

SZÉP, SZÉP, DE KINŐTTÜK

Huszonöt éves az Engels téri autóbussz-pályaudvar

Születésnapra készülődnek az Engels téren: negyedszázaddal ezelőtt avatták fel az autóbussz-pályaudvart, a hároméves terv legszebb közlekedési létesítményét.

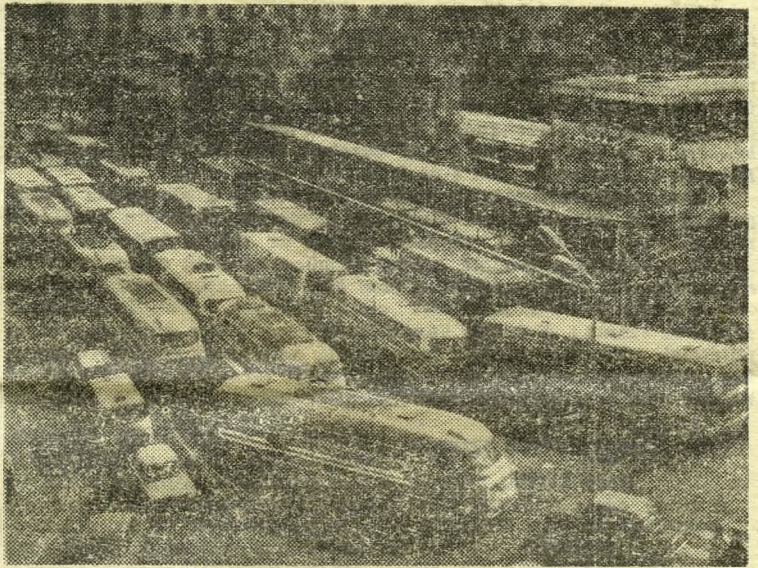
Szép? Mitől lehet egy pályaudvar szép, hiszen az emberben többnyire a nyüzsgés, a tolongás vagy a türelmetlen várakozás emléke marad ébren, s kevésbé törődik az esztétikummal. A szakemberek egybehangzóan állítják: a budapesti autóbussz-főpályaudvar építészeti bravúr. És nem azért, mert az alapozás kezdetétől az átadásig mindössze hét hónap telt el. Hanem azért, mert tervezője, az azóta elhunyt **Nyíri István** kiváló munkájával sok megoldást tekintve megelőzte korát: olyan építményt varázsolt a város közepére, amely kiválóan illeszkedik az egykori Erzsébet téri őspark hangulatába (egyetlen fát sem vágtak ki az építkezés során), és amely ellen az unokáink közül kikerülő városrendezőknél sem lehet majd kifogásuk.

Tízszeres forgalom

Ami az Engels téri pályaudvarral kapcsolatban ma felvetődik, az sem az építészek körében kavart vitát. Hogy miről van szó? Az egyszerű megértés kedvéért tessék egy pillanást vetni az itt közölt fényképre: **autóbussz autóbussz hátán.** Hely híján a pályaudvar forgalmát csak a legnagyobb erőfeszítés árán sikerül lebonyolítani. Ez a sokak által jól ismert jelen. És mi lesz a jövőben?

Akitől a kérdésre választ kérünk, **Takács Endre,** a Volán Trószta személyszállítási főosztály-vezetője, az Engels tér első állomásfőnöke.

— **Igazán nem tudom eldönteni** — mondja —, **hogy 25 évvel ezelőtt okozott több fejfájást nekem ez a pályaudvar, vagy most.** Az akkori gondok persze merőben más jellegűek voltak: a háborús sérüléseket még ki sem



Itt bizony nagy a zsúfoltság.

hevert vasutat sokfelé autóbusszokkal kellett pótolnunk. De milyen buszokkal! Roncsokból építettük újjá őket. Igaz, amikor az Engels téri pályaudvart megnyitottuk, kaptunk néhány új járművet, de így is csupán 14 buszunk volt, amely naponta 46 járatot teljesített. Bár nap mint nap — néha a szó szoros értelmében — késhegyre menő harc folyt itt a jegyekért, a helyekért, ráadásul úgy éreztük, hogy az akkori forgalomnak éppen megfelelnek a pályaudvar méretei, mégis hosszú hónapokig tartott a szigorú vizsgálat, amely azt igyekezett bizonyítani, hogy eltolóztuk a valódi igényeket, herdáltuk a nép vagyont.

— **Vajon mit szólnának ma az akkori kételkedők?** — veszi át a szót **Kiss János,** az Engels téri pályaudvar mai főnöke. — **Naponta 400 induló és érkező járatunk van, eközben 120 autóbussz tölt hosszabb-rövidebb időt itt és az egykori napi kétezeres utasszám 16 ezerre növekedett.** A forgalom már évekkel ezelőtt kinőtte ezt az állomást.

Magasra nőtt Ikarusok

Mintha csak a főnök szavait igyekezne igazolni, e pillanatban nagyot szusszan egy Ikarus 255-ös panorámbusz légtékeje. A szél feltekint az állomás két épületét összekötő fedett függőfolyosóra, amelynek sarkától alig néhány centiméterre állította meg járművét, majd kissé odébb kormányozva a buszt, behajt az egyik kocsiállásra. Kísérőim elmondják, hogy az említett pilóta nemrég még farmotoros Ikaruson dolgozott, az pedig alacsonyabb a 255-ös típusnál, tehát be lehet állni vele a függőfolyosó alá, amelynek az a feladata, hogy az utasok csomagjait könnyedén a busz tetejére pakolják vagy onnan leszedjék. A csomagkezelő-függőfolyosó magasságát a Rába, **Márag, Chaussen** gyártmányú buszok magasságához méretezték, de jó szolgálatot tesz ma is a tetőcsomagtartós farmotorosoknál. **Ki gondolta volna negyedszázada, hogy a mai panoráma Ikarusok ilyen magasra nőnek?**

Nehogy úgy tűnjék ez a legnagyobb gond most az Engels téren. Az utasok bőröndjei ugyanis többnyire jól elférnek a 255-ös buszok padló alatti csomagterében. Bárcsak olyan jól elférnének maguk a járművek is a pályaudvar igen-igen szűk területén. **Pfeil József** a 20-as Volán Vállalat forgalmi igazgatóhelyettese érdeklő példával igyekszik bemutatni csöppet sem könnyű helyzetüket:

— **Hétköznapokon reggel háromnegyed 6 és 7 óra között 60 menetrend szerinti busz indul az Engels térről. Tehát átlagban egy és negyed percenként egy kocsit! A kiszolgálótelepünk Budán, az Andor utcában van, ahonnan — ezt a pesti autósok igazolhatják — a reggeli csúcsforgalomban kiszámíthatatlan a menetidő. És ide mégis pontosan kell érkezni. Nem elég nem elkésni, a gépkocsivezetőnek arra is ügyelnie kell,**

hogy ne érkezék korán, hiszen ebben a zsúfoltságban nem talál helyet, ahol várakozhat.

Szerencsés helyen

Idegtépő napi játék ez mind a buszsofőrnek, mind a forgalmistának, mind pedig a vállalat vezetőinek. Hogyan miként lehetne segíteni? A legkönnyebb megoldást, a távolsági buszok kitélepítését a város központjából már jó ideje jó néhányan javasolták. Ennél nagyobb oktalanságot azonban aligha lehetne elkövetni, hiszen — biztos állítjuk — a tömegközlekedés céljait tekintve az Engels téri pályaudvart páratlanul szerencsés helyre telepítették. Aki vidékről vagy külföldről ide érkezik, a leggyorsabb városi tömegközlekedési eszköz, a metró jövőendő legfontosabb átszállóállomásának közelségében találja magát. Ez olyan nagy előny a zsúfolt főváros közlekedésében, amelyet semmiképp sem szabad feladni.

Szerencsére így gondolják a városrendező szakemberek is, mert a legújabb tervek szerint az Engels tér funkciója évtizedek múltán sem változik. Változtatni kell azonban — mégpedig mihamarabb — a jelenlegi zsúfoltságon.

De vajon hogyan lehetne csökkenteni a téren a zsúfolódó autóbusszok számát?

— **Csakis úgy** — válaszolja **Pfeil József** —, **hogyha valahol a közelben kialakítunk egy várakozó-pályaudvart, ahonnan indulás előtt egy-két perccel lehetne átvezényelni az Engels tőrré a buszokat.** Nyomban csökkenne a zsúfoltság nemcsak a téren, hanem a **József Attila** utcában is.

Új pályaudvarok és a metró

Az igazgatóhelyettes szerint már ki is nézték erre a célra a közeli **István teret**, de a döntés a fővárosi tanácsra vár. Persze, akárhogy döntenek az alapvető gondon — hogy elviselhetetlenül sok a napi 400 távolsági járat a Belvárosban — nem segítenek. Ennek megoldására is készülnék azonban a tervek: a közeli években új pályaudvarok épülnek a távolsági buszoknak az úgynevezett külső körgyűrűn. Az egyik a **Népliget sarkán**, a Nagyvárad tér közelében lesz, a másik az **Arpád-híd pesti hídfőjénél**, a harmadik pedig a **Moszkva tér** közvetlen közelében. Tehát valamennyi pályaudvart „hozzáépítik” a metróhoz.

Nvilvánvaló, hogy ezek az állomások fokozatosan átvállalják majd a környékbeli autóbusszforgalmat, s így az Engels tőrré csupán a távolsági gyorsjáratok és a legutóbbi esztendőben szaporodó nemzetközi járatok futnak be. Legalább — felére csökkenthető ezzel az Engels tőrré mai forgalma. Nyomban jegyezzük meg: ez a reális, ennél bír el kényelmesen az ünnepezt autóbussz-pályaudvar, amelyről talán a 30. születésnapon már nem kell azt írni, hogy szép, de kinőtt kabát.

Medveczky László