

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Tárgy

385,859

Hely

Idő

"1952"

Személy

Helyszám



Gyorsabb közlekedés — kevesebb bosszúság

Hogyan alakul át a főváros közlekedése a földalatti gyorsvasút első vonalának üzembehelyezésével

244



S:

Magyar Nemzet

Budapest 1952. 7. 31.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A földalatti gyorsvasút építésében a szellőzőknak, a munkához szükséges kiegészítő tárnak után hamarosan sor kerül a tulajdonképpeni gyorsvasút-vonal alagútjának fűtésére. A munkákkal párhuzamosan fokozatosan készülnek el a további részletes tervek is, nemcsak a díszes állomásépületekről, vagy a gyorsan szálgúdo modern, elektromos szerelvényekről, hanem arról is: hogyan fog átalakulni egész Budapest közlekedése a földalatti gyorsvasút első vonalának üzembehelyezése után?

Amiről a »Honnan-hová« statisztika beszél

Valószínűleg kevesen emlékeznek már rá, hogy 1948. május 12-én különleges utasszámlálást rendezett az akkori BSZKRT: minden utastól megkérdezték, hogy meddig utazik s a rendes jegyen kívül egy kísérőjegyet is adtak, amin az utazás végcélját is megjelölték. Ezekből a kísérőjegyekből készült el a »Honnan-hová«-statisztika, amely megmutatta, hogy miféle utazásokból tevődik össze a budapesti villamos-és-autobuszforgalom, hol és merre van elsősorban változtatásra, új vonalakra szükség. A létesítendő földalatti gyorsvasút-vonalak legfontosabb irányait végeredményben ez a statisztika döntötte el. Az adatok megbízhatóságát igazolta azóta a Sztálin-hídon és a Dózsa György-úti aluljáróban létesített új, közvetlen villamosvonal megnyitása is. Mindkét esetben 10—15 százalékos eltéréssel előre meg tudták mondani, hogy mennyi lesz az utasok száma.

A »Honnan-hová«-statisztika elárulja azt is, hogy a jelenlegi villamos-és-autobuszhalózattal mellett mennyi utasra számíthat a földalatti gyorsvasút. A Népstadiontól kiindulva a Baross-térig 46.000, onnan a Sztálin-térig 75—76.000, a Kossuth Lajos-térig 55.000, a Duna alatti

szakaszon 100.000, majd a Déli-vasútig 75.000 utast kellene egy nap alatt a földalattinak elszállítania, ha változatlan maradna a jelenlegi földfeletti hálózat. A gyorsvasút nagy teljesítőképességét azon ar akkor lehet a legjobban kihasználni, ha a föld felett megfelelő forgalomgyűjtő villamos-, trolibusz- és autóbusz-vonalakat alakítanak ki, megkönnyítik a gyorsvasút elérését, s ezzel mintegy »rabeszélik« az utasokat arra, hogy a földalattin utazzanak, mert az a leggyorsabb. Az egyes gyorsvasúti megállóhelyek körül nagyobb autóbusz-végállomásokat létesítenek majd, de ezenkívül számos villamosvonalat is megváltoztatnak.

64.000 embernek könnyebb lesz a közlekedése

A Népstadion-végállomáshoz jelenleg a cinkotai HEV hoz utasokat, valamint a Hungária-körúton közlekedő 38-as villamos; ezt azonban főleg a városból kifelé, a Népszínház-utcából veszik igénybe. A jelenlegi 28-as járatot úgy lehet majd megváltoztatni, hogy az Újköztemető felől jövet beforduljon a Hungária-körútra és a Kerepesi-út sarkáig járjon. Így a hatalmas

kőbányai ipartelepek és lakónegyedek közvetlen összeköttetést kapnak a gyorsvasúthoz. A Népstadionhoz kellene irányítani a Zugló felől jövő forgalmat is, amely jelenleg a Thököly-úton át áramlik a város belseje felé. Ezt kétféleképpen lehet megoldani: vagy a 67-es vonal Mexikói-úti szakaszát kell meghosszabbítani a Kerepesi-útig és idevezetni a külső Thököly-útról jövő villamosokat is, vagy egy átlósirányú új vonallal kell ennek a területnek az utasait a gyorsvasúthoz szállítani. (Az előbbi megoldás a könnyebb, de a trolibusz és a megmaradó Thököly-úti villamos mellett kevés utas választaná a kerülőt jelentő Mexikói-úti összeköttetést a gyorsvasút felé.)

A kőbányai és a zuglói forgalomnak a Stadionhoz való terelésével a »Honnan-hová«-statisztika szerint má. nem 46.000 utas száll fel naponta a végállomáson a gyorsvasútra, hanem legalább 110.000. Tehát újabb 64.000 ember számára könnyíti meg a közlekedést a földalatti.

A gyorsvasút megnyitása után lényegesen megváltozik a Ba-

ross-tér és környéke, a Rákóczi- és a Népszínház-utca forgalma. A Rákóczi-úton, amint lehet, megszüntetik a villamosot, helyette trolibusz szállítsa majd az utasokat a földalattihoz.

A jelenlegi Bethlen Gábor-utcai, 46-os villamos helyett is esetleg trolibuszt járatnak majd vagy a jelenlegi útvonalon, vagy a Rotenbiller-utcán keresztül. A Flúmei-út felől nagy tömegeket szállító villamos valószínűleg változatlanul megmarad. A Népszínház-utcában azonban szintén sor fog kerülni a földfeletti villamos megszüntetésére, hogy ott is trolibusz bonyolítsa majd le a forgalmat. A túlzásfolt Rákóczi-út és Népszínház-utca közlekedése egyszerre megkönnyebbedik majd — mint azt az első trolibusz példája mutatja, amely a 10-es villamos helyébe lépve, egyszerre gyorsan és könnyen járhatóvá tette az addig minduntalan »eldugulós« útvonalat.

Az újjáéledt »földalatti«

Erdekes fejlődésnek indul a gyorsvasút üzembehelyezésével a közelmúltban már-már muzeális jellegűvé váló régi, Sztálin-úti földalatti villamos is. Az a terv, hogy azt meghosszabbítsák a Dunapartig, mert a Molotov-téren közvetlen átszállás biztosítható a 2-es villamosra Ezenkívül szó van róla, hogy másik

végállomását is áthelyezik a Városligetből és a vonalat a Béke-térig meghosszabbítva, valószínűleg megiffodik a jó öreg földalatti... Tervbevétek, hogy meghosszabbítják a 2-es villamost is, a Margit-híd pesti hídfője alatt építendő aluljáró segítségével. Így Pest északi részéből is sokan érhetik el majd a 2-essel a Kossuth Lajos-téren a gyorsvasutat.

Még egy »földalatti« a láthatáron

A gyorsvasút elsőnek megépülő nyugat-keleti vonalán igen rövid és gyors összeköttetést jelent majd Buda északi és közép-ső része és a város belseje között. Elsősorban a Margit-hídat és a Nagykorutat tehermentesíti majd, egészen a Nemzeti Színházig. A budai utasok jelentékeny része a Batthyány-téren éri el a gyorsvasutat, mert idáig vezetik el a szentendrei HEV-et és az óbuda villamosokat. A Lukács-fürdő és környéke, a budai »fürdőnegyed« rendezésével kapcsolatban szó van arról is, hogy úgynevezett »burkolatalatti vasút«, tehát a régi földalattihoz hasonló vonal épüljön a fürdőktől egészen a Batthyány-térig és ez, valamint megfelelő autóbusz- és trolibuszjáratok szállítsák Obuda

és a Rózsadomb közönségét a jelenlegi margithídi és Pálffy-téri forgalmi gócpontok helyett a Batthyány-térre. Obuda felől ma naponta 43.000 utas érkezik a Margit-hídra és ezek közül legalább 30.000 utazik majd tovább a Batthyány-térig, a meghosszabbított vonalakon. A városfejlesztési tervek szerint azonban Obuda rohamosan növekedni fog, lélekszámát a lakásépítési program jelentősen megnöveli és ugyanígy lesz a Vizivárossal is. Ezért a Batthyány-tér a földalatti gyorsvasút egyik legforgalmasabb állomása lesz.

Megváltozik a közlekedés

A Moszkva-tér ma is Budának egyik legfontosabb közlekedési csomópontja, ahová a különböző irányokból összefutó villamos-és-autóbuszvonalak hatalmas tömegeket szállítanak. A gyorsvasút meg fokozni fogja az átszálló forgalmat. Az Endresz György-téri, vagyis délvasúti végállomásra a jelenlegi Alkotás-utcai és Krisztina-körúti villamosokon kívül még egy trolibuszjárat is utasokat hozhat majd. A tervek szerint ugyanis a Rákóczi-úti trolibuszvonalt vezet át majd az újjáépülő Erzsébet-hídon és a Krisztina-körúton a Déli-pályaudvarig.

A földalatti gyorsvasút megnyitásával Budapest nagy részében változik meg majd a közlekedés, a belső, szűk utcákban a villamos helyét a trolibusz és autóbusz foglalja el, simább és gyorsabb lesz az utcai közlekedés, a külső városrészekben új vonalak, az egyes városrészek között új kapcsolatok születnek. Gyorsabban közlekedünk majd, kevesebb időt és — kevesebb bosszúságot jelent majd számunkra az utazás.