

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385. 83

Hely

Szerző: *Károly János*

Cím:

**Érdekes javaslatok a városközlekedési konferencián "1960"  
Budapest közlekedésének fejlesztésére**

Személy

1960. okt. 2.

(Idő)

*Népszabadság,*  
(Hely)

Helyszám

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Budapesten a villamos, az autóbusz és az elővárosi vasút évente több mint egymilliárd utast szállít, s ez háromszorosa a háború előttiének. A teherautóforgalom kétszerese a felszabadulás előttinek, s nagymértékben növekedett a motorkerékpárok és a személygépkocsik száma is. Így szinte természetes, hogy jelenleg, különösen csúcsforgalmi időben, nagy a torlódás. **Mikor szűnik meg a villamosok és autóbuszok zsúfoltsága? —** kérdezik naponta a budapestiek. **Mikor és hogyan? —** ezzel a kérdéssel foglalkozott a Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében tartott háromnapos városközlekedési konferencia is. Ezen 12 előadás és 80 hozzászóló foglalkozott a korszerű közlekedés problémáival, s itt javasolták a szakemberek, hogy szükséges lenne egy 15 éves távlati fejlesztési terv kidolgozása. Alább ismertetünk néhány, a konferencián elhangzott érdekes elgondolást.

## Körgyűrűs villamosjáratok, Budán is trolibusz

A felszólalók elmondták, hogy a fővárosi tanács végrehajtó bizottságának elgondolásai szerint Budapest lakossága 1975-re kétmillió-háromszázezerre növekszik, s ennek megfelelően kell fejleszteni a főváros közlekedését is. A tudomány és a gyakorlat szakembereinek véleménye szerint erre az időpontra, tehát 15 év alatt, **teljesen meg lehetne oldani a közlekedési gondokat.** A tudományos kutatók több éves megfigyeléseik alapján javasolták, **helyes lenne tovább építeni a körgyűrűs villamosjáratokat, a Kiskörút és Nagykörút után, most már a Nagy Lajos király úton, s még néhány más helyen is.** A helyes közlekedésfejlesztés az lenne, ha sugárirányú villamosvonalakkal összekötnék a külső területeket, s így villamos járhatna például a Jászberényi úton és a Csömöri úton. A Marx tér forgalmát jelentősen csökkentené, ha a 2-es villamos vonalát a Dunaparton és a Rákospatak mentén a Váci útig meghosszabbítanák, s ugyancsak szükséges lenne a csepeli gyorsvasutat kivezetni Szigetszentmiklósig. Mivel a pesti oldalon a trolibuszhálózat lényegében teljesnek tekinthető, a fejlesztést Budán kell folytatni. Helyes lenne például a szabadsághegy, a zugligeti, a budakeszi, a Kútvolgyi úti és a rózsadombi autóbuszvonalakat trolibuszszal felváltani.

Mivel tömegközlekedésünk egyike Európa legjobban kiépített közlekedési hálózatának, és a főváros lakosságának csupán négy százaléka lakik 500 méternél távolabb a közlekedési vonalaktól, a fejlesztés során az autóbushálózatot csak az újonnan épülő lakótelepek felé kellene fejleszteni. Inkább a meglévő járatok sűrítése, korszerűsítése legyen a cél. Mivel szó van arról, hogy 1970-ig üzembe helyezik a földalatti Déli pályaudvar—Népszabadság közötti szakaszát, a szakemberek helyesnek látnák, ha idővel megkezdene egy észak-dél irányú, földalatti gyorsvasút tervezését is.

## Középre a vágányokat, több aluljárót

A kényelmes és kulturált utazásnak egyéb feltételeiről is említést tettek a vita felszólalói. A gyors közlekedés szükségessé teszi, hogy a legtöbb helyen **középre helyezték a villamosvágányokat, s elsősorban Kispesten és Rákospalotán a jelenlegi egyvágányú helyett kettős vágányt építenek.** A külterületi autóbuszjáratok egy részét beljebb akarják vezetni a város belsejébe. Nagy gondot fordítanak az úthálózat korszerűsítésére, például szükséges, hogy a Belváros kőburkolatait aszfaltburkolatra cseréeljék ki. Mivel egy-egy vasúti aluljáró megépítése nagy terheket ró a népgazdaságra, néhányan olyan javaslattal éltek, hogy **legalább háromévenként kezdjék meg egy-egy nagyforgalmú vasúti keresztződésnél aluljáró építését.** A legfontosabb lenne a Rákosrendező körüli, valamint az albertfalvi aluljárók megépítése. Indokoltnak látszik, hogy a növekvő közúti forgalom zavartalan lebonyolítására városi gyorsforgalmú utakat építsenek, illetve jelöljenek ki.

## Gyorsabb utazás már a ma emberének

**Észak-dél irányú földalatti, sűrűbb autóbushözlekedés, gyűrűs és sugaras új villamosvonalak, 15 éves terv —** nagyszerű elgondolások ezek, s jó lenne, ha megvalósulhatnának. De mi lesz addig? A konferencia elhangzott hozzászólások és javaslatok részben erre is választ adnak. A közlekedés zsúfoltsága évente enyhül, s néhány esztendőn belül könnyebb lesz, a második öt éves terv végére pedig jelentősen mérséklődik. Már jelenleg is jelentős fejlődés tapasztalható. Budapesten kiépült egy 500 kilométer hosszú, ezer kocsival rendelkező autóbushálózat, a 34 kilométernyi vonalon 206 trolibusz közlekedik. Jelenleg Budapest tömegközlekedési hálózata felépítésében megfelelő, inkább korszerűsítésre lenne szükség. A gyorsabb közlekedés végett eddig több mint 18 kilométeres szakaszon építettek új villamos-pályatestet a Nagykörúton, az Üllői úton és a Rákóczi úton; jelenleg évente mintegy hat kilométernyi korszerű vágányt fektetnek le jelentősebb forgalmi útvonalainkon.

Budapest közlekedési távlati fejlesztési vitájának egyes elgondolásait esetleg már a főváros fejlesztésének második öt éves tervébe be lehet illeszteni. A tervek szerint a Fővárosi Villamosvasút évente 50 villamoskocsit kap, s 1965-re a selejtezések után 1600

jó, üzemképes autóbusz közlekedik majd a pesti utcákon. A szakemberek véleménye szerint ezzel a járműparkkal már zsúfoltság nélküli közlekedést lehet biztosítani. A jelenlegi 60—80 személyes autóbuszok és a 70—100 személyes villamosok már nem felelnek meg az igényeknek, ezért a szakemberek azzal foglalkoznak, hogyan lehet **nagyobb, 140 utas befogadóképességű csuklós, izelt villamosokat és buszokat készíteni,** amelyeknek kísérleti példányai már a közeljövőben láthatók lesznek a budapesti utcákon.

Az elgondolások szerint a forgalmasabb autóbusz- és villamosvégállomásokon *korszerű váróhelyiségeket* létesítenek, s néhány szakember azt is megemlítette, hasznos lenne már a második öt-éves tervben hozzákezdeni a 2-es villamos vonalának meghosszabbításához.

## A „zöld hullám”

A közlekedésfejlődés szempontjából nem lehet figyelmen kívül hagyni a teher-, valamint a személygépkocsik és a motorok forgalmát sem. A második ötéves tervben előreláthatólag a kereskedelem 40 000 személygépkocsit hoz forgalomba, s ezzel a becült adatok szerint 1965-ben Budapesten több mint 37 000 személygépkocsi és 22 000 tehergépkocsi közlekedik majd. A forgalom gyorsítására különböző intézkedéseket hoznak. *Ilyen lesz például a „zöld hullám”*. A főbb útvonalak forgalomjelző lámpái automata rendszerben működnek majd, s így az egyenletes sebességgel haladó gépkocsik *az útvonal teljes hosszában*, a keresztezéseknél zöld jelzést kapnak. Az első ilyen kísérleti szakasz üzembe helyezése Budapesten is megtörténik majd. Hogy részben megszüntessék az utcai parkírozást, különösen a Belvárosban, átfogó rendezési tervet kívánnak megvalósítani, amely összhangban lesz a foghíjbeépítésekkel.

## Nemcsak beruházással lehet javítani a közlekedést

A háromnapos vitában az is tisztázódott, hogy a közlekedés fejlesztésével kapcsolatban nem lehet irreális követeléseket támasztani népgazdaságunkkal szemben. De van néhány intézkedés, amely szinte beruházás nélkül, egyik napról a másikra gyorsabbá, egyszerűbbé tehetné a budapesti közlekedést.

Hiányzik például a fővárosban egy *egységes központi menetirányító szolgálat*, amely biztosíthatná a villamosok és az autóbuszok összehangolt menetrend szerinti közlekedését, s egy-egy villamos vagy autóbusz kiesése esetén azonnal intézkedne a hiány pótlásáról.

Enyhíthetne a közlekedés zsúfoltságán az is, ha az üzemek és a vállalatok megtartanák a megállapított lépcsőzetes munkakezdet. Néhány helyen, sajnos, bejelentés nélkül visszatérnek a régi munkakezdetre.

Végül, de nem utolsósorban, meg kell említeni, hogy *zavartalan, gyors és kulturált közlekedést csak az utazóközönség aktív támogatásával lehet létrehozni*. Az utas fegyelmével és figyelmével sokat segíthet, meggyorsíthatja a kocsik indítását, hozzájárulhat a menetrendszerűséghez. A *sorbaállítás és az utasok fegyelmezett magatartása már a legutóbbi hetekben is sokat segített* néhány útvonalon.

A városközlekedési tudományos konferencia csak javaslatokat tett elgondolásokat ismertetett. De ez is jó alap arra, hogy az anyagi eszközökhöz mérten, a tervek kidolgozásánál figyelembe vegyék a fővárosi közlekedés megjavításában.

Kapalyag Imre