

Vándor Pál

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

## A Hungária körút alatti kéregvasútról,

Szerző: ..... a „régí“ földalatti

Cim: ..... és a 2-es villamos vonalának meghosszabbításáról,

Forrás: ..... az ülőkalauzi rendszerről

beszélt Budapest közlekedési kormánybiztosa

*Vépközlöny*

1957. 9. 1. (Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Oszályozás

Tárgy 385.85

Hely

ldő "1957"

Személy

Helyszám

Budapest közlekedésének, elsősorban a villamosközlekedésnek súlyos nehézségei mindenki előtt ismeretesek és ennek hibáit naponta a bőrünkön érezzük. Erről beszélt sok szakember előtt péntek délután a Táncsics Kör rendezte ankéton **Tóth Mihály** Budapest közlekedési kormánybiztosa.

### A földalatti vonalának meghosszabbítása

A kormánybiztos szerint Nagy-Budapest közlekedési problémáinak megjavításához szükséges a még oldalfekvű vágányok középrehelyezése, az egyvágányú pályák kettős vágányúvá átépítése, a forgalmas gócpontok és terek rendezése, új vonalak létesítése és bizonyos vonalak meghosszabbítása. Így például *földalatti villamosvonal jelenlegi vonalának meghosszabbítása a Molotov térig, ahol csatlakozna a 2-es vonalához. A 2-es vonalát először a Dráva utcáig, majd az újpesti rakparton keresztül a Rákospatakig kell meghosszabbítani.*

### Alacsonyabb lépcsők, szélesebb peronok

A járműveket mielőbb nagyteljesítményű motorokkal és jobb hatásfokú fékberendezéssel kell ellátni és ajánlatos megszüntetni a nem feltétlenül szükséges megállóhelyeket. A le- és felszállás meggyorsítása érdekében az új villamoskocsikra *alacsonyabb lépcsőket, szélesebb peronokat és peronajtókat kell építeni* és több kocsiból álló szerelvényeket kell indítani, egy vonalon azonos kocsifajtákkal, hogy a különböző sebesség ne fokozza a torlódást.

### Földalatti gyorsvasút, — vagy kéregvasút

A budapesti villamosforgalom megjavításának első feltétele a *Hungária körúti vonal teljes kiépítése*. A tervek szerint a *Dunától a Dunáig* kell kiépíteni a Hungária körúton egy gyorsvasúti jellegű közlekedési útvonalat. Az egyik tervet, a kéregvasútét, már kidolgozta a fővárosi tanács Mélyépítő Tervező Vállalata. A kéreg alatti villamosvonal a *Váci úttól a Salgótarjáni útig* akadály nélkül kiépíthető, innen azonban a vasúti keresztezések miatt a *Ganz és a MÁVAG irányában* kell majd tovább vezetni a tervezett útvonalat az *Üllői utat keresztezve a Soroksári útig*. Az építkezés kereken 620 millió forintba kerülne s ezért sokkal reálisabb az a terv, amelyik a villamosvágányokat a föld színén fektetné le, aluljárók beiktatásával. Ennek költsége mindössze 240 millió.

A közlekedési kormánybiztos felvetette: helytelen lenne 680 millió forintot áldozni a Népstadion és a Deák tér között építendő földalatti gyorsvasút vonalra, mert ez a rövid utat alig enyhítené a Rákóczi úti túlzásfóltóságot.

A távolabbi tervek között szerepel a *Csepelt Kőbányával és Kispesttel összekötő közlekedési vonal* létesítése. A kormánybiztos szerint helyesebb lenne villamosvonalat építeni a tervezett trolibusz-vonal helyett, felhasználva a jelenlegi villamos és HÉV-vonalakat. A távolabbi tervek között szerepel egy *Rákospataki és Pécellel összekötést teremtő új BEV-vonal* építése is.

### Egységes jegyrendszer?

A közlekedési kormánybiztos döntő fontosságúnak tartja az *Erzsébet-híd* mielőbbi felépítését. Ezen a hídon 1943-ban naponta mintegy 150 000 ember utazott. A híd újjáépítése a szakértők szerint hat és fél év alatt megtérülne.

Végezetül a »lógás« kérdéssel foglalkozott **Tóth Mihály** kormánybiztos. A túlzásfóltóság miatt sokan ma akaratuk ellenére sem tudnak jegyet váltani — ismerte el — s a nemfizető utasok évenként körülbelül negyven millió forinttal károsítják meg a vállalatot, ami 50 új motorkocsi ára. Javasolja az *ülőkalauzi rendszer bevezetését*. A *kalauz részére az utasok ülőhelyénél magasabb kezelőasztalt* kell úgy elhelyezni, hogy a *felszálló utas feltétlenül elhaladjon a kalauz előtt*. Szükséges a jegyrendszer egységesítése is, a külföldön bevált *vonaljegyrendszer bevezetését* javasolja.

Vándor Pál