

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Szerző: B. F.

Cím:

## Budapest jobb közlekedése a megvalósulás útján

Idő

1958

Személy

Hét évig „él” a gumilemez vágány — Öreg villamos nem vén villamos  
Készülnek a távlati tervek

Népszerű

1958. Aug. 7.

(Köt. v. füz.)

(Oldal)



Régi, tréfás találós kérdés, melyik a legalaposabb, legkörrültekintőbb szakma? A közvezetmunkásé — szól a válasz —, mert az minden követ megmozgat a siker érdekében. — Ez a megállapítás kezd ráilleni a főváros közlekedési irányítására. Aligha van gyakoribb megjegyzés Budapesten, mint ez: »Hát már megint felszedték a síneket? Összetűrják az egész várost!«

Akinek — mint illetékesnek — ugyanezt a megjegyzést továbbítottuk, cseppet sem sértődött meg rajta. Sőt, így viszonozza:

— Még többet szeretnénk feltűrni... és meg is tesszük.

Az illetékest Szilágyi Lajosnak hívják, és a fővárosi tanács közlekedési igazgatóságának főmérnöke. S amit elmond a sokszor nem a leghízelgőbben emlegetett vágány-átépítésekéről: új oldaláról világítja meg az FVV által emelt köhögések születését.

Budapest, a kétféle milliós duzzadt milliós város rendkívüli nehézségekkel küzd a forgalom sűrűségét illetően — de ezek a nehézségek lényegében néhány útvonalra, és mindenekelőtt a »csúcsforgalmi időre« jellemzőek. A Nagykörút, a Rákóczi, Üllői út és a Baross utca, a Váci út, Kiskörút — körülbelül kész is a névsor. Igen zsúfolt a Szabadság- és a Margit-híd, de a Lánchíd sem panaszoskodhat: míg 1945 előtt egyetlen autóbusz járt rajta, most kilenc vonalat hoz át a Dunán!

### ▲ Nem légvárak épülnek — a lehetőség dönt!

Gyakran emlegetik azoknak a külföldi nagyvárosoknak a példáját, amelyekben a belső útvonalakon már nem jár a lényegében bizonyos divatja múlt villamos. Ezt a példát szép lenne követni, de egyelőre a legközelebbi években lehetetlen. S minthogy közlekedésfejlesztésünk sem építhet légvárakat, a mai lehetőségekből, a mai adottságokból kell kiindulnia, hogy azt a pénzt, ami erre a célra jut — 1957 óta bőkezűbben ad az állam a közlekedés és Budapest belső fejlesztésére, mint bármikor! — jól használja fel.

Marad a villamos és az autóbusz. És azt a pesti utast, aki ugyan örül bármiféle hosszulejáratú távlati tervnek, de ma és holnap a 6-son meg a 12-es buszon szorong: az érdeklődik, mitől és hogyan lesz jobb a budapesti közlekedés — mai eszközeivel.

### ▲ Szébb városban — szébb járművek

Hát például a vágánycserével. A Rákóczi úton most befejeződő munka a szakemberek szerint mostantól kezdve legalább hét évre mentesíti ezt az útszakaszt az átépítés örömeitől. A vasbeton-gerendák és a gumilemezek alkalmazása bevált. Azon a kísérleti szakaszon, ahol (a Rudas László utca és a Körút torkolatánál) felszedték és »szétboncolták« az első ilyen, új rendszerrel le-

rakott vágányokat, kiderült, hogy a gumilemez két év alatt semmilyen deformálódást nem szenvedett!

Ezt a fajta vágánycserét 1960-ig befejezik a Nagy- és Kiskörúton, s a Rákóczi úton.

A régi, de még használható alvázú favázis kocsikat átépítik és nagyobb peronnal, modern vasvázis karosszériával látják el. A legszebb útvonalakon, a városkép csinosítása érdekében már csak új vagy felújított kocsik járnak. De nemcsak csinosabb: több villamos kell a forgalom sűrítésére. És új vonalak. Ebből a szempontból a »városkép csinosítása« fejezet után az olvasóban bizonyára felmerül az aggodalom, nem jelenti-e ez a törekvés a külterületek, a munkás lakótelepek háttérbe szorítását?

### ▲ „Külvárosi legenda” — és a valóság

Hát ez az elképzelés annyira »külvárosi legenda«, hogy például Pestszentimre éppen most kapta meg nagy örömmel fogadott új 54-es vonalát, az 5-ös villamos pedig rövidesen bekapcsolja a forgalomba — meghosszabbodó pályájával — a Bogdányi úti új lakótelepet. A 4-essel azt tervezik, hogy »kiviszik« a Fehérvári útig; és villamost kap a Schönherz Zoltán utca Lágymányoson.

S ez még csak a villamos. Márpedig a külső negyedek közlekedése az autóbustól várhatja a legtöbbet.

Nyolc év alatt — a tanácsok megalakulása óta — 32 autóbuszvonalat kapott a »város pereme«. 1945 előtt egyetlen autóbuszvonal volt Budapesten, amely átlépte a régi főváros közigazgatási határát! Prolinak minek busz? — kérdezte Sipőcz és Karafiáth polgármester és Bessenyei Zénó, a Közmunkatanács elnöke. Manapság ilyen kérdés nem hangzik el — inkább sok-sok levél jön, amelyek helyeslik a buszjáratok kiterjesztését, és üdvözlők például a Nagy Lajos király úti lakótelepre járó új járatot.

Az autóbuszok zsúfoltsága persze ettől nem lesz kisebb, és a pesti utast ez foglalkoztatja a legtöbbet. Ebben a vonatkozásban talán jelent valamit az a szerény adat, hogy idén 75 új buszt kapott és kap Budapest, s hogy a TR 5-ös, az Ikarus 60-as és 30-as szériából; bár az utóbbit, »kis termete« miatt, fokozatosan ki kell vonni a zsúfolt vonalakról, és helyettesíteni nagyobb kocsikkal. Foglalkoztatja a közlekedés vezetőit az a gondolat is, hogy szükség lenne egy 80—100 személyes városi autóbustípusra.

### ▲ Mindnyájunk kényelméért

A felszíni közlekedést javítani — szerény, a reális lehetőséghez mért eszközökkel. Ez a rekonstrukciós terv lényegében — a budapesti közlekedés hároméves terve. De fő vonalaiban (nem titok) már kész az öt éves terv is. És dolgoznak a

15 éves távlati terven. Vannak még ezenkívül olyan rejtett tartalékaink a budapesti útvonalak zsúfoltsága enyhítésére, mint mondjuk az Erzsébet-híd, melynek megépítése azonnal jelentősen enyhítené a Nagykörút, a Margit-híd, Lánchíd és a Szabadság-híd »terhelését« is, és amelynek problémája rövidesen a Minisztertanács elé kerül.

A fokozatos változást nehéz észrevenni: ami az orrunk előtt játszódik le napról napra, nem tűnik fel. De a széplő és sokasodó villamosok, a jobb vágányhálózat, a több busz — ha nem is oldja meg varázsláttal a gondjait — segít, javít, csökkenti a hétköznapiak járadását.

És — ezért érdemes »minden követ megmozgatni«.

B. F.