

Évente 15 műszakot — utazással töltünk

**Gyorsabban épül a metró — Megfiatalodik a Margit-híd
Újabb felüljárók — Hatmilliárd forint vidéki
közlekedési beruházásokra**

Szociológusok a közel-múltban részletes idő-fényképet készítettek és megállapították, hogy a városban lakók évente 120 órát, tehát tizenöt nyolc-órás munkanapot töltenek utazással.

A helyi közlekedés első-sorban a nagyvárosok gondja, de egyre gyakrabban napirenden szerepel ez a kérdés a gyorsan fejlődő és terebélyesedő községekben is. Mi, akik utazunk, gyorsabban és kényelmesebben szeretnénk eljutni munkahelyünkre, de a szakembereknek még a jelenlegi sebesség fenntartása is gondot okoz. Londonban, Párizsban, Rómában a csúcsidőszakban óránként 4–6 kilométeres utat tesznek meg az autóbuszok, nálunk 20 kilométert, igaz, jóval nagyobb ott a személygépkocsi-forgalom, de a mi fővárosunkban is egyre telítettebbek az utak.

A Fővárosi Tanács minden eddiginél többet, 26 milliárd forintot fordít az ötödik ötéves terv időszakában közlekedési beruházásokra. 1978-ban gyorsítják a metró építkezését a Deák tér—Élmunkás tér közötti szakaszon. Ehhez kapcsolódva már megkezdődött a Marx téri aluljárórendszer építése, jövőre látnak hozzá a Margit-híd teljes felújításához, és itt, a pesti, valamint a budai oldalon is egy-egy gyalogosaluljáró létesül. Egyébként ezt a munkát rekordidő alatt, egy éven belül végzik el. Jövőre átadják a forgalomnak a Sibrik Miklós úti, a Könyves Kálmán körüti és az M3-as autópálya bevezető szakaszának részeként a Körvasút-sori felüljárókat is.

A fővárosban naponta ötmillió alkalommal utaznak. Sokan elkongatták már a vészharangot a trolibusz felett. Időközben emelkedtek az olaj- és benzinárak, s egyre több gondot fordítunk — végre — a környezetvédelemre

is. Jövőre négy új trolibuszvonalat építenek, valamennyit Zuglóban, első-sorban a Fogarasi úti és a Füredi téri lakótelep forgalmának lebonyolítására. Az Üllői úti, majd a későbbi Váci úti villamosközlekedés megszüntetése korántsem jelenti, hogy a sárga szerelvényektől búcsúzunk. Jövőre két prágai villamosszerelvény érkezik, 1979-ben már 70, 1980-ban pedig 100 és ettől kezdve évente nyolcvan. Rá is fér a megújulás a villamosközlekedésre, hiszen a szerelvények döntő többsége 30–50 éve, vagy még ennél régebben szállítja az utasokat. Az új kocsik a mostaniaknál halkabbak és gyorsabbak lesznek, a körúton kettőt kapcsolnak majd össze, így valóságos gyorsvonatok szállíthatnak egyszerűen 400–500 utast. A BKV 138 korszerű autóbust is vásárol 1980-ban.

A helyi közlekedési eszközöket 1960-ban alig több mint másfél milliárd alkalommal vettük igénybe, ez a szám az idén már eléri a 2,5 milliárdot. Nemcsak a nagyvárosok, hanem a nagyobb települések belső utazási igényei is állandóan fokozódnak. A Volán ma már a nagyvárosokon kívül további 171 kisebb város és település forgalmát bonyolítja le autóbuszaival. A tervek szerint 1978-ban Szegeden is bemutatkozik a trolis, megépítik az első ki-

sérleti vonalat és már a debreceniek is jelentkeztek hasonló igénnyel. A főváros mellett a tanácsok országosan további 6 milliárd forintot fordítanak korszerűsítésekre, új járművek vásárlására, s az úthálózat bővítésére az idén. A Volán 300 autóbust állít forgalomba, első-sorban a kiemelt városokban. Újabb 10 Ganz-villamosszerelvényt is vásárolnak a vidéki városok, ezzel gyakorlatilag befejezik járműparkjuk rekonstrukcióját. Mind nagyobb szerepet kap az új beruházások mellett a szervezés. Budapesten munkába áll az új diszpécserközpont — a Névtelen utcában — a legnagyobb városokban pedig, a tatabányai kedvező tapasztalatok alapján, utas-számlilást és számítógépes elemzés után átszervezik a közlekedést. Győrben, Debrecenben, Pécsen, Szegeden, Miskolcon arra törekednek, hogy a város-mag elkerülésével az új lakótelepek és a nagyüzemek között közvetlen járatokat indítsanak. Sajnos, egy kérdésben nincs előrelépés. Budapesten a lépcsőzetes munkakezdés bevezetésével 15–25 százalékkal csökkentették az érintett vonalakon a zsúfoltságot. Erről, a külföldön is bevált módszerről, egyelőre vidéki városaink hallani sem akarnak, ki érti miért.

M. T.