

...ik az utasok véleményét

Gyorsvasutak lent és fent • Budai metró Döntés előtt nyílt vita

Csak az utasokkal együtt lehet megjavítani a fővárosi közlekedést — ez a ma délelőtti megnyílt kiállítás fő gondolata. Ezért ismerteteti meg a lakossággal a Közlekedési Főigazgatóság minden eddiginél részletesebben a *hosszú időre szóló* fejlesztési elképzeléseket, és ezért kéri a látogatók véleményét, javaslatát.

Tervek 2000-ig

Milyen lesz a *holnap közlekedése*? Belátható idő múlva hatszáz ezer autó jár majd Budapesten, de még 2000-ben is a legtöbb pestit a föld alatti — föld feletti gyorsvasutak és a buszok szállítják. Ezért a legfontosabb a *tömegközlekedés fejlesztése*.

A teljes — a fővárosi közlekedést egészen megújító — gyorsvasúti rendszer megvalósítása sok-sok év feladata. De a munka elkezdődött, épül a metró, sőt az első föld alatti pálya, a *holnap a mában* — az Őrs vezér tér és a Deák tér között már ízelítőt ad, hogy milyen vonzó közlekedést akar megvalósítani a Fővárosi Tanács.

S több, helyileg gyakran távoleső munka is egy nagy, *térben és időben összefüggő* elképzelés szervezése. Budán a HÉV köreg alá helyezése, a Batthyány tér és a Déli-pályaudvar környékének rendezése, ugyanúgy a 2000-ig kidolgozott tervek megvalósítása, mint a Szentendrei út vagy a Fehérvári út építése, hiszen egyidőben készül a gyorsvasúti hálózat és a felszínen a közúti tengely-rendszer, a zugló-budaörsi tengely után most az óbuda-budafoki főút.

Már jövőre

A gyorsvasúti rendszer vagy a közúti hálózat sok fórumon megvitatott, *tudományosan megalapozott*

elképzelés. Vajon akkor mivel segíthet a lakosság hol várja a tanács a közvélemény megjegyzését és javaslatát.

A gyorsvasúti hálózatot a *buszok egészítik ki*, 2000-ben is több városrészből buszok szállítják majd az utasokat a föld alatti állomáshoz. Mindez alapjában megváltoztatja az egész mai budapesti közlekedést, s ezt részletében, egy-egy területen már *1972-ben tapasztalják*: majd a fővárosiak, amikor átadják a metró budai pályáját.

Az előzetes javaslat szerint a hegyvidékről több busz csak a Moszkva térig jár majd, egvebek között a 39-es és az 56-os. A másik nagy gócpont a Batthyány téren lesz. Idáig menne a 60-as, a Rózsadombról a 11-es és a Flórián térről a 36/A. A 6-os útja a Nagyvárad térről megrövidülne a Margit-híd budai hídfőjéig, az óbudaiakat pedig a 6/A szállítaná a Flórián tértől a Madách térig. A 16-os a Lánchídon, az 5-ös pedig az Erzsébet-hídon járna a pesti hídfőig. De még hosszan sorolhatnánk a többi — ismételjük — *előzetes, jóvá nem hagyott* elgondolást.

Gyorsabb kapcsolat

Ilyen sok változást — egvebek közt megszűnne a mai, egész Pestet és Budát átszelő 5-ös, 6-os és 39-es busz — csak úgy lehet megvalósítani, ha *idejében* megismertetik és megértetik ezek fontosságát.

Tény, hogy a metró és a föld alatti HÉV minden eddiginél *jobb, gyorsabb* kapcsolatot teremt Észak-Buda és a Belváros között. Felesleges lesz, hogy a 5-ös, a 60-as mai útján járjon. Ugyanakkor a rövidítés meggyorsít több buszjáratot — a mai 6-os vagy 39-es vonalon a sok jelző-

lámpa miatt képtelenség megtartani a menetrendet —, sok kocsit felszabadít, hogy enyhítsék a zsúfoltságot és mentesítsék a Lánchídat.

Elképzelhető, hogy a mai javaslat egy-egy részletében nem minden itt lakónak felel meg. Ezért fontos, hogy még *döntés előtt, a kellő időben* meghallgassák a legérintettebbek, az utasok véleményét, s ha kell, más, jobb tervet dolgozzanak ki.

De a kiállítás módját ad arra is, hogy kibontakozzék a *nyílt vita* a többi, a fővárosi közlekedést hosszú időre meghatározó elgondolásról is.

Aczél Kovács Tamás