

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

Hely

Szerző:

Cím:

## Budapest közlekedésének fejlesztéséről tárgyalt

A fővárosi tanács pénteken az Újvárosháza nagytermében ülést tartott. A tanácsülésen megjelent Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja, a Budapesti Pártbizottság első titkára, továbbá a főváros vezetői és a közlekedési dolgozók képviselői. Az ülést dr. Pesta László VB-elnökhelyettes nyitotta meg, majd a legutóbbi tanácsülés óta megválasztott Kelemen Lajos elnökhelyettes és Fajkos Aladárné, a végrehajtó bizottság titkára a fővárosi tanács előtt letette a hivatali esküt.

### Több és nagyobb befogadó képességű tömegközlekedési eszköz kell

Ezután Bartos István VB-elnökhelyettes ismertette a főváros közlekedési helyzetét, s a megoldásra váró feladatokat. Elmondta, hogy a közlekedés fejlesztésében az elmúlt években nagy eredményeket ért el a tanács.

Elsősorban a munkáslakta kerületekben építettek új villamosvonalakat mintegy 40 kilométer hosszúságban.

Ezekben a kerületekben sűrítették az autóbushálózatot is; a felszabadulás előtti 9 vonallal szemben ma már 48 új vonal köti össze a külső kerületeket egymással és a belvárossal. A felszabadulás után a főváros útvonalain — új közlekedési eszközként — megjelent a trolibusz, amelynek hálózata ma már 34 kilométeres. Az autóbushálózat vonalainak hossza meghaladja az 500 kilométert.

A továbbiakban hangsúlyozta: a közlekedési dolgozók nagy többsége igyekszik munkáját jól ellátni. De még akadnak bosszantó hibák. Ilyen például a korai indítás a végállomásokról, egyes kocsivezetők és kalauzok figyelmetlensége. Az utóbbi időben azonban nagy erőfeszítések történtek a hibák kiküszöbölésére. Sok nehézséget okoz a reggeli és a délutáni csúcsforgalom. Ennek enyhítésére

növelni kell a tömegközlekedési eszközök számát, nagyobb befogadó képességű járművek forgalomba állításával is csökkenteni kell a csúcsforgalmi terhelést.

Nagyban gyorsítja majd a forgalmat az Erzsébet-híd, amelyen

csak a tömegközlekedési eszközök igénybevételével naponta 160 ezer utas fog áthaladni.

### Hogyan gyorsulhatna a fővárosi közlekedés?

Az útvonalak és a csomópontok átbocsátó képességének növelésére gyorsítani kell a villamosokat és az autóbuszokat. Nálunk a villamosok még nagyon lassan haladnak; a Rákóczi úti kocsik sebessége például alig haladja meg az óránkénti 10 kilométert. Az autóbushálózatonál is meglehetősen rossz a helyzet. A 15-ös busz például óránként 14 kilométeres sebességgel halad, lassabban, mint a 2-es villamos. Ennek egyik oka az is, hogy nagyon sűrűek a megállóhelyek. Ezért minden esetben gondosan meg kell vizsgálni egy-egy új megállóhely létesítését, s felül kell vizsgálni az elmúlt években létesített jó néhány megállóhely létjogosultságát.

A közlekedés egyenletesebbé tételére határozottabban kell alkalmazni a lépcsőzetes munkakezdet.

Bartos elvtárs ezután új, korszerű járművek bevezetésének szükségességéről beszélt. Elmondta, hogy a Fővárosi Autóbusz Üzem jövőre 25 csuklós autóbust helyez forgalomba, s remélhetőleg sikerről kialakítani a csuklós trolibuszt is. A tömegközlekedési eszközök zavartalan forgalma céljából gondolni kell a KRESZ korszerűsítésére is.

### A közlekedésfejlesztési terv fő előirásai

Jövőre — a jóváhagyott városrendezési terveknek megfelelően részletes közlekedésfejlesztési tervet dolgoznak ki.

A villamoshálózat fejlesztésének egyik módja a 2-es vonal északi meghosszabbítása, amelynek révén tehermentesíteni lehet majd a Marx teret és a Váci utat. Új, körgyűrűs vonalat kell kialakítani a Hungária körúton, ahol a forgalmat a nagy befogadó képességű csuklós trolibuszok sem tudják majd ellátni, s csak a villamos segíthet. Felmerült az a javaslat is, hogy a Hungária körutat gyorsított úttá alakítsák ki. A trolibuszhálózatot belterü-

leten nem kívánják továbbfejleszteni, szó van azonban helyi járatok kialakításáról. Foglalkozni kell majd a későbbiekben a fogaskerekű villamosvasút korszerűsítésével is. A távlati tervben a HÉV-vonalak gyorsvasúttá fejlesztését kívánják előirányozni. A földalatti gyorsvasút keletnyugati vonalának megépítésével gondolni kell majd a gyorsvasút csatlakozásainak kialakítására.

Az úthálózat fejlesztésének egyik fő akadály, hogy

101 vasúti kereszteződés van Budapesten; ezek közül 27 olyan, ahol autóbusz is közlekedik.

Kétirányú intézkedésre van itt szükség: a MÁV-val egyetértésben új sorompókezelési módszert kell kidolgozni, másrészt, elő kell készíteni vasúti alul- és felüljárók építését. Az elgondolások szerint az első aluljárók a Hungária körúton, a Szegedi úton, a Kacsóh Pongrác úton és az albertfalvi vasúti kereszteződésnél épülnek majd meg. Végül arról beszélt Bartos elvtárs, hogy a villamospályák építésénél

továbbra is számol a tanács a főváros lakosságának önzetlen támogatásával,

társadalmi munkájával. A tanács kéri az utazóközönséget, hogy fegyelmezett közlekedésével segítse a közlekedés gyorsítását.

A beszámoló után sok tanács-tag mondta el észrevételét, javaslatát. Több felszólaló szóvá tette, hogy a Soroksári út és a Fehérvári út túlszűfolt, s korszerűsíteni kell ezeket. Sokan szorgalmazták, hogy új, automatikus berendezésekkel javítsák a forgalom irányítását. A forgalmas főútvonalakat a jelenleginél jobban kell világítani, lehetőleg higanygőzlámpákkal, fénycsövekkel kell ellátni azokat.

A felszólalásokra Bartos István VB-elnökhelyettes válaszolt; ezt a tanácsülés tudomásul vette, majd a végrehajtó bizottságnak a közlekedésfejlesztésre vonatkozó jelentését egyhangúlag elfogadta. Ugyancsak elfogadta a tanácsülés a temetői szabályrendelet módosítását.

Az ülés dr. Pesta László VB-elnökhelyettes zárószavával ért véget.

Uilaki László

1960. dec. 17.