



# NÉPSZAVA

1972. december 22:

## Metróavatás

A közlekedés nem budapesti, hanem európai, sőt világos. Az európai polgármesterek budapesti tanácskozásán földrésznünk valamennyi metropolitánának képviselője elmondotta: az utcák túlszűfoltak. Az autóbuszok, a villamosok számának növelésével már nem lehet segíteni, megoldást csak a földalatti gyorsvasút hozhat.

Az első földalatti vasútvonalat a fiákeres, az omnibuszok korában, 1863-ban Londonban nyitották meg: a Metropolitan Line volt, s innen a név: metró. Európában harmadikként építettünk földalattit: 1896-ban „startolt” a milániumi kéregvasút, a kis metró.

Európa nagyvárosai szinte kivétel nélkül metróval építik, a moszkvai vonalhálózatot például 450 kilométerre tervezik. Budapesten naponta 5,2 millió alkalommal utaznak, ebből 4,6 millió utast a tömegközlekedési eszközök szállítanak. A hálózat nemzetközi viszonylatban is rendkívül sűrű: 4194 megállóhely van a lakásoktól, munkahelyektől legfeljebb 500 métert kell a legközelebbi tömegközlekedési eszközig átlagol megtenni.

A legnagyobb gondot mindannyiunk számára a zsúfoltság okozza, sokak szerint az utazási sebesség is alacsony. A villamosok átlagos utazási sebessége óránként 14 kilométer, az autóbuszoké 19—20, s ez a római, párizsi esücsidő 4—5 kilométeréhez képest száguldásnak számít. A közlekedési cső megelvezése, az utazási idő csökkentése metró nélkül elképzelhetetlen lenne.

A földalatti gyorsvasút építésére mindössze három emberrel, 1950. január 1-jén alapították vállalatot. A tervezők, a munkások, s a különböző berendezéseket szállító vállalatok gigászi munkát végeztek, s közben kellett megismerniük, megtanulniuk a metróépítés tudományát. A csomópontokat is figyelembe véve, nyolcmillióárd beruházásról van szó, s a feladat nagyságára csak egyetlen jellemző adat: a 10,3 kilométeres vonal építésére 100 millió munkaórát fordítottak.

A metró avatására a tervezettnél kilenc hónappal hamarabb kerül sor. A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa vállalta a koordináló szerepét, s valamennyi érdekelt megértette, hogy szinte elképzelhetetlen ennel méltóbb, rangosabb

centenárium ajándék a fővárosnak, az országnak.

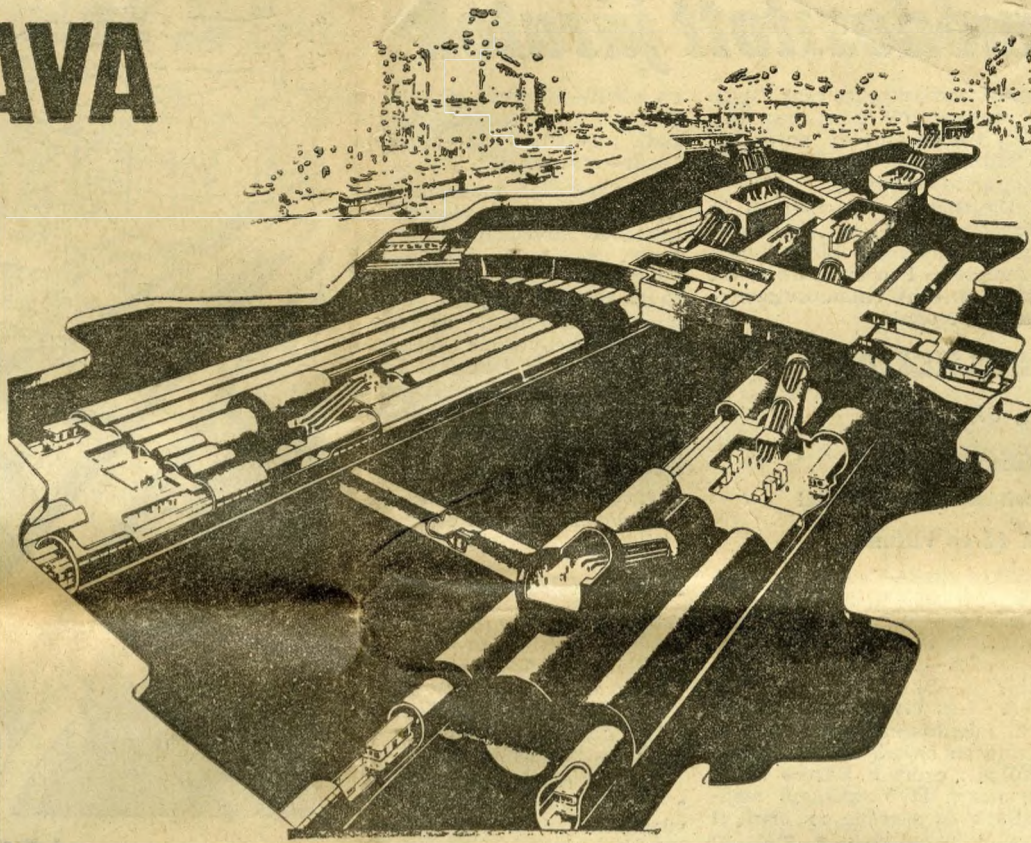
A kivitelezésben háromezer ember vett részt, s különösen most, a hajrában senki sem kérdezte, mikor van a munkaidőnek vége. Csak úgy tudtak időt nyerni, hogy másodpernyi pontossággal összehangolták munkájukat. A tervezők, az UVATERV, a FÖMTERV, a kivitelezők, a Közlekedési Építő Vállalat, az Országos Szakipari Vállalat s a többiek — hiba lenne rangsorolni, hiszen a siker valamennyiükön múlt — tartalommal töltötték meg a szocialista szerződést, kitűnő példáját adták annak, hogyan lehet a vállalati érdekeket félretéve, közösen, gyorsan, gazdaságosan dolgozni, alkotni. Több mint 70 további üzem szállította a szükséges berendezéseket és az anyagokat. A szovjet vállalatok a metróépítés első percétől minden segítséget megadtak, nemcsak a fűrőpajzsokat, a mozgólépcsőket szállították soron kívül, de ki tudja, hány alkalommal szakmai tanácsadással is segítettek a mindennapi munka során adódó gondok megoldásában.

A budapestiek már 1970 áprilisa óta ismerkednek a metróval. S az első szakasz — Őrs vezér tere—Deák tér — a várnál nagyobb sikert hozott: naponta 200 000 utasra számítottak, s 250 000-en veszik igénybe. A közlekedési szakemberek szerint a teljes vonalon naponta 450—500 000-en fognak utazni, tehát félmillió ember kényelmesebben, gyorsabban jut el úticéljához.

A metró előnyeit mindenki ismeri. Csak egyetlen adat: ahhoz, hogy valaki villamossal vagy autóbusszal eljusson Zuglóból a Déli pályaudvarhoz, csaknem egy óra van szükség. A metróval 18 perc 30 másodperc.

S a metró nemcsak gyorsabb utazást, hanem a felszíni csomópontok rendezését is jelenti. Az Őrs vezér tere, a Baross tér, az Emke, az Astoria, a Batthyány tér, a Magyar Jakobinusok tere új aluljárókat kapott: búcsú a „dugóktól”, biztonságosabb közlekedés. S már épül a második metróvonal, az észak—déli, Kispeszt és Újpest között.

Az avatás tehát a metróépítők és az utas számára egyaránt az új vonal elkészültének ünnepe, a holnap fővárosi közlekedésének köszöntése.



Ek már együtt a jelen és a jövő. December 23-án a kelet—nyugati vonal új szakaszán, 38 méteres mélységben a Deák tér alatt, innen indulnak tovább, ide érkeznek a metrószereplvények. E szint fölött 14 méterrel, tehát a felszín alatt 24 méteres mélységben már épül az észak—déli metró szakasza; a 144 méter hosszú mélyállomás — ahonnan a metróval egyfelől a Marx térre, másfelől a Kálvin tér irányába juthatnak majd az utasok — az Engels téri autóparkoló alatt lesz. A csomóponti harmadik „emelet” ugyancsak a felszín alatt van: a kis földalatti. A meglévő és az épülő metróvonalak között két mozgólépcsősor és egy gyalogjáró biztosítja majd a kapcsolatot. A most megnyitott szakaszon a Deák tér állomás után a Kossuth Lajos tér következik. A Parlament déli oldalánál, a Magyar Kereskedelmi Kamara és az MTE SZ új székházának földszintjére, a fehér márványruhába öltöztetett fogadócsarnokba jutnak a metróból mozgólépcsővel felfelé igyekvő utasok, s onnan léphetnek a térre. Egyébként a Kossuth Lajos téri mélyállomás a legmélyebb az összes közül (37 méter), s itt található a leghosszabb — 75 méteres — mozgólépcső is.

## Változások a villamos- és autóbusz-közlekedésben

A kelet—nyugati teljes metróvonal megnyitásával egyidejűleg Budapest felszíni tömegközlekedésében nagyarányú módosításokat hajtanak végre. Tizenhárom villamosvasúti és 15 autóbuszviszonylat útvonalát változik vagy szűnik meg, s hét új autóbuszjárat kapcsolódik a tömegközlekedésbe, túlnyomó többségben december 23-án üzemkezdettől, kis részben december 31-től. Mi indokolja a fővárosi autóbusz- és villamosközlekedés változásait, milyen elvek szerint határoztak azokról, s hogyan hatnak e változások Budapest milliós utazóközönségére — ezekkel a kérdésekkel fordultunk a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatója és a Budapesti Közlekedési Vállalat vezetőihez.

Rendkívül fontos népgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy az olyan nagy kapacitású, korszerű, sok milliárdos költséggel készült tömegközlekedési eszközt, mint a metró, a legcélszerűbben használtsuk — kezdtek tájékoztatásukat a főváros közlekedésének vezetői. Ennek az elvnek a jegyében vált szükségessé és a metró új vonala révén lehetővé is, hogy a felszíni hálózatot rendezzük, messzemenően figyelembe véve az utazóközönség érdekeit.

Intézkedéseinket rendkívül gondos tudományos munka, tanulmányok egész sora előzte meg. A döntések közlekedési és városrendezési szakemberek, intézetek, hatóságok, társadalmi szervek közös tevékenysége, alapos vizsgálata, beható szakmai vitája, és évekig tartó előkészülete után kovacsolták ki. A módosítások tervezésekor a következő alapelvek szolgáltak kiindulópontként:

— a változtatások révén javuljanak az utazás általános körülményei, elsősorban az úticél gyorsabb megközelítésével;

— a metró vonalával párhuzamosan haladó, illetve azonos úticélt szolgáló villamosvasúti és buszviszonylatok szűnjenek meg, az így felszabaduló járművek átcsoportosítása más vonalakon segítse a forgalom lebonyolítását, illetve a metróvonalak és a felszíni közlekedés kapcsolatát;

— az új lakótelepek, városnegyedek a lehető legkedvezőbb feltételek között illeszkedjenek a közlekedési hálózatba;

— a módosításoknál a távlati közlekedési terveket is vegyék figyelembe.

A forgalmi viszonyok és az előzetes, igen részletes elemzések választ adtak arra a kérdésre, hogy a főváros utazóközönségére milyen hatással lesz a felszíni közlekedési hálózat átszervezése. A villamosvasúti vonalak és viszonylatok változásai naponta mintegy 380 ezer utast érintenek. Az utazás gyorsasága szempontjából vagy anyagi kihatásukat tekintve 36 százalékban előnyösen, 23 százalékban kedvezőtlenül. Az utasok 41 százalékának utazását az intézkedések nem befolyásolják. Az autóbuszvonalak és viszonylatok változásai naponta 245 ezer embert érintenek: 43 százalékuk előnyösebb körülmények között utazhat, mint korábban, alig 6 százalékukat érintik kedvezőtlenül a módosítások. Az autóbuszutasoknak több mint felét sem előnyösen, sem hátrányosan nem érintik a változások.

A legnagyobb visszhangot a felszíni közlekedési hálózatra tervezett intézkedések közül — s tegyük hozzá, a leg-

több aggodalmat is — a Rákóczi úti villamosjáratok tervezett megszüntetése váltotta ki. A továbbiakban még részletesen válaszolunk mindazokra az ellenvetésekre és kérdésekre, amelyek ezzel kapcsolatban felmerültek. Előljáróban csak annyit — a Rákóczi úti villamosokon a Baross tér és az Erzsébet-híd budai hídfője között naponta mindkét irányban összesen mintegy 165 ezer utas utazik, tehát az egész budapesti tömegközlekedésben részt vevőknek csupán két százaléka. Számításaink szerint még ezeknek az utasoknak 56 százaléka, tehát napi 92 ezer utas közlekedését nem befolyásolja lényegesen a villamosforgalom megszüntetése. Az utasok 44 százaléka, mintegy 73 ezer utas utazási körülményeit bizonyos fokig hátrányosan érinti az intézkedés. Ugyanis átszállásra, illetve rövid vialoútra kényeszerülnie, vagy pedig villamos helyett autóbust vesznek majd igénybe. Annyi azonban bizonyos, hogy az úticél megközelítése csaknem minden alternatívában — amint ezt az alábbiakban bemutatjuk — kevesebb időt vesz majd igénybe, mint most.

Mindezt mérlegelve, az észszerűségi elvvel vezérelve, több tényező is arra indította a közlekedési hatóságokat, hogy a metró indulásával egy időben a Rákóczi úti villamosokat megszüntessék. Melyek ezek a tényezők?

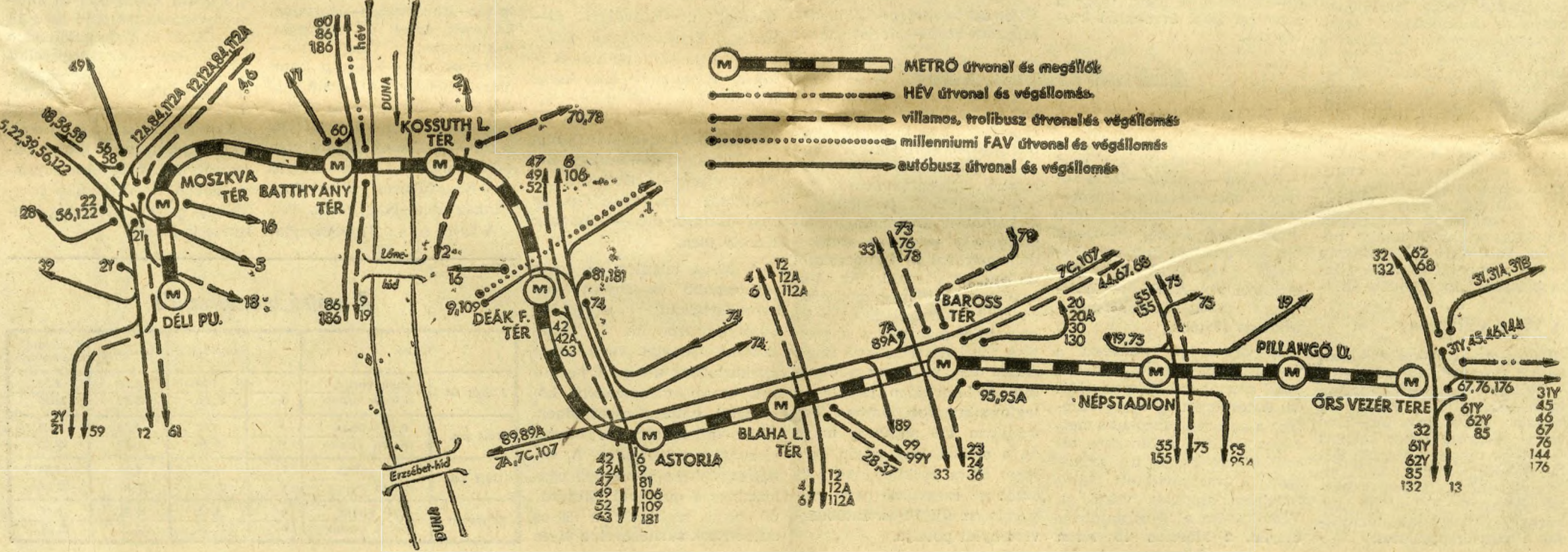
Először: a Rákóczi úti villamosvonal jelentős részen párhuzamosan haladnak a metróval. A metróvonal Déli pályaudvarig történő megnyitása után jelentősen csökken azoknak az utasoknak a száma, akik a felszíni közlekedési járműveket vennék igénybe, mert Buda közpós és északi részén a földalatti gyorsvasúttal lényegesen kedvezőbb körülmények között közelíthetők meg.

Másodsor: a Rákóczi út—Kossuth Lajos utca, amely Budapest kelet—nyugati fő útjává, a csúcspont idején már most sem képes megbirkózni a hónapról hónapra fokozódó autó- és autóbuszforgalommal. Az útvonal áteresztőképességét csak a villamospálya helyének felszabadításával lehet növelni. Ennek megtörténtevel lehetővé válik az autóbuszok zavartalan, gyorsabb eljuttatása az úticélhoz.

Harmadsor: a legforgalmasabb órában hétezer, zömmel délbudai utas elszállításáról kell gondoskodni a villamosközlekedés megszűnése után; közülük 2600-an a metró veszik igénybe, mintegy kilencszáz gyalogosnak tesznek meg körülbelül egy megállónyi távolságot, 3500 utas számára pedig autóbuszközlekedést fogunk biztosítani.

Negyedsor: a Rákóczi úti villamosvonal állapot rossz, balcsesztvályos, teljes felújításuk mintegy 25 millió forintba kerülne. A villamosközlekedés megszüntetése ennek az összegnek a megtakarítását és több korszerű villamosvasúti szerelvénynek Budapest más pontjaira történő átcsoportosítását teszi lehetővé.

A villamosközlekedés megszüntetésének várható hatásait mérlegelve, a szakemberek egységesen arra az álláspontra jutottak, hogy a szükséges közlekedési és műszaki feltételek megteremtésével az érintett utasok többségénél a főváros közlekedése és a gazdasági érdekek szempontjából is, az intézkedés előnyei lényegesen többet nyomnak a latban, mint hátrányai. Ennek megértését és méltánylását kérjük a nagy jelentőségű intézkedés végrehajtásakor Budapest utazóközönségétől — mondták a fővárosi tömegközlekedés irányító szervek vezetői, akik befejezésül közölték, hogy a villamos-, autóbusz- és trolibuszviszonylatok új menetrendjét már véglegesen kidolgozták, a változásokról pedig százezer tájékoztató röplappal és 15 ezer kis illusztráló térképpel értesítik a főváros utazóközönségét.



# Az új és módosított járatok

A budapesti villamos- és autóbussz-közlekedés módosításai az év december 23-án üzemkezdettől lépnek életbe.

Kivétel: a 19-es és a 68-as villamosvasúti viszonylatok csak december 30-án üzemzárattal szűnnek meg, a Rákóczi úton.

Ennek megfelelően a 7/A

autóbusszviszonylat csak 31-én üzemkezdettől indul meg, és a 7/C, illetve 107-es autóbusszviszonylatokat sem sűrítik eddig az időpontig.

Ugyancsak december 31-én üzemkezdettől rövidül — a módosításokban külön nem szereplő — Fehérvári úti 41-es, 43-as és 43/A villamosviszonylatok útvonala.

na körút—Moskva tér—János Kórház) új útvonala: Nagyvárad tér—Üllői út—Múzeum körút—Madách tér.

E viszonylat módosításával az Üllői úti utasok részére biztosítanak metrókapcsolatot, és ennek révén a jelenleginél gyorsabb eljutási lehetőséget Buda középső részeire. A módosítás a Calvin tér és a Gellért tér kedvezőbb forgalmi kialakítását is lehetővé teszi, továbbá a Szabadság-hídat is tehermentesíti. Megszűnő budai szakaszán a 18-as villamos pótolja és ezzel a metróról történő átszállással a krisztinavárosi utasok a mai eljutási idővel azonosan érhetik el céljukat.

## MEGSZŰNŐ VILLAMOSJÁRATOK:

4/A, 9/A, 44/A, 67/A, 57

## Módosuló villamosjáratok

Zárójelben a hálózatmódosítások előtti útvonal

### A 4-es villamos

(Budafok, Varga Jenő tér—Fehérvári út—Irinyi József utca—Nagykörút—Margit-híd—Frankel Leó út—Török u.) új útvonala: Lágymányosi lakótelep, Irinyi József utca—Nagykörút—Margit-híd—Mártírok útja—Moskva tér.

A viszonylat Fehérvári úti szakaszának megszüntetését a Fehérvári út korszerűsítése és a Schönherz Zoltán úti csomópont átépítése teszi szükségessé. A Margit-híd budai hídfőjénél levő végállomás a hídfő rendezése miatt szűnik meg. A módosítás a Nagykörút tömegközlekedését lényegesen javítja, ugyanis a két, csaknem azonos jellemzőkkel rendelkező viszonylat, a 4-es és a 6-os egyenletesebb közlekedést tesz lehetővé. Ezért feleslegessé válik a 4/A villamos, a szükséges férőhely az említett két villamosviszonylaton biztosítható.

A Fehérvári úton a 4-es villamos helyett a 9-es és a 47-es a Varga Jenő térig, a 18-as Albertfalvaig közlekedik majd meghosszabbított útvonalon, s így a dél-budai utasok részére közvetlen metrókapcsolat nyílik a Batthyány téren, az Astoriánál és a Moskva téren.

### A 9-es villamos

(Albertfalva kitérő—Fehérvári út—Móricz Zsigmond körtér—Bartók Béla út—Gellért rakpart—Groza Péter rakpart—Bem rakpart—Jégverem utca) új útvonala: Budafok, Varga Jenő tér—Fehérvári út—Móricz Zsigmond körtér, Bartók Béla út—Gellért rakpart—Groza Péter rakpart—Bem rakpart—Batthyány tér.

A viszonylat meghosszabbítása mindkét irányban előnyt jelent az érintett utasoknak és biztosítja kapcsolatukat a metróhoz. A 9/A betétviszonylatot a 9-es és 47-es sűrítése és meghosszabbítása, valamint a 18-as villamos pótolja.

### A 18-as villamos

(Kelenföldi pu.—Bartók Béla út—Gellért rakpart—Attila út—Krisztina körút—Moskva tér—Mártírok útja—Frankel Leó út—Császárfürdő) új útvonala: Albertfalva kitérő—Fehérvári út—Bartók Béla út—Gellért rakpart—Attila út—Krisztina körút—Moskva tér—Szilágyi E. fasor—János Kórház.

Az igen hosszú és rendszeretlenül közlekedő járat közlekedtetése célszerűtlen, óbudai szakaszának megszüntetését a Margit-híd budai hídfőjének átépítése is szükségessé teszi. A korábbi óbudai szakaszt a 11-es villamos, valamint a Batthyány térig közlekedő helyiérdekű vasút pótolja. A tervezett új vonalon korszerű, csuklós járművekkel a jelenleginél lényegesen sűrűbb és rendszeresebbé válik a közlekedés, és biztosítható a metró kapcsolata is Dél-Budáról. A Moskva tér—János Kórház közötti szakasz az ott megszűnő 63-as villamosvonalat pótolja, Fehérvári úti szakaszán pedig a megszűnő 9/A villamosviszonylatot helyettesíti.

### A 19-es villamos

(Baross tér—Rákóczi út—Kossuth Lajos utca—Erzsébet-híd—Gellért rakpart—Bartók Béla út—Kelenföldi pu.) új útvonala: Batthyány tér—Bem rakpart—Groza Péter rakpart—Gellért rakpart—Bartók Béla út—Kelenföldi pu. E viszonylat módosításával a Bartók Béla út—Kelenföldi pu. környéki utasoknak biztosítható a metrókapcsolat.

### A 44-es villamos

(Rákospatlak—Csömöri út—Thököly út—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Krisztina körút—Moskva tér) új útvonala: Rákospatlak—Csömöri út—Thököly út—Baross tér.

A 44-es viszonylat a metróval jelentős szakaszon párhuzamosan halad, azonos úticélt szolgál; ezért a Baross tértől nyugatra levő szakasza megszűnik és szerepe az érintett zugló utasoknak a metróra történő szállítása lesz. Megszűnő budai szakaszt a 18-as villamos pótolja. A megmaradó szakasz azonos a 44/A jelenlegi útvonalával, ezért megszűnik a 44/A jelzésű villamos.

### A 47-es villamos

(Budafok, forgalmi telep—Szabadság út—Fehérvári út—Bartók Béla út—Tolbuhin körút—Kiskörút—Bajcsy-Zsilinszky út—Marx tér.

E viszonylat útvonalának meghosszabbításáról a 4-es villamos vonalának ismertetésénél esett szó.

### A 63-as villamos

(Nagyvárad tér—Üllői út—Tolbuhin körút—Szabadság-híd—Gellért rakpart—Krisztina körút—Moskva tér—János Kórház) új útvonala: Nagyvárad tér—Üllői út—Tolbuhin körút—Szabadság-híd—Gellért rakpart—Krisztina körút—Moskva tér—János Kórház.

## MEGSZŰNŐ AUTÓBUSZJÁRATOK:

19/A, 25/Y, 39/A, 105, 156

## Új autóbusszjáratok

### A 2/Y autóbussz útvonala:

Déli pu.—Böszörményi út—Stromfeld Aurél út—Fodor utca (körforgalom), Tornaalja utca—Bürök utca—Böszörményi út—Déli pu.

### A 7/A autóbussz útvonala:

Baross tér—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Bartók Béla út—Bornemissza tér.

### A 74-es autóbussz útvonala:

Madách tér—Dohány utca—Landler Jenő utca. (Visszafelé: Dembinszky utca—Wesseleányi utca)—Ajtósi Dürer sor—Hungária körút—Kacsóh Pongrác út—Csáktornya park. Ez az útvonal pótolja az 5-ös autóbussz korábbi pesti szakaszt és a Kacsóh Pongrác úti lakótelepek közvetlen belvárosi kapcsolatot biztosít.

### A 74/A autóbussz útvonala:

Csáktornya park—Ungvár utca—Kelen J. utca—Amerikai út—Erzsébet királyné útja—Mexikói út—Kacsóh Pongrác út—Csáktornya park, tehát a jelenlegi 25/Y útvonalán közlekedik.

## Módosuló autóbusszjáratok

### Az 5-ös autóbussz

(Pasaréti tér—Pasaréti út—Moskva tér—Batthyány utca—Fő utca—Lánchíd—Deák Ferenc utca—Tanács körút—Dohány utca—Landler Jenő utca—Dózsa György út—Dembinszky utca) új útvonala: Pasaréti tér—Pasaréti út—Moskva tér—Attila út—Krisztina körút—Erzsébet-híd—Március 15. tér.

A viszonylat nagyrészt a metróval párhuzamosan halad, ezzel azonos úticélokot szolgál ki. A tervezett új vonal vezetése a pasaréti utasokat a metróhoz szállítja a Moskva téren, illetve Attila úti szakaszán a megrövidített 56-os autóbussz szerepét veszi át. Végállomása a 16-os autóbussz helyén, a Március 15. téren

### A 75-ös autóbussz útvonala:

Öv utca—Zugló utca—Lumumba utca—Egressy út—Népszínház utca—Hungária körút—Kerepesi út—Dózsa György út. A viszonylat a 107-es autóbussz megszűnő szakaszát pótolja.

### A 89/A autóbussz útvonala:

Baross tér—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Attila utca—Mikó utca.

### A 103-as gyorsautóbussz útvonala:

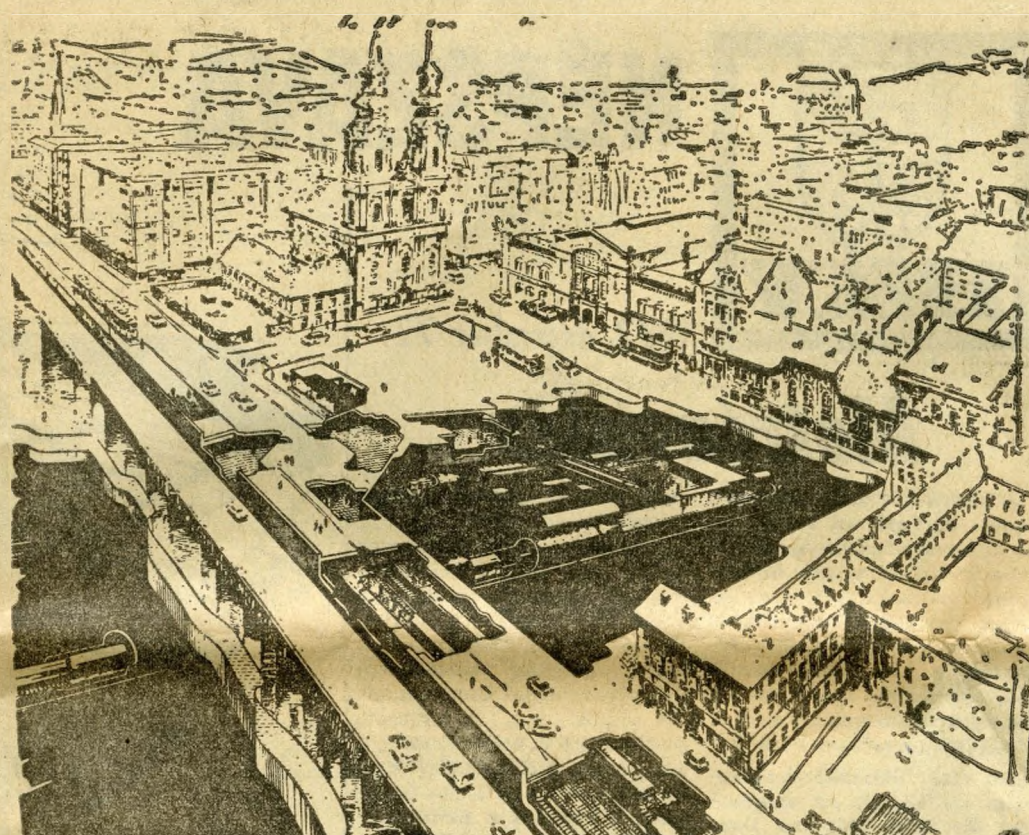
Karinthy Frigyes út—Bartók Béla út—Lágymányosi út—Budafoki út—Hunyadi János út—felüljáró felvezető út—felüljáró—Kossuth Lajos u. (vissza: Rózsa Richárd utca)—Nagytétényi út—Angeli utca.

### A 181-es gyorsautóbussz útvonala:

Üllői úti lakótelep—Üllői út—Múzeum körút—Madách tér.

### Az új vonalvezetés szerepe

lesz. Az új vonalvezetés szerepe az is, hogy a Felszabadulás tér környékéről eddig 19-es autóbusszal vagy villamoson a Krisztinavárosba utazók elszállítását is biztosítsa. A későbbiek folyamán a Felszabadulás téren az észak-déli metróval való kapcsolatot is szolgálja majd. Az 5-ös autóbussz vonalának módosítása révén tehermentesül a Fő utca és a már ma is kapacitása felső határán levő Clark Ádám tér, valamint a Lánchíd. A Lánchídon jelenleg a legforgalmasabb órában egy irányban 119 autóbussz halad át, a módosítások révén ez a szám 63-ra csökken. Az 5-ös autóbussz megszűnő pesti szakaszt az új, 74-es autóbusszviszonylat pótolja.



A Batthyány téri új közlekedési csomópont

### A 11-es autóbussz

(Nagybányai út—Törökvész út—Bimbó út—Méchwart liget) új útvonala: Nagybányai út—Törökvész út—Bimbó út—Csalogány utca—Batthyány tér.

A viszonylat meghosszabbítása a rózsadombi utasok számára biztosít metrókapcsolatot, és pótolja az 5-ös autóbussz Széna tér és Batthyány tér között megszűnő szakaszát.

### A 16-os autóbussz

(Moskva tér—Várfokek utca—Fortuna utca—Disz tér—Palota út—Krisztina körút [Hunyadi János út]—Erzsébet-híd—Március 15. tér) új útvonala: Moskva tér—Várfokek utca—Fortuna utca—Disz tér—Palota út—Attila út—Alagút (Hunyadi János út)—Lánchíd—József Attila út—Engels tér. E járat módosítása révén a Várhegy utasai részére kétirányú metrókapcsolat nyílik.

### A 19-es autóbussz

(Jeszenák utca—Fogarasi út—Kerepesi út—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Attila út—Ráth György utca—Goldmark Károly utca) új vonala: Gvadányi utca—Fogarasi út—Kerepesi út—Dózsa György út.

E viszonylat jelenlegi szerepét a metró veszi át. A megmaradó vonal — némi meghosszabbítás révén — a zugló lakótelep utasait szállítja majd a metróra a Népszínház állomáshoz. Budai — Déli pályaudvaron túli — szakaszt az új 39-es autóbussz pótolja. Ugyanezek az indokok szolgálnak a 19/A autóbussz betétviszonylat megszüntetésére is.

### A 39-es autóbussz

(Dániel út—Kútvolgyi út—Szilágyi Erzsébet fasor—Mártírok útja—Margit-híd—Kiskörút—Rákóczi út—Kiss József utca—Nagyfuvaros utca—Diószeghy Sámuel utca—Üllői úti lakótelep) új útvonala: Dániel út—Kútvolgyi út—Szilágyi Erzsébet fasor—Krisztina körút—Alkotás utca—Ráth György utca—Határőr utca—Goldmark Károly utca.

A 39-es jelenleg az egyik leghosszabb és emiatt igen rendszeretlenül közlekedő autóbusszviszonylat. Teljes hosszát igénybe vevő utasa gyakorlatilag nincs. A járművek utasai menetenként körülbelül hatszor cserélődnek. Ezért indokolatlan a hosszú viszonylat megtartása. A vonal egyébként is részben párhuzamos a metróval. Megszűnő pesti szakaszt a 89-es autóbusszok sűrítésével, a 81-es

autóbusszok egész napos üzemeltetésével és a 181-es gyorsviszonylat megindításával teljes mértékben pótolni lehet. A megmaradó budai szakasz a metrókapcsolatot biztosítja, illetve a 19-es autóbussz megszűnő budai szakaszt is pótolja. A 39/A betétviszonylat is ezen okok miatt szűnik meg.

### Az 56-os autóbussz

(Hidegkúti út—Vöröshadsereg útja—Szilágyi Erzsébet fasor—Attila út—Alagút—Lánchíd—Eötvös tér) új útvonala: Hidegkúti út—Vöröshadsereg útja—Szilágyi Erzsébet fasor—Moskva tér.

A viszonylat az új, Moskva téri végállomása révén a hűvösvölgyi utasokat szállítja a metróhoz. Attila úti megszűnő szakaszt pótolja az 5-ös autóbussz új vonalszakasza, ugyanakkor a Moskva téri metrókapcsolat kedvezőbb eljutási lehetőséget nyújt a Belvárosba utazóknak.

### A 60-as autóbussz

(Óbuda, MÁV-állomás—Pomázi út—Bécsi út—Lajos utca—Árpád fejedelem útja—Fő utca—Lánchíd—Tanács körút—Dohány utca) új útvonala: Óbuda, MÁV-állomás—Pomázi út—Bécsi út—Lajos utca—Árpád fejedelem útja—Fő utca—Batthyány tér.

A viszonylat az óbudai utasokat szállítja a metróhoz. A Belvárosba utazóknak a metróra történő átszállással kedvezőbb lesz az eljutási lehetőségük.

### A 99-es autóbussz

(Pesterzsébet, Vasút sor—Mártírok útja—Kossuth Lajos utca—Thököly út—Pannónia út—Fertő utca—Vajda Péter utca—Kőrös utca—Kulich Gyula tér—Baross utca—Harminkettesek tere) új útvonala: Pesterzsébet, Vasút sor—Mártírok útja—Kossuth Lajos utca—Thököly út—Pannónia út—Fertő utca—Vajda Péter utca—Kőrös utca—Kulich Gyula tér—Karácsony Sándor utca—Szerdahelyi utca—Mátyás tér—Nagyfuvaros utca—Népszínház utca—Nagykörút.

A 99-es és a 99/Y viszonylatok vonalának meghosszabbításával közvetlen metrókapcsolat utasainak, s e vonalhosszabbítás egyértelműen kedvező számukra. Egyúttal jelentősen tehermentesül a Harminkettesek terének forgalma.

tok vonalának meghosszabbításával közvetlen metrókapcsolat utasainak, s e vonalhosszabbítás egyértelműen kedvező számukra. Egyúttal jelentősen tehermentesül a Harminkettesek terének forgalma.

### A 99/Y autóbussz

(Pesterzsébet, Tátra tér—Kossuth Lajos utca—Mártírok útja—Határ út—Fertő utca—Vajda Péter utca—Kőrös utca—Kulich Gyula tér—Baross utca—Harminkettesek tere) új útvonala: Pesterzsébet, Tátra tér—Kossuth Lajos utca—Mártírok útja—Határ út—Táviró utca—Fertő utca—Vajda Péter utca—Kőrös utca—Kulich Gyula tér—Karácsony Sándor utca—Szerdahelyi utca—Mátyás tér—Nagyfuvaros utca—Népszínház utca—Nagykörút.

### A 107-es autóbussz

(Öv utca—Zugló utca—Lumumba utca—Egressy út—Népszínház utca—Thököly út—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Bartók Béla út—Kelenföldi pu.) új útvonala: Bosnyák tér—Thököly út—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Bartók Béla út—Kelenföldi pu.

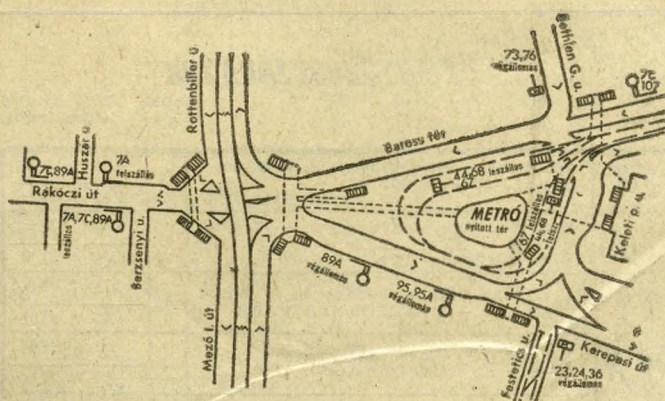
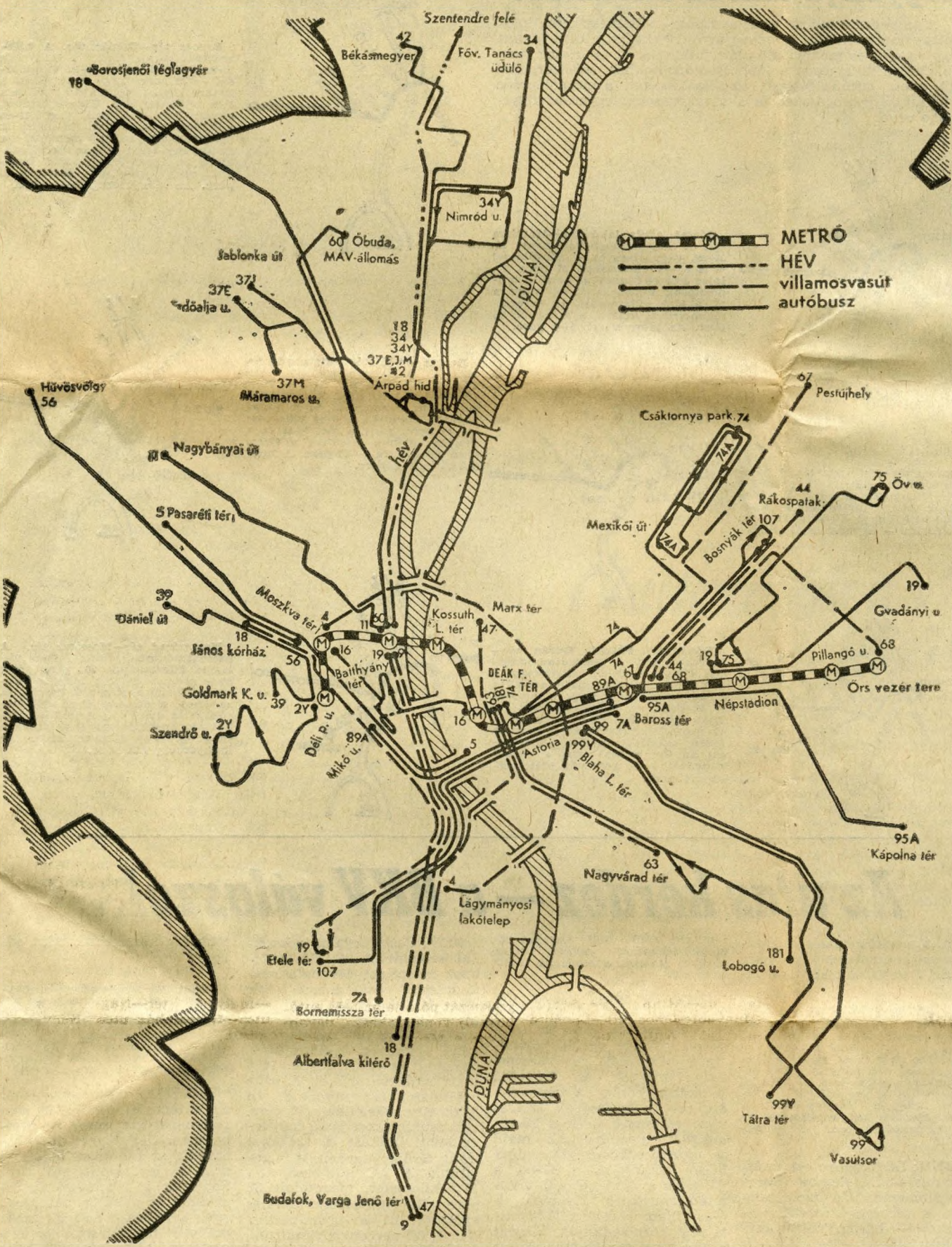
E viszonylatot, illetve módosuló zugló szakaszt az új 75-ös autóbusszviszonylat pótolja. A gyorsviszonylat jelentősége a Rákóczi úti villamosközlekedés megszüntetése folytán növekszik, ezért jelentősen sűríti a BKV.

Végezetül: a szentendrei és békásmegyeri HÉV-vonalak Batthyány térig történő meghosszabbítása révén közvetlen metrókapcsolat létesül, egyúttal az óbudai utasok egy részének is jobb közlekedésre nyílik lehetősége. Az Árpád-híd budai hídfőjénél új autóbussz-végállomás épül és a 18, 34, 34/Y, 37 és 42-es autóbusszok helyiérdekű-metró kapcsolat javítását az utazási körülményeket Óbuda és a Belváros között. A Batthyány tér és a Kossuth Lajos tér közötti teljes mértékben pótolja, eljutási időben is kedvezőbb lehetőséget nyújt, ezért megszüntetése indokolt.

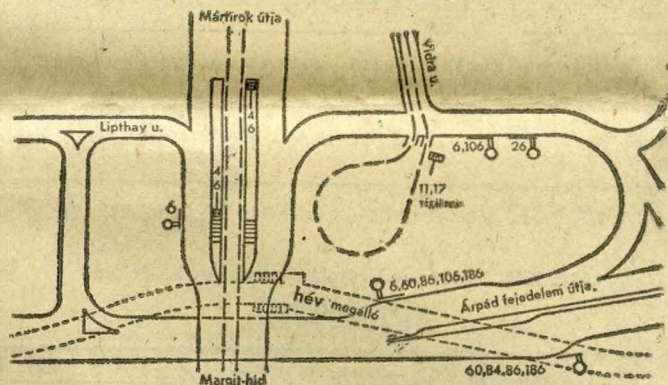
## A metró menetrendje

Irány		Hétköznap	Szombat	Vasárnap ünnepnap
Fehér út	első vonat	1	4.30	4.30
	utolsó vonat	1	23.10	23.10
Déli pu.	első vonat	6	4.49	4.49
	utolsó vonat	6	23.29	23.29
Déli pu.	első vonat	1	4.30	4.30
	utolsó vonat	1	23.12	23.12
Fehér út	első vonat	6	4.49	4.49
	utolsó vonat	6	23.33	23.33

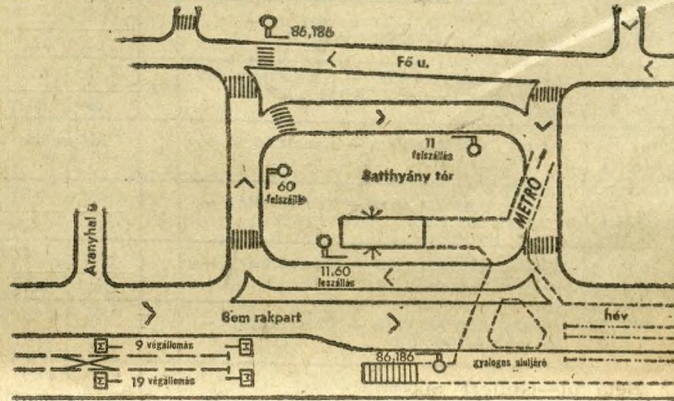
# Az útvonalváltások térképe



A Baross tér, Az ábrán feltüntetjük a 44, 67 és a 68-as villamosok új végállomásait, miután e járatok már nem haladnak tovább a Rákóczi útra, hanem a nyitott aluljáró körül megfordulnak Zugló felé. Az ábrán láthatók a Rákóczi úti felszíni utasforgalom lebonyolítására hivatott 7/A, 7/C, 89/A és 107-es autóbúszjáratok megállóit



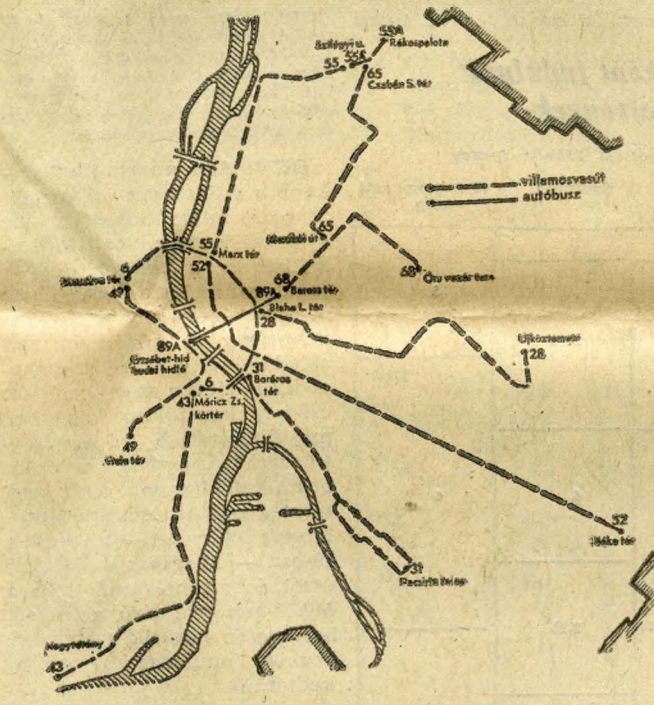
A Margit-híd budai hídfőjétől a Duna-part mentén a föld alá bújtatják a Batthyány térig meghosszabbított szentendrei hÉV pályáját is. A híd alatt aluljárórendszer épült, a hÉV és a villamosok, valamint a 6-os, a 106-os, a 26-os, a 60-as, a 86-os és a 186-os autóbúszok kapcsolatára. Az aluljáró az autóbúszmegállóhoz és a Margit-híd gyalogjárójához is lépcsők vezetnek. A szentendrei hÉV és a metró közvetlen átszállási kapcsolatait révén lehetővé válik, hogy pl. még Békásmegyerről is, a hamarosan ott felépítendő új városnegyedtől 35 perc alatt a Népstadionhoz jussanak az utasok



Buda új csomópontjának, a Batthyány térnek és környékének közlekedési rendje. A tér mélyében levő aluljárórendszerben három mozgólépcső épült; a metróval érkezők egy 46 m hosszú mozgólépcsővel a hÉV szintjére, majd egy kis mozgólépcsővel közvetlenül a felszínre jutnak; azok, akik a szentendrei hÉV-vel érkeznek, a kis mozgólépcsővel jutnak a felszínre. A harmadik – mindössze 18 m hosszú minisztró mozgólépcső, amely a 8 m-es mélységben épített hÉV-végállomástól ágazik el, azoknak az utasoknak áll rendelkezésére, akik a Duna-parti oldalra igyekeznek. A felszíni fogadócsarnok utaselosztó terét üvegfal veszi körül, abból tehát könnyű lesz a tájékozódás. A téren, a templom előtt található a 60-as autóbúsz végállomása, az ellenkező oldalon pedig a 11-esé. A közúti forgalom a Fő utcában a Lánchíd felé, a Bem rakparton a Margit-híd felé lesz egyirányú. A Fő utcában és a Bem rakparton helyezik el a 86-os, 186-os autóbúszjáratok megállóit, a Bem rakparton pedig a 9-es és 19-es villamos végállomásait

## Ejszakai járatok

## A mozgólépcsőkről



Fenti térképünk az éjszakai járatok útvonalát mutatja be. Ezek éjjelente a város csaknem minden pontjára biztosítják az eljutást. Az észak-budai lakosság részére az éjszakai közlekedést az óránként induló hÉV-járatok biztosítják

A kelet-nyugati metró teljes szakaszának megnyitása után a metró állomásain harminc különböző méretű mozgólépcső áll az utasok rendelkezésére. A legrövidebb lépcső hat méter, a leghosszabb 75 méter. A metró vonalán üzemeltetett mozgólépcsők hossza csaknem másfél kilométer. A mozgólépcsők utasszállító sebessége másodpercenként 0,9 méter, egy-egy mozgólépcsőn óránként 8-10 ezer utast lehet szállítani. A harminc mozgólépcsőből húsz állandóan működik, tíz lépcső tartalékul szolgál, hogy hiba esetén ne történjen kiesés a forgalomban, illetve, ha a forgalom megkívánja, akkor üzembe lehessen állítani a zsúfoltság elkerülésére. A húsz mozgólépcső állandó üzemeltetése esetén óránként közel 200 ezer ember zavartalan szállítását lehet biztosítani a mélyállomásokon.

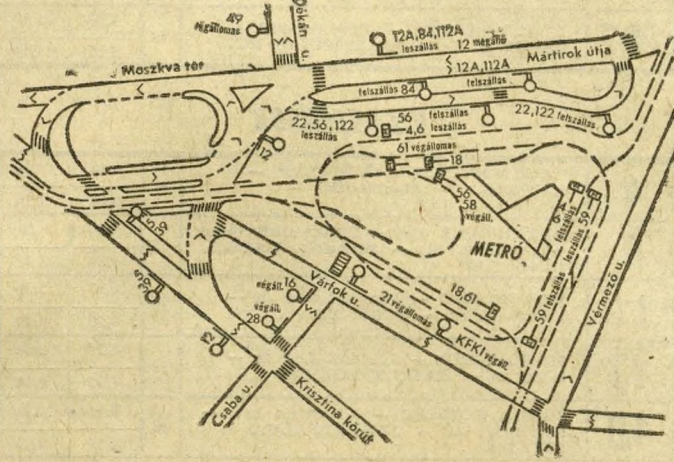
A mozgólépcsők használatával kapcsolatban gyakran hangzik el aggály a balesetveszély miatt. Meg kell jegyezni, hogy a mozgólépcsőn történő balesetek okai között elsősorban az ittasság szerepel. A bal-

esetben szenvedettek közül sokan az idősebb korosztályból kerülnek ki, ezért az alábbi használati utasítás mellett tanácsoljuk, hogy az idősebb emberek vegyék igénybe a metródolgozók és a fiatalabb utasok segítségét.

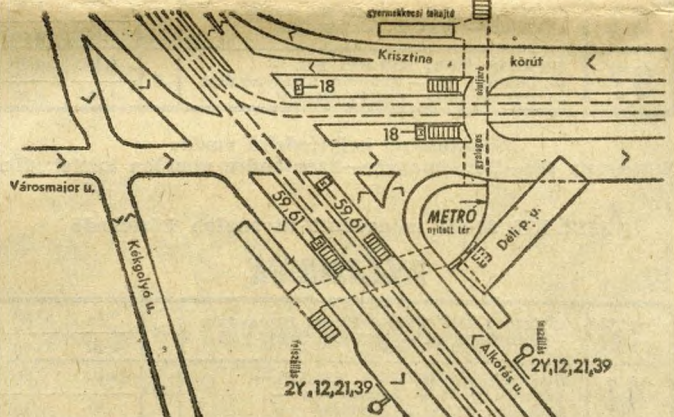
A mozgólépcsők szélessége egy méter, a lépcső magassága húsz centiméter. Ezek a méretek kedvezőbbek a lépcsőházak, aluljárólépcsők méreteinél. A mozgólépcső sebessége megegyezik egy ember kényelmes gyalogjárásának sebességével. Ezért, ha a mozgólépcsőt igénybe akarjuk venni, egyszerűen sétáljunk rá, és nyomban fogjuk meg a lépcső oldalán a mozgó gumikorlátot, amely a lépcsővel azonos sebességgel halad. Ha a mozgólépcső le- vagy felhaladás közben kigyenesedik, ez azt jelenti, hogy a mozgólépcső végéhez értünk. Ilyenkor engedjük el a mozgó gumikorlátot, és sétáljunk le a mozgólépcsőről. Lehetőség szerint mindig a menetiránynak megfelelően a lépcső jobb oldalát vegyük igénybe, a bal oldalát hagyjuk szabadon a siető utasok számára.

- TILLOS**
- a mozgólépcsőre ráugrani és leugrani;
  - a menetiránynak háttal állva utazni;
  - a mozgólépcsőre leülni;
  - hosszú és terjedelmes csomagot vinni, illetve a mozgólépcsőre helyezni;
  - lökődösdni és játszani;
  - ittas állapotban használni.

Ha ezeket a szabályokat betartjuk, balesetmentesen közlekedhetünk a mozgólépcsőn.



A Moszkva téri csomópont különös ismertetőjele az a legyező alakú tető, amely a metró mélyállomásaához vezető felszíni utascsarnokot fedli. Az ábra a villamosok, valamint az autóbúszok végállomásairól és megállóhelyeiről ad tájékoztatást



A Déli pályaudvarhoz befutó metrószerevényekről az utasok egy emeletnyi mélységű gyalogaluljáróba jutnak, ahonnan lépcsők vezetnek a MÁV-pályaudvarra, másrészt folyosók ágaznak az Alkotás utca, a Magyar Jakobinusok tere és a Vermező felé. Az utóbbi két utcét lassú lejtésű rámpán is megközelíthetik a gyermekkorcsikat toló kismamák és a lépcsőjárat nehezen bírható idősebb utasok. A környékbeli villamos- és autóbúszjáratok megállóit az ábrán feltüntetjük

**ÚJ AUTÓBUSZJÁRATOK**

Menet-  
idő  
Első  
Utolsó  
kocsi indul

2/Y	DELI PU. — Bőszörményi út — Stromfeld A. út — Fodor u. — KÖRFORGALOM	15	4.50 5.00	22.51 23.00
7/A	BAROSS TÉR — Rákóczi út — Erzsébet-híd — Bartók B. út — BORNEMISSZA TÉR	25	5.00 5.00	22.50 22.50
74	MADÁCH TÉR — Dohány u. — Hungária krt. — CSAKTORNYA PARK	28	5.10 4.45	23.20 23.15
74/A	KACSOH P. ÚT — Csáktornya park — Ungvár u. — KÖRFORGALOM	10	5.00 5.10	23.00 23.10
75	ÖV U. — Szugló u. — Népstadion út — NEPSTADION	11	5.00 5.00	23.00 23.00
89/A	BAROSS TÉR — Rákóczi út — Erzsébet-híd — Attila út — MIKÓ U.	10	4.20 4.20	23.00 23.00
95/A	BAROSS TÉR — Kerepesi út — Pongrác út — Zalka M. tér — KÁPOLNA TÉR	13	Időszakos járat	
103	MORICZ ZS. KÖRTER — Fehérvári út — Nagytétény, ANGELI U.	30	4.15 13.00 4.45 13.35	7.30 18.30 8.00 19.00
181	ÜLLŐI ÚTI ÚJ LAKÓTELEP — MADÁCH TÉR	27	4.45 15.00 5.05 15.25	8.00 18.00 8.20 18.25

A 7/A járat december 31-én üzemkedettől közlekedik.

1972. XII. 23-tól módosított útvonalon közlekedő

**AUTÓBUSZOK**

5	PASARETI TÉR — Moszkva tér — Erzsébet-híd — MÁRCIUS 15. TÉR	20	5.00 5.15	23.00 23.15
11	NAGYBÁNYAI ÚT — Bimbó út — Csalogány u. — BATHYÁNY TÉR	19	4.45 4.20	23.15 22.55
16	MOSZKVA TÉR — Vár — Lánchíd — ENGELS TÉR	16	5.30	23.00
18	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Bécsi út — BOROSJENŐI TEGLAGYÁR	21	4.45 4.35	23.15 23.40
19	GVADÁNYI U. — Fogarasi út — Kerepesi út — NEPSTADION	14	4.55 5.10	23.10 23.20
34	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Szentendrei út — Emőd u. — FŐVÁROSI TANÁCS UDÚLO	23	4.20 4.45	23.15 23.40
34/Y	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Szentendrei út — NIMRÓD U.	10	Időszakos járat	
37/E	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Testvérhegy — ERDŐALJA ÚT	13	4.50 5.04	23.15 23.28
37/J	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Testvérhegy — JABLONKA ÚT	12	5.00 5.15	23.00 23.12
37/M	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Testvérhegy — MÁRAMAROS ÚT	14	4.40 4.55	22.40 23.00
39	DÁNIEL ÚT — Krisztina krt. — Alkotás utca — GOLDMARK K. UTCA	17	4.50 5.00	23.00 23.00
42	Óbuda, ÁRPÁD-HÍD — Szentendrei út — BEKÁSMEGYER	26	4.30 4.50	23.00 23.25
56	HIDEGKÜTI ÚT — Vörös Hadsereg útja — MOSZKVA TÉR	18	4.45 4.25	23.00 23.05
60	Óbuda, MÁV ALLOMÁS — Bécsi út — Lajos utca — BATHYÁNY TÉR	25	5.00 5.00	23.00 23.00
99	Pesterzsébet, VASÚTSOR — Kossuth L. u. — Vajda P. u. — Körös u. — Népszínház u. — NAGYKÖRÜT	35	4.50 5.10	23.30 23.00
99/Y	Pesterzsébet, TÁTRA TÉR — Határ út — Vajda P. u. — Körös u. — Népszínház u. — NAGYKÖRÜT	30	4.50 14.55 0.15 14.25	5.50 18.50 8.25 18.50
107	BOSNYÁK TÉR — Erzsébet-híd — Bartók B. út — KELENFÖLDI PU.	30	5.00 5.00	23.00 23.00

**VILLAMOSOK**

4	LÁGYMÁNYOSI LAKÓTELEP — Nagykörút — Margit-híd — MOSZKVA TÉR	39	4.40 4.20	0.05 0.20
9	BATHYÁNY TÉR — Budai Duna-part — Fehérvári út — Budafok, VARGA JENŐ TÉR	33	4.10 4.35	0.00 3.45
11	MARGIT-HÍD — Frankel Leó út — Vörösvári út — BECSI ÚT	18	4.30 4.20	0.35 0.20
17	MARGIT-HÍD — Frankel Leó út — Bécsi út — MARGIT KÖRHÁZ	11	4.25 4.35	0.00 0.10
18	JÁNOS KÖRHÁZ — Krisztina krt. — Fehérvári út — ALBERTFALVA KITÉRŐ	33	4.45 4.10	1.15 0.50
44	BAROSS TÉR, KELETI PU. — Thököly út — Zugló, RAKOSPATAK	16	4.50 4.40	23.20 23.40
47	MARX TÉR — Bajcsy-Zs. út — Szabadság-híd — Fehérvári út — Budafok, VARGA JENŐ TÉR	31	4.00 4.35	23.00 22.40
63	MADÁCH TÉR — Múzeum körút — Üllői út — NAGYVÁRAD TÉR	10	4.30 4.10	1.00 0.45
67	BAROSS TÉR, KELETI PU. — Thököly út — Erzsébet királyné útja — Rákospalota, PESTÚJHELY	27	4.45 4.30	0.45 0.20

Szentendrei helyiérdekű vasút: Batthyány tér—Békásmegyer—Szentendre vonalon közlekedik.

1972. XII. 31-től módosított útvonalon közlekedő

**VILLAMOSOK**

19	BATHYÁNY TÉR — Budai Duna-part — Bartók B. út — KELENFÖLDI PU.	44	4.12 4.20	23.00 23.00
41	Budafok, FORGALMI TELEP — Szabadság út — Rózsavölgy — Budaörs, MÁV ALLOMÁS	22	4.10 4.30	0.00 4.30
43	Budafok, VARGA J. TÉR — Nagytétényi út — NAGYTÉTÉNY	23	4.50 4.10	0.35 0.55
43/A	Budafok, VARGA J. TÉR — Nagytétényi út — Nagytétény, KULTÚRPARK	12	Szükség szerint	
68	BAROSS TÉR, KELETI PU. — Thököly út — Nagy Lajos király útja — ÖRS VEZÉR TERE	25	5.00 4.40	0.35 24.00

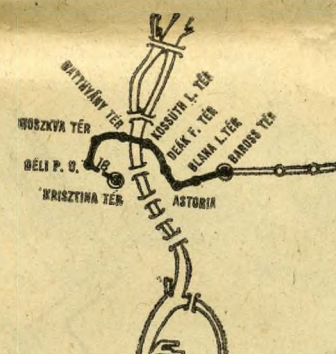
**Hogyan jutunk az úticélhoz?**

A térképek a metró- és az autóbusz-, villamosjáratok kapcsolatát szemléltetik. A szöveg arról tájékoztatja olvasóinkat, hogy miként és mennyi idő alatt juthatnak el az utasok metróra, illetve villamosra a főbb csomópontokhoz, csúcsforgalmi időt, adott járműfűrészt, az átszállásokat, a mozgólépcsőn haladást, a gyalogutakat és a várakozásokat egyaránt figyelembe véve.

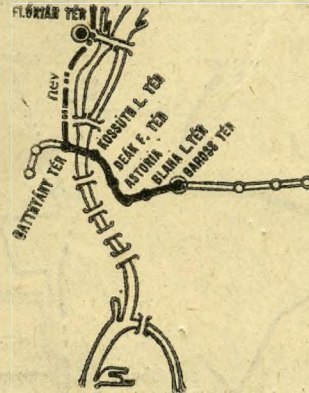
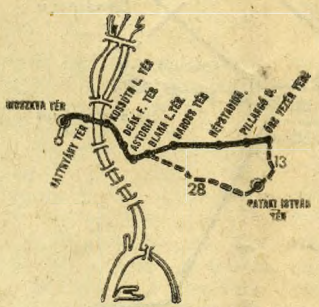


Baross tér—Krisztina tér. A hálózatmódosítás előtt: közvetlenül a 44-es villamos 19 perc. A módosítás után: a metróval a Déli pályaudvarig, majd átszállva a 18-as villamosra — ugyancsak 19 perc.

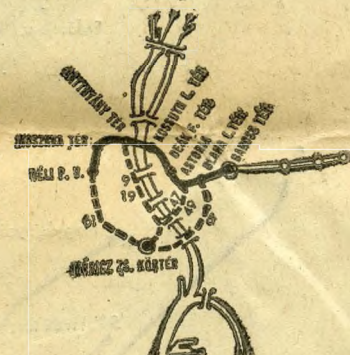
József Attila lakótelep—Moszkva tér. A hálózatmódosítás előtt: az 50-es, vagy 52-es és — átszállással — a 63-as villamos 41 perc, illetve a 39-es busszal 40 perc. A módosítás után: az 52-es, vagy a 42, a 42/A villamos, az Astoriától metróval utazva, a menetidő 52 perc. Az időnyereség 8-9 perc.



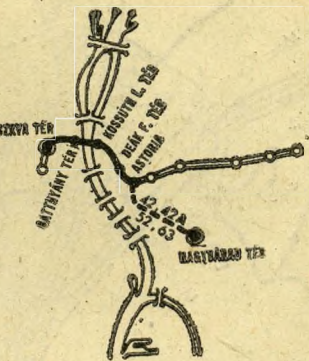
Kőbánya, Pataki István tér—Moszkva tér. A hálózatmódosítás előtt: a 28-as villamos a Népszínház utcáig, majd átszállva a Nagykörútra a 44-es villamosra — 42 perc. A módosítás után: a 28-as villamos és a metróval — 30 perc. Az időnyereség 12 perc. A másik lehetőség: a 13-as villamos az Örs vezér téri, s onnan metróval — 28 perc. Az időnyereség 14 perc.



Baross tér—Flórián tér. A hálózatmódosítás előtt: a Váci út 79-es trolival, onnantól 33-as villamos — 28 perc. Vagy a metróval a Blaha Lujza térig, majd átszállva a 4-es villamosra a Császárfürdőig, onnan helyiérdekűvel, vagy 11-es villamos 34, illetve 38 perc. A módosítás után: metróval a Batthyány téri, onnan helyiérdekűvel az Árpád-hídig, onnan busszal, vagy gyalogosan, összesen 28 perc. Az időnyereség 9-13 perc.



Baross tér—Móricz Zsigmond körtér. A hálózatmódosítás előtt: közvetlenül a 19-es, vagy a 68-as villamos 18 perc. A módosítás után: a metróval és a Nagykörútra átszállva, a 6-os villamos 19 perc, vagy a metróval és a Tanács körútra átszállva a 47-es, 49-es villamosra — 18 perc. A megtakarítás 1-2 perc.



Nagyváradi tér—Moszkva tér. A hálózatmódosítás előtt: a 63-as villamos közvetlenül 30 perc alatt tette meg az utat. A felszíni hálózat módosítása után a 42-es, a 42/A, az 52-es, a sűrített 63-as villamosokkal az utasok az Astoriátig utazhatnak, onnantól metróval a Moszkva térig, összesen 24 perc alatt. Az időnyereség hat perc.

**Az utas kérdez — a BKV válaszol...**

A tömegközlekedés módosításával kapcsolatos kérdésekre a BKV vezetőitől kértünk választ.

**UTAS:** A Rákóczi úti villamosközlekedés megszűnik, az utolsó metrószerelevény 23.15 órakor indul. Jelenleg a Rákos-pataktól a Moszkva térig lehet utazni a 44-es villamos. Két nagy forgalmú pályaudvar, a Keleti és a Déli közötti kapcsolatot is biztosítja ez a villamos. Hogyan gondoskodnak a 44-es éjszakai helyettesítéséről az új közlekedési rend életbelépésétől?

**BKV:** Lényegében ezt az útvonalat — figyelembe véve a forgalomszámlálás tapasztalatait, a tényleges utazási igényeket — három részre osztottuk fel:

Az Örs vezér tér és a Baross tér között az éjszakai időszakban 15 percnél közeledek a 68-as jelzésű villamos.

A Baross tértől ugyancsak ilyen időközönként indítjuk a 89/A éjszakai autóbuszjáratot, amelynek másik végállomása az Erzsébet-híd budai hídfőjénél, a Rudas-fürdőnél lesz.

A Rudas-fürdő és a Moszkva tér közötti szakaszt a 49-es éjszakai villamos Moszkva térig történő meghosszabbításával látjuk el, ez a járat is 15 percnél közeledek a Kelenföldi pályaudvar és a Moszkva tér között.

Egyébként hangsúlyozni szeretnénk, hogy ez az intézkedés jóformán senkit nem érint hátrányosan, hiszen a többszöri felméréskor azt tapasztaltuk, hogy az éjszakai órákban átlagosan harmincan utaznak a 44-es villamoson, és döntő többségük csak rövidebb szakaszon vette igénybe.

Általában a különböző pontokról a Nagykörútra, a Kis-körútra, illetve a pályaudvarokig utaznak, és innen más járatokkal folytatják útjukat, természetesen ezeken a helyeken a kapcsolatokat továbbra is biztosítjuk.

**UTAS:** A Rákóczi úti villamosközlekedés megszüntetése után mi lesz a vágányokkal, az aluljáró nyílásokkal, a villamos szigetekkel?

**BKV:** Legelőbb, néhány hónapon belül, a Vas utcánál és a Szövetség utcánál levő Rákóczi úti villamoszigiteteket bontatjuk el. Utána fokozatosan, körülbelül egy-másfél év után fedjük be az aluljárónyílásokat, s szedjük fel a vágányokat, tekintve, hogy ezek a munkálatok rendkívül munkaigényesek.

**UTAS:** Buda déli részének tömegközlekedését milyen elvek alapján javítják a módosító intézkedések?

**BKV:** Dél-Buda tömegközlekedésének gerincét a Fehérvári út alkotja. Ezen az útvonalon jelenleg sokféle jármű-típus közlekedik kedvezőtlen pályaviszonyok és forgalmi jellemzők között. A vágányok közepre helyezésével kedvezően változnak ezek a körülmények, megnövekszik majd az utazási sebesség. December 31-től rövidítjük a 41-es, a 43-as és a 43/A jelzésű villamosviszonylatok útvonalát, a 4-es villamos csak a Fehérvári útig közlekedtetjük, viszont a 9-es és a 47-es villamosokat Budafok, Varga Jenő tér, a 18-as villamosokat pedig Albertfalvára. Ezáltal Dél-Buda és a Batthyány tér között, illetve a Szabadság-hídon át a Marx tér, a Moszkva téren át pedig a János-körházig átszállásmentes kapcsolatot biztosítunk.

**UTAS:** Hogyan tervezik a Rákóczi úti villamosforgalom pótlását szolgáló autóbuszok menetidejét, kapacitását?

**BKV:** Csúcsforgalmi adatokkal szolgálunk. A 7/A autóbusz betétjárat útvonala végállomástól végállomásig nyolc kilométer. Ezt a jármű 25 perc alatt teszi meg. Tizenhárom csuklós kocsi négypercenként indítást biztosítunk, óránként és egy irányban 1650 utast szállítunk el. A 89/A betétviszonylat útvonala 4,4 kilométer. Menetideje 18 perc. Hat csuklós kocsiával hatpercenként indítást és 1240/óra/irány férőhelykapacitást biztosítunk. A 7/C autóbusz útja 11,2 kilométer, menetideje 38 perc. Harminchárom csuklós kocsi áll a járműparkja. Két és fél percnél indítjuk, férőhelykapacitása 3100/óra/irány lesz. A jelenleginél 620-szal több személyt szállít majd. A 107-es autóbusz vonalának hossza 11,6 kilométer, menetideje 30 perc. Tizenkilenc csuklós kocsi áll a járműpark, férőhelykapacitása most 1060/óra/irány, a villamosközlekedés megszüntetése után 2200/óra/irány. Ezt azt jelent, hogy a Rákóczi úton összesen 36 csuklós autóbusszal

BKV: Csúcsforgalmi adatokkal szolgálunk. A 7/A autóbusz betétjárat útvonala végállomástól végállomásig nyolc kilométer. Ezt a jármű 25 perc alatt teszi meg. Tizenhárom csuklós kocsi négypercenként indítást biztosítunk, óránként és egy irányban 1650 utast szállítunk el. A 89/A betétviszonylat útvonala 4,4 kilométer. Menetideje 18 perc. Hat csuklós kocsiával hatpercenként indítást és 1240/óra/irány férőhelykapacitást biztosítunk. A 7/C autóbusz útja 11,2 kilométer, menetideje 38 perc. Harminchárom csuklós kocsi áll a járműparkja. Két és fél percnél indítjuk, férőhelykapacitása 3100/óra/irány lesz. A jelenleginél 620-szal több személyt szállít majd. A 107-es autóbusz vonalának hossza 11,6 kilométer, menetideje 30 perc. Tizenkilenc csuklós kocsi áll a járműpark, férőhelykapacitása most 1060/óra/irány, a villamosközlekedés megszüntetése után 2200/óra/irány. Ezt azt jelent, hogy a Rákóczi úton összesen 36 csuklós autóbusszal

több fog közlekedni, mint eddig.

**UTAS:** Mi a véleménye a BKV-nak arról, hogy a Rákóczi úti villamosközlekedés megszüntetése hátrányos lesz az idősebbeknek, akik nehezen lépnek fel az autóbusszal, nehezebben is egyensúlyoznak benne, másrészt bizonytalanul haladnak a mozgólépcsőn?

**BKV:** A villamosszerelevények lépcsői semmivel sem alacsonyabbak, mint az autóbuszoké. Nehézséget az okozhat, ha az autóbusz távol áll meg a járdaszegélytől. Erre felhívjuk a járművezetők figyelmét és a külön autóbusszárv lehetőségét ad a járda melletti megállásra. Az kétségtelen, hogy az idősebbek iránti figyelmesség, segítőkészség fokozni kell mind az autóbussen az ülőhelyek átadásával, mind a mozgólépcsőn segítségükkel. Az utazóközönség és forgalmi dolgozók együttes segítségével, támogatása sokat tehet az idősebb utasok biztonságos utazásáért.

**UTAS:** Ha nem is közvetlenül forgalmi probléma, a járókelőket, a Rákóczi úti lakosokat mindenképpen aggasztja, hogy a villamosok „számfűzése”, az autóbuszok sűrítése miatt nagyobb lesz a zaj és a levegő szennyeződés.

**BKV:** Ami a zajt illeti, inkább a villamosok csikorgása, zörgése miatt, különösen az éjszakai, de a nappali időszakban is, a lakosok nagyon sokat panaszkodtak. Az autóbuszforgalom fokozódása semmivel sem okoz nagyobb zajt az eddiginél. A levegőszennyeződés inkább a személygépkocsiforgalomtól független, megállíthatatlan növekedéstől várható, semmint az autóbuszoktól. Már csak azért sem, mert a régi típusú, szólóautóbuszok többségét — a 39-es, a 19-es — kivonjuk a Rákóczi útról és ott helyettük már a MAN-motorral járó, a levegőt lényegesen kevésbé szennyező, csuklós autóbuszokat közlekedtetünk.

**Milyen időközönként indulnak a metrószerelevények**

Időszak	Indítási időköz (perc)		
	Hétköznap	Szombat	Munkaszüneti nap
4.30 — 5.00	5	5	
5.00 — 6.00			5
6.00 — 7.00			
7.00 — 7.30	2.15	2.15	
7.30 — 8.00			
8.00 — 8.30			
8.30 — 9.00			
9.00 — 10.00			
10.00 — 11.00			
11.00 — 12.00	4		
12.00 — 13.00			
13.00 — 14.00			
14.00 — 15.00		2.15	
15.00 — 16.00			
16.00 — 17.00			
17.00 — 18.00	2.15	2.5	3.5
18.00 — 19.00			
19.00 — 20.00			
20.00 — 21.00			
21.00 — 22.00	5	5	5
22.00 — 23.00			

Az Országos Közuti Balesetelhárítási Tanács és a Budapesti Közlekedési Vállalat tájékoztatója  
Szerkesztő: Moldován Tamás  
Rajzok: Kocz Sándor