



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

351.81

Szerző:

Cím: A budapesti forgalomnak óriási földrajzi nehézségei vannak

Forrás:

Nemzeti Ujság

3n
(Hely)1927. 10. 21
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely

Idő

"1927"

Személy

395.43. 1927

nda 1926 — 8891

A budapesti forgalomnak óriási földrajzi nehézségei vannak

Egy kézbe kell egyesíteni Budapest közlekedési vállalatait — A forgalom egy részét a föld alá kell terelni
Szigeti János hozzászólása

A Nemzeti Ujság közlekedési ankétja

A budapesti közlekedés kérdése három lényeges szemponttól függ aszerint, hogy tudásunk, érdekünk vagy érzésünk szerint nézzük-e. Ha a villamos vagy autóbusz megállója előtt egy-két percig várak és nem jön alkalmas kocsi, hajlandó vagyok a következő kifakadásra: „ez mégsem járja, ez a közlekedés csapnivalóan rossz, ez csak Budapesten, ilyesmi csak Magyarországon történhetik.” Másképen

egy nagy síkság nagyarányú forgalmát kell átvezetni egy topográfiailag igen nehéz terepre.

A fővárosi hidak nem elégségesek a forgalom lebonyolítására

Első tekintetre nyilvánvaló, hogy egy hatalmas, hajózható körösatorna a gyakrakkal teli Lipótvároستól a szintén gyári jellegű Ferencváros dunaparti részéig, rendkívüli módon levezetné a teheráruk szállítását. Az is nyilvánvaló, hogy Bécsben a Dunát, Párisban a Szajnát gyerekjáték áthidalni, ahányszor csak a szükség kívánja. Egészen másképp áll az ügy Budapesten. Az amugy is tulzsufolt-Margithidtól az Erzsébethidig nem lehet teheráruval átjárni, a legfontosabb transverzális vonalon, a Lánchidon, csupán autóbusközlekedés van, amely tömeges szállításra nem alkalmas. A város felső és alsó végén közúti forgalomra alkalmasul egy-egy vasúti hid van, az ipari jellegű Obudáról a felső Lipótvárosba, a hasonló jellegű Lágymányostól a Ferencvárosba. Nincsenek hidak. S magán a Dunán a személyszállítás minimális. A csavaraözös átkelési járatai csak nagy

ítélem meg a kérdést, ha teszem a Szent Gellért-hegyről nézem a fővárost a közlekedés szempontjából.

Előttem fekszik egy gyönyörű város, mely két egyenlőtlen részből áll, középen a hatalmas Duna folyamossal. A pesti rész tükrösímaságu, egészen a messzeségben feltűnő hegyekig, a budai részen épen a legforgalmasabb pesti oldallal szemben, egy keskeny sáv, a Duna és az egymásután emelkedő hegyek és dombok között, a magaslaton túl egy keskeny városcsík s tovább, a hegyek között, csak délnyugaton és északnyugaton tágul ki a völgy egy-egy szélesebb síkságra. Ezzel adva is van a probléma főnehézsége. Míg Bécs, Páris és Róma közlekedése az elég jelentékeny területkülönbségeket jóformán egy területen győzheti le, addig Budapesten

időközben indulnak, ugyanilyen esetben szenvednek a parti járatok is s ezeket is csak az állam és a főváros szubvenciójával lehet fenntartani.

A terepnehézségek természetesen a pályaudvarok elhelyezésénél is mutatkoztak s a helyek kijelölésénél még nem lehetett arra az óriási fejlődésre számítani, ami azóta beállott, sem pedig arra, a talán tulságosan centralizáló politikára, mely különösen Baross Gábor idején érvényesült. A pályaudvarok kihelyezése rengeteg költséget jelentene, de egyébként is nagyon meggondolandó ez a kitelepítés a személyforgalom szempontjából. Bécs, Páris és London a régi pályaudvarokat meghagyta a város közepén. Amennyiben ezek a teherforgalom számára még multhatatlanul felhasználandók, a vonatrendezéssel járó egyszemröntő füstképződés elkerülése végett indokolt volna a villamos vontatás rend-

szerezítése. Lényeges a pályaudvaroknak megfelelő összeköttetés s ebben a tekintetben a közúti vasutak jó szolgálatot tehetnének. Egyébként is fontos volna a városi áruszállítást lehetően az éjjeli időre átteni s ilyen módon a nappali forgalmat tehermentesíteni. Ez a forgalmi összekapcsolás igen jelentős a csepeli kötő forgalmának táplálása és levezetése érdekében.

Meg kell szüntetni a halálsorompókat

Nem hagyható figyelmen kívül továbbá a sorompóknak az a szerepe, amit a közúti közlekedésnél és a teherzállításnál játszanak. Ismeretes az u. n. halálsorompó ügye, mely tengeri kigyóvá növekedett az évek folyamán s amely rengeteg emberáldozatot szedett. Valóban felháborító, hogy az ismételt sürgetések és népgyűlések még mindig nem tudták akcióra indítani az illetékes hatóságokat és intézményeket.

Mindezekből látnivaló, hogy itt súlyos problémákról van szó, melyeknek forga-

(104)

lommegakasztó voltát könnyebb megállapítani, mint azokat megoldani. Kétségkívül azonban hozzá kell fogni a megoldáshoz, még pedig, a nagy összefüggésre való tekintettel, egy egységes közlekedési politika keretében, amint ezt már több ízben hangoztattam. Ez azonban nem zárja ki azt, hogy addig is történjék valami. Az autobuszközlekedés fejlesztése, a budai hegyipálya modernizálása, a fogaskerekű villamosítása, egy-néhány hurokvágány lefektetése, a járóművek szaporítása, egy-két villamosvasuti vonalnak megépítése a kétségtelesen fennálló bajokon igen sokat javíthat.

Egységes közlekedéspolitikát!

A közlekedési politikának egységéhez feltétlen hozzátartozik a közuti közlekedési eszközök egységes irányítása, ami viszont feltételezi azt, hogy legalább a *Budapesten lévő közlekedési intézmények egy kézbe kerüljenek*, ha már nem lehet elérni azt, hogy a Nagy-Budapest körletébe tartozó községekbe vezető vonalak is a főváros rendelkezése alá jussanak. Szinte komikus, de annál bosszantóbb, hogy a *Kálvin-térről a Fehérvári-ut végére igyekvő utas két különböző vállalat vonatait kénytelen használni és két tarifa szerint fizetni a súlyos viteldíjat.*

A fejletlen közlekedést azonban még egy forgalmi tényező is fenyegeti és ez az autó. A magánautók száma jelentősen emelkedik. A közönség újabb autótaxik forgalombahozatalát sürgeti s bizonyos, hogy az autóközlekedés aránylag rövid idő alatt olyan lendületet fog venni Budapesten, mely a közlekedési rendőrségnek egyes területeken komoly nehézségeket fog okozni. Ezzel a körülménnyel

már most számolnia kell annak, aki Budapest nagy közlekedési kérdéseit kielégítő módon akarja megoldani. *A forgalomnak egy részét feltétlenül a föld alá kell terelni.* A mai esonka földalatti vasutat teljesítőképesebbé kell tenni, de emellett *egyreszeken elkerülhetetlen lesz a viaduktvasut megépítése.*

A vasárnapi kirándulóforgalom problémája

A város közuti közlekedésének egyik elsőrendű feladata: minél nagyobb tömegeket minél rövidebb idő alatt s minél olcsóbban a fojtó levegőjü városrészekből az ózondus levegőjü részekre, lehetően a hegyek és erdők közé elszállítani. Budapestnek ebből a szempontból igen szerencsés helyzete van, mert a pesti oldalról aránylag igen csekély távolságra vannak azok a helyek, ahol az egészséges levegő elérhető. Csak a Gellérthegyre akarok rámutatni, ahol a nagy koncepciók és drága alkotások idején még egy nyomorult liftet sem tudtak építeni, mert *akkor még nem fedezték fel Budát, amint-hogy egyébként ma is csak a Nemzeti Ujság propagandája révén vagyunk azon az uton, hogy Budát fel fogjuk fedezni.* A Beszkárt valóban bámulatraméltó erőfeszítést tesz, hogy nyáron vasárnaponként kiszállítsa a levegőre éhes pesti embereket a Zugligetbe és a Hűvösvölgybe. De még mindig *közlekedés nélkül vannak a sasadi részek, a Rózsadomb, a Svábhegy délkeleti lejtője és Szentendrén túl a Duna jobbpartjának gyönyörű hegyei és erdei.*