

244 *Kormányzati intézkedések* *a budapesti tömegközlekedés gyorsítására*

1976-ban megindul a metró a Nagyváradi tér és Deák tér között
Alul- és felüljárók
Ülést tartott az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága

Pénteken délelőtt Rődönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszter és Szépvölgyi Zoltán, a fővárosi tanács elnöke Budapest közlekedésének jelenlegi helyzetéről, s a távlati fejlesztési tervekéről tájékoztatta az országgyűlés építési és közlekedési bizottságát, amely Kalmár János titkár elnökletével tartott ülést.

A tömegközlekedés helyzetének javítása milliókat érintő kérdés, ezért nem gazdasági, hanem politikai ügy. A negyedik ötéves tervben minden eddiginél nagyobb összegeket biztosított a népgazdaság a fővárosi közlekedési beruházásokra, és az elmúlt években a kormány további százmilliókat bocsátott rendelkezésre, elsősorban a metróhálózat fejlesztésére. *Minden lakosra évi 761 utazás jut — napi átlagban 2,1.* A többség érdekeit figyelembe véve a személygépkocsik számának emelkedése ellenére, *a jövőben is a tömegközlekedésnek kell előnyt biztosítani,* hiszen a BKV járművei bonyolítják le a napi forgalom 84 százalékát. *A kelet—nyugati metróvonalon a vártnál csaknem 50 százalékkal nagyobb a forgalom,* ezért most a Szovjetuniótól soron kívül új járműveket vásárolunk, *s az eddigi három helyett ötkocsis szerelvények fognak közlekedni.* Az eredetileg tervezettnél több autóbust állítanak forgalomba a

negyedik ötéves terv időszakában — 1120-at —, s nagyobb befogadóképességűeket.

A BKV-nál az átlagosnál is nagyobb volt a fluktuáció, a forgalmat csak túlórázásokkal tudták fenntartani. *A kormány intézkedései eredményt hoztak: megszűnt az elvándorlás, sőt, ezerral emelkedett az autóbusz-, gépjárművezetők száma. Bevezették a lépcsőzetes munkakezdet, ezzel 10—30 százalékkal csökkentették a zsúfoltságot a csúcspokban.* A közvetlen közeljövőben több intézkedést kell tenni, hogy az utak telítettsége mellett ne csökkenjen az utazási sebesség. *Hogyan oldható ez meg?*

Az észak—déli metróvonal építésére 9 milliárd forintot fordítanak, 1976-ban átadják a Nagyváradi tér—Deák tér közötti szakaszt, majd kétévenként következik újabb vonalnyitás, s így 1980-ban már Kispest és Angyalföld között föld alatti gyorsvasúttal utazhatunk. Itt is és mindenütt, ahol metróépítés lesz, valamennyi nagyobb csomópontban aluljárókat alakítanak ki. *Már tervezik a budafok—újpalotai és a dél-buda—zuglói metróvonalat.*

Fokozatosan átépítik a HÉV-vonalakat is, gyorsvasúti rendszerre, a csepelit pedig „kéreg alatt” bevezetik a Kálvin térig. Hatvan olyan vasút—közút kereszteződés van, ahol naponta több mint 12 órán

át tartják zárva a sorompókat, fokozatosan ezek áthidalására törekednek.

Több olyan csomópontot átépítenek, amelyek ma már csaknem megbénítják a forgalmat, *így például az Alkotás utcánál az Erzsébet-híd budai kapujában emeletes útrendszer alakul ki. Záborszky Ferenc, Pázsit Árpád, Kovács Sándor, Korponai Lajos, Buzsá Barna, Juratovics Aladár, Daradics Ferenc és Riss Jenő közérdekű kérdéseire is választ adott a miniszter és a fővárosi tanács elnöke. Az állami dotáció összege évről évre emelkedik, de sem tarifamódosítást, sem pedig a bérletrendszer megváltoztatását nem tervezik.*

A Belvárosból fokozatosan ki akarják telepíteni a raktárakat, és ezek helyén üzleteket alakítani ki, ezzel a kereskedelemnek is segítenek, ugyanakkor csökkentik az utak zsúfoltságát. *Nyolc Duna-hídunk van, ezek közül négy ma már rendkívül túlterhelt. Mindenekelőtt az Árpád-híd szélesítését tervezik, mert erre a műszaki lehetőségek adottak. A távlatokban szó van a volt Kossuth-híd helyén egy Duna alatti közúti aluljáró építéséről és a Budafok—Csepel közötti hídról is. Tervezik a Hungária körüli körgyűrű kiépítését, a forgalomirányítás korszerűsítését, automatizálását.*

Moldován Tamás