

Gyorsabb, kényelmesebb és jobb lett a főváros közlekedése

Ujból járnak a hajnali nagyvásártelepi autobuszok Biztosítani kell az összeköttetést az új zsidóvárosihoz

Lapunk legutóbbi számában ismertettük a magyar vasutak munkáját és a vasúti dolgozók kimagasló teljesítményeit. Most a többi közlekedési ágazat vállalatának termékeit ismergetjük, így elsősorban a főváros közlekedésében beállott nagyarányú fellendülés részleteit.

Rendezett terek, terelőszávok

A főváros belső közlekedésének fejlődését számos eredmény mutatja. Mindenki előtt ismeretes a *Kálvin-tér* átépítése és ezzel Budapest egyik legregibb, szinte már legendás módon „megoldhatatlan” közlekedési problémájának megoldása. Ugyanígy oldják meg rövidesen a *Marx-tér* közlekedését is, miközben a *körtutak* villamosközlekedése is végleg rendeződött.

A villamosközlekedés meggyorsult, ami az utasoknak kényelmét jelenti — ha ezt ma még nem is látják be annyira, amennyire máris bekövetkezett.

A főváros forgalmasabb utain ügynevezett *terelőszávok* egyszerűsítik és könnyítik az eddig bonyolult gépkocsiforgalmat. Erre elsősorban azért volt szükség, mert a gépkocsi száma, különösen pedig teljesítménye megsokszorozódott.

Budapesti „metro”, csepeli gyorsvasút

Megkezdődött a *budapesti gyorsvasút* építése is.

A „metro” egyik legnagyobb teljesítménye lesz az ötéves közlekedési tervnek

és óránként 30.000 utas gyors és kényelmes szállítását jelenti majd. A gyorsvasút első szakasza az ugyancsak most épülő Népstadiontól a Déli pályaudvarig tart.

Az építkezések szovjet tervek, szovjet gépek és szovjet szakemberek segítségével indultak meg, hogy a budapesti új földalatti méltó

társa legyen a világon ma egyedülálló moszkvai metrónak.

Nagy lépésekkel javult a főváros külterületeinek közlekedése is.

Eltűnt a rosszemlékű „halálsorompó”, befejezéshez közeledik az óbudai Sztálin-híd,

mely először a Margitszigettel, majd később Újpesttel köti össze Buda északi részét.

Megkezdődött a csepeli gyorsvasút építése is és az ezüstvonatok számára százméteres új Duna-hídat állítanak fel.

A gyorspályán 70 kilométeres sebességgel, 16 perc alatt száguldanak majd az ezüstvonatok a Boráros-térről Csepelre.

Élelmiszer-kiskereskedők kérésére

A Fővárosi Autobusz Községi Vállalat közli, hogy június 26-tól, hétfőtől kezdve rendkívüli hajnali autobuszjáratokat indított a Nagyvásártelepre. A járatok újbóli megindítása az élelmiszerkiskereskedők kérésére történt.

R. P. I. jelzéssel Újpestről, az Arpád-térről 3.45 órai indulással az újpesti Bajcsy-Zsilinszky-úton, Arpád-úton, Váci-úton, Marx-téren, Nagykörúton, Boráros-téren, Soroksári-úton, Kvassai-úton át közlekedik autobusz a Nagyvásártelepre.

R. P. II. jelzéssel a Bulcsu-utcától 4 órai indulással a Váci-úton, Marx-téren, Kiskörúton, Kálvin-téren, Lónyay-utcán, Soroksári-úton, Kvassai-úton át közlekedik autobusz a Nagyvásártelepre.

O. B. jelzéssel az óbudai Flórián-térről indul 4 órai indulással a Kiskörúton-utcán (a vágányfektetési munkálatok befejezte után a Knurr Pálné-utcán), Lajos-utcán, Kunfi Zsigmond-utcán, Mártírok-útján, Széll Kálmán-téren, Krisztina-körúton, Gellért-rakparton, Szabadsághídon, Tolbuhin-körúton, Lónyay-utcán, Soroksári-úton, Kvassai-úton át közlekedik autobusz a Nagyvásártelepre.

SZOLGÁLATI AUTOBUSZON a zuglói Bosnyák-térről 4 órakor utazhatnak be a Nagyvásártelepre utazni szándékozók a Nemzeti Színházig, ahol az R. P. I. kocsiira szállhatnak át.

A Nagyvásártelepi járatokon a velteldij 3 forint. Ugyancsak 3 forintos

52.



Szerző: Cím: <i>Gyorsabb kényelmesebb és jobb a főváros közlekedése</i> Forrás: <i>Nagyvárosi közlekedés</i>		Budapestre vonatkozó újságcikkek	
		Budapesti nyomda NY., Közp. Várostulaj. — 1896/6	
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)	(Oldal)
1917. júl. 1.	1	1	1
Helyszám:	Személy:	Idő:	Hely:
1917	1	1	1

Oszlályozás
385.83

átszállójegyet kell váltaniok a zuglói
szolgálati felszállóknak.

Budafokról levél jött...

Nagybudapest megalakulása óta Budafok is a fővároshoz, annak XXII. kerületéhez tartozik. Ahogyan azonban a többi peremvárosok beolvadása után nyomban megindult ezek közlekedésének fővárosi színvonalra emelése, úgy ez egyelőre nem történt meg Budafokon, mely továbbra is csak a költséges HÉV-járáttal, vagy a lassan beérő vonattal tud a főváros belterületére járni.

A HÉV is csak óránként indul, úgyhogy a budafokiak valóban nem érezhetik még, hogy budapestiek lettek s az utazgatás helyett gyakran választják az olcsóbb és végső fokon alig lassúbb levelezést. A budafokiak türelmetlenek és úgy látják, mintha a HÉV bevételi okokból ma is olyan *monopóliumra* törekedne Budafokon, mint amilyen monopóliuma valamikor valóban volt. Emellett — a kétségtelenül túlzó budafoki vélemény szerint — nem annyira a közönség, mint inkább a vállalat belső szempontjai jutnak érvényre s ha ezek szükségessé teszik, akkor a HÉV piros sapkát tesz a fejére és vasúttá változik, más vonatkozásban pedig villamos akar lenni.

Az ilyesféle és hasonló beállítás természetesen téves és helytelen. Valóban igaz viszont, hogy

a budafoki közlekedésen javítani kell.

Minden bizonnyal javítani is fognak.

Erős forgalomra számít az új „Teleki-tér”

A főváros közlekedése egyre jobb és kényelmesebb. Ezután is van azonban még munka, mert Budapest terjeszkedésével újabb és újabb tennivalók jelentkeznek. Ilyen az ecseriúti új zsibárupiac közlekedésének megoldása.

Az új és előreláthatólag nagyforgalmú piacnak egyelőre nincs közvetlen villamos, sem autobusz összeköttetése a főváros belső részeivel.

Az érdekelt szakmák a KISOSZ-on keresztül már felhívták illetékesek figyelmét erre és a főváros tanácsa is foglalkozik a kérdéssel. Feltétlenül szükséges közvetlen villamosjáratok és közvetlen autobuszjárat beállítása, de ezeken felül

szükséges az üzleti idő alatt működő autótaxiállomás létesítése,

sőt — lehetőség szerint — feltételes vasúti megállóhely is a helyi személyvonatok számára. Mindezek a közérdekű észrevételek már az illetékes közlekedési szervek elé jutottak, úgy hogy az új zsibárupiac megnyitására bizonyára megoldást is nyernek.