



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: Budapest is fejlessze ki az autobuszközlekedést!

Forrás: Az Újság

Bm
(Hely)

1925. 11. 28.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385. 870

Hely

Idő

"1925"

Személy

Helyszám

London, Páris, Milano után Budapest is fejlessze ki az autobuszközlekedést!

Sok az előnye az autobuszoknak. — Lehetetlenség, hogy a Rózsadombnak, a Várnak, a Margitszigetnek ne legyen semmiféle közlekedési eszköze. A Wesselényi-, a Dohány- és a Király-utcán sincs közúti közlekedés.

Mindenekelőtt az utakat kell rendbehozni.

A fővárosi közlekedési bizottság egyik ismert tagjától kaptuk az alábbi érdekes fejtegetéseket, amelyek az autobuszközlekedés hatalmas perspektíváját tárják elénk. A cikknek az ad különös aktualitást, hogy a közlekedési bizottság — mint megírtuk — éppen tegnap döntött az autobuszközlekedés kifejlesztése mellett.

A közlekedés kérdésével csak nálunk foglalkoznak felületesen. A világ minden nagy városában a közlekedésügy a legfontosabb városi kérdések közé tartozik. Mi még mindig a villamosközlekedésnél tartunk, míg

London, Páris, Berlin, Milánó és a többi nagy metropolis a villamosközlekedésről áttért az autobuszra.

A villamosokat a városok belső területéről teljesen kiküszöbölték és csak a külső periferiákon használják a környékbeli községek forgalmának a lebonyolítására. Nem kell nagy szakembernek lenni, hogy az ember rövid gondolkodás után rájőjjön arra, mily rendkívül nagy előnye van az autobusznak a villamossal szemben.

Szemléltetőül csak néhány adatot sorolok fel, ami világossá teszi a helyzetet. A villamosközlekedéshez elsősorban nagy központi áramfejlesztő-telep kell, amelynek megépítése, berendezése, fentartása, továbbá a hajtóenergiának előállítására horribilis összegbe kerül. A sinek le-

jektetése, ezeknek egész éven át való javítása szintén sok pénzt emészt fel. Azután kell az áramközvetítő huzalhálózat, az ehhez szükséges oszlopokkal, amelynek megépítése és karbantar-

sa szintén horrendum összegbe kerül. A feloroltakon kívül még sok-sok minden szükséges a villamosvasút üzembentartásához.

Az autobuszközlekedés előnyeiről csupán a következőket sorolom fel: Ha a villanyáramfejlesztőtelepen defektus történik, akkor a főváros azon részén, ahonnan a villamoskocsik az áramot kapják, megáll a közlekedés.

Ha egy villamoskocsin motorhiba áll be, megáll a kocsil és az utána következő kocsik szintén kénytelenek vesztegelni.

Az autobusz magával viszi azt a pár liter benzint, ami elég a hajtóenergia szolgáltatására. Ha az autobuszmotorban defektus történik, akkor a sofőr az autobusszal félreáll és az utána következő autobuszok mehetnek tovább. Ha a villamosmossineken egy teherkocsi keresztülhalad és a kereke véletlenül eltörik, míg a teherkocsi ottan el nem viszik, az egész útvonalon megáll a közlekedés. Sorolhatnák még fel nagyon sok érvert az autobusz előnyeinek és a villamosközlekedés hátrányainak igazolására, de azt hiszem egyelőre ez is elég.

Egyedül modern közlekedési eszköz a földalatti villamos volna, ha kiépítenék, de erről hosszú ideig szó sem lehet, mert ez olyan mérhetetlen nagy összegbe kerülne, amiről álmodni sem lehet. De fölösleges is volna, mert az autobusz az egész közlekedést kényelmesen, olcsón, jól le tudja bonyolítani. Végre szembe kell néznünk ezzel a közlekedési problémával, mert a villamosközlekedés bizonyos útvonalakon esőddt mondott.

Lehetetlenség, hogy az Aréna-utól a Kossuth Lajos-utcaig, vagy a Kossuth Lajos-

utcatól az Aréna-utig fél óráig tartson egy ut a villamoson, mikor ugyanaz az út sétálva is 15 perc alatt megtehető.

Ha London, ha Páris, ha Berlin, Milano majdnem egész közlekedésüket autobuszcra építik, akkor mi nyugodtan követhetjük ezt a példát. Csak nálunk is azt a szempontot kellene képviselni, hogy a közönség olcsó, biztos közlekedési eszközkhöz jusson és ne az a cél vezessen bennünket, hogy városítsuk az üzemeiket, mert a hatósági kezelésben az autobusz rossz és drága lesz. Különben is a világon mindenütt magánkézben vannak ezek az üzemek, mert csak így lehet gazdaságos konkurrenciát kifejteni. Budapest közlekedésének bölcs vezetői azokat az útvonalakat forszírozzák, amelyek rentabilisak. Nem-e a nagyközönség példátlan neqligálása az, hogy a Rózsadombnak, amelynek 30 ezer lakosa van, semmiféle közlekedési eszköze nincs. A Szent László-ut, a János-hegy, Óbuda egyes pontjai szintén megközelíthetetlenek. Ha a Váci-utól a keleti pályaudvarig akarunk jutni, körül kell utazni az egész várost.

Itt van a Vár, amelynek egyedüli közlekedési eszköze az öreg síkló, a Margitszigeten, amely egyik fénypontja fővárosunknak, csak egy öreg lóvonattal lehet közlekedni.

A Viztorony irányába szintén nem lehet közlekedési eszközzel eljutni, az új löversenyter felé pedig csak *egy irányban vezet eddig a villamos*, ahová ugyancsak autóbuszjáratokat kellene beállítani.

Lehetetlen tovább tűrni azt, hogy a Wesselenyi-, Dohány-, Király-, Főherceg Sándor-utcákon keresztül ne haladjanak közlekedési eszközök.

Az autóbuszközlekedés nagyobb és komolyabb méretű kiépítése, szoros összefüggésben van az utépités, illetve az uttestek burkolatának kérdésével, mert e téren *nagyon elmaradtunk a világ más metropolisától*. A fő utburkolat nemcsak az autóbusz-kényelmi vagy városrendezési szempontból fontos, hanem egészségügyi szempontból is, mert *az aszfaltburkolat nemcsak kellemes, biztos lehetőséget adja az autóbuszforgalom lebonyolításának, hanem a legkönnyebben tisztítható is*.

Arra kell tehát törekedni, hogy a közönség érdekeit szem előtt tartva, mielőbb megvalósuljon az autóbuszközlekedés, egyben a közlekedés általános reformja.