

1977 APR 17

NÉPSZAVA

Budapest

Továbbfejlesztik a troliközlekedést

Újabb 80 kilométer hálózat — A közeljövőben megszűnik az autóbuzsoközlekedés a Kacsóh Pongrác lakótelepen — Sikeres együttműködés

A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1963-ban határozatot hozott: 1980-ig fokozatosan meg kell szüntetni Budapesten a trolibusz-közlekedést. A közelmúltban részletes terv készült a fővárosi trolibuszhálózat bővítésére, s hozzáláttak a felső vezetékek építéséhez. Mi indokolja az előbb halálra ítélt trolit továbbfejlesztését — erre kértünk választ **Biró Lajostól**, a BKV forgalmi vezérigazgató-helyettesétől.

— Az 1960-as években Nyugat-Európában szinte mindenütt fokozatosan megszüntették a trolibusz-közlekedést, s a legtöbb szocialista országban is ilyen tervekkel foglalkoztak — hangzik a válasz. — A trolit az 1940-es években jött divatba, de 1950-tól lényegében új típusokat nem fejlesztettek ki Budapesten is zömmel olyan járművek közlekedtek, amelyeket még 1949-ben vásároltak. Ezek üzemeltetése rendkívül drága volt, egy utas szállítása sokkal többbe került,

mint az autóbuzson. A járművek lassan gyorsultak, kis befogadóképességűek voltak, így egyre inkább alkalmatlannak bizonyultak a növekvő forgalom lebonyolítására. Így került sör a Baross utcai trolivonal megszüntetésére is, ezzel a hálózat 28 kilométerre csökkent.

— Most mégis miért szavaztak a trolira?

— A Szovjetunióban új típusokat fejlesztettek ki, s nálunk is sikerült a mai követelményekhez igazodó technikai előfeltételeket biztosítani. Megkezdődött a Szovjetunióból a ZIU 9-es típusok importját, amelyek már háromajtósak, léglap rugózásúak, szervókörmánnyal készültek, sokkal jobban gyorsulnak, mint elődeik és nagyobb befogadóképességűek. A hazai gyártást is biztosítani tudtuk: az Ikarus készíti a karosszériát, s az alvázat, a Szovjetunióból hozzuk be az elektromos berendezéseket, s mi vállaltuk az összeépítést. Ezekből a kooperációs csuklós trolikból

50-et állítunk forgalomba az ötödik öt éves terv időszakában, a szovjet típusokból pedig — az idén már a ZIU 10-est hozzuk be — kétszázat. Megváltozott az üzemanyag ára, s a jelentős emelkedés miatt ma már a trolit üzemeltetése gazdaságosabb, mint az autóbuzsoké a nagyobb beruházási költségek ellenére. A legfontosabb érv pedig: túlszűfoltta váltak az utak, rendkívül nagy a levegőszennyezettség, elsősorban a Belvárosban, de a környezetvédelmi szempontokat figyelembe akarjuk venni a lakótelepeken és a hegyvidékeken is.

— Hol tervezik a trolihálózat bővítését?

— Jelenleg évente 60—65 millióan utaznak trolin, 1980-ban már 250 millió utas lesz. Az új program alapján az első 14,6 kilométer hosszú vonal a Filmúzeum és a Kacsóh Pongrác út között lényegében elkészült, a próbák hamarosan elkezdődnek és néhány hét múlva a 74-es trolit fog itt közle-

kedni. Meghosszabbítjuk a 75-ös vonalát, a 79-es trolit vonalát a Dráva utca—Pozsonyi út—Kárpát utca útvonalon hosszabbítják meg. S az első hegyvidéki terv: az 58-as villamos helyett trolival juthatunk majd el Zugligetbe.

Távlati elképzeléseink között szerepel: Újpest, Békásmegyver, Dél-Buda bekapcsolása is.

— Az ötödik öt éves terv időszakában 80 kilométerrel bővítjük a trolihálózatot. Sokan kérdezik, a szűk utcákban elfér-e a trolit? Ahol az autóbuzs közlekedni tud, a trolit is elfér. Az új típusok menetideje 10—15 százalékkal rövidebb, mint a régieké, s ott, ahol az autóbuzst felcseréljük, az utazási időt nem változtatjuk meg. A legtöbb gondot a vezetékszakadás okozza, de az új járművekbe már beépítünk akkumulátort, így ha áramkihagyás, vagy más műszaki zavar van, „saját” lábukon tovább folytathatják útjukat. **Moldován Tamás**