját a közlekedés jobb megszervezéséhez.

Az előterjesztés után — amely lapzártakor ért véget — megkezdődött a vita.