

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Molnár Aczél Kovács Tamás

Cím:

Kiemelés a BKV ügye.

Forrás:

Eszri Hírlap

(Hely)

(Idő)

1971. okt. 27.

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Tárgy

385.83

Hely

Idő

"1971"

Személy

Helyszám

244
Nemcsak a BKV-ügye

Eredményes volt-e a múlt kedden, Újpalotán tartott közlekedési szemle? Egy hét után a lakók azt mondják: *valamelyest egyenletesebbé vált a forgalom.* Érezhetőbb lesz a javulás, ha gyorsítják a 73-ast, s még több buszt állít forgalomba a BKV.

A 107-es után most elindulnak a 106-os gyorsbuszok. A gyorsítás feltétlenül hasznos, de: *a zsúfoltság Kelenföldön és Óbudán akkor enyhül, ha a BKV egyúttal sűrítetheti is a járatokat.* Vagyis ha megérkeznek az új buszok.

Hogy több busz járjon, ahhoz több sofőr kell. Ezért rendkívül fontos, hogy *a kormány határozata megállította az elvándorlást a BKV-tól, sőt, megfordította a folyamatot.* S az intézkedések első hatása: Újpalotán és másutt megindulhat sok, eddig sofőr nélkül garázsban maradt busz.

De többről van szó, mint hogy a kormány — a főváros vezetőinek javaslatára — leszállította a BKV-nál a nyugdíjkorhatárt, s hogy több kedvezményben részesülhetnek a közlekedési dolgozók. Az intézkedések hangsúlyozzák *a tömegközlekedés elsőségét, s kifejezik, hogy a budapesti közlekedés fejlesztése nemcsak a BKV és a Fővárosi Tanács feladata, hanem: országos ügy.* S ez természetes. A metró ugyanúgy az egész ország büszkesége, mint a budai vár. Tegyük hozzá azt is: *a Körúton naponta több vidéki jár, mint bármely vasúti vonalon.* Ezért jogos igény, hogy a fővárosi közlekedés fejlesztését országos szinten segítsék meggyorsítani.

Ezt a gondolatot erősíti a kormány legutóbbi határozata: *a tervezett határidő előtt kell megépíteni a metró következő, észak-déli pályáját.* A munka gyorsítása hatalmas feladat, megkívánja újabb országos források bekapcsolását.

Reméljük, a két határozat eldönt majd egy nagy vitát. Ma a tervezésben két fő vélemény csap össze. Mindkét felfogás hívei elfogadják: *meg kell építeni a fővárosban a teljes gyorsvasúti rendszert.* De az egyik tábor azt állítja: *a felszínen már nincs sok lehetőség, az erőket főleg a földalattira kell fordítani.* A másik viszont úgy vélekedik: *a gyorsvasúti hálózat kiépítése legkevesebbet is év, s addig is állandóan javítani kell a felszíni közlekedést.* Elsősorban a buszok fejlesztése hozhat még változást.

A buszok híveit támogatja sok-sok budapesti tapasztalat. Amikor egy-egy vonalon már úgy látszott, hogy teljes a csőd, akkor kiderült, még segíthet a gyorsítás vagy a kisebb buszok kicserélése *nagyobbakra.*

A legújabb hírek pedig arról számolnak be: sok nagyvárosban, ahol különben jóval több személyautó van, mint Pesten, épül a földalatti vasút, s közben sok száz buszt vesznek. Egyebek között az Ikarustól. A buszoknak külön utat jelölnek ki, vagy egyrészt módon védik meg a tömegközlekedés elsőbbségét.

Nálunk sincs más lehetőség. Amikor gyorsítjuk a földalatti hálózat építését, ugyanakkor meg kell vizsgálnunk azt is: *hogyan oldhatjuk meg több, a mainál gyorsabb, kényelmesebb és nagyobb busz vásárlását.*

Aczél Kovács Tamás