

# Figyelő

GAZDASÁGPOLITIKAI HETILAP

Napirenden:

## A peremkerületek közlekedése

Budapest népességének rohamos növekedése, a peremkerületek és városok gyors fejlődése, s az új lakótelepek kibontakozása egyaránt sürgeti a közlekedés, különösen a külterületi és városkörnyéki közlekedés javítását. Erre kötelez a munkásosztály helyzetének továbbjavítását célzó párt- és kormányhatározat is.

Igen sok történt az utóbbi években ezen a téren, még ha az intézkedések nem is tudnak mindenkor és mindenhol lépést tartani az általános előrehaladásal, s a növekvő igényekkel. Nem véletlen például, hogy az említett kerületek kapták a legtöbb autóbúszvonalat a felszabadulás óta. Például öt peremkerületben (XVI., XVII., XVIII., XIX., XXII. kerületek), amelyeknek korábban egyetlen autóbúszjárata sem volt, ma 24 járat közlekedik. S ha az összes külső kerületeket vizsgáljuk, azt látjuk, hogy a felszabadulás előtti mindössze 7 vonallal szemben 64 buszjárat teszi könnyebbé az utasok (elsősorban munkások) közlekedését.

Az autóbúsz-hálózat fejlesztése önmagában nem mutat teljes képet. Arról is számot kell adnunk, hogy mennyit növekedett a külvárosokat érintő egész autóbúszközlekedés, a forgalomba állított kocsik számával és a naponként megtett út nagyságával, tehát úgynevezett kocsikilométerrel mérve.

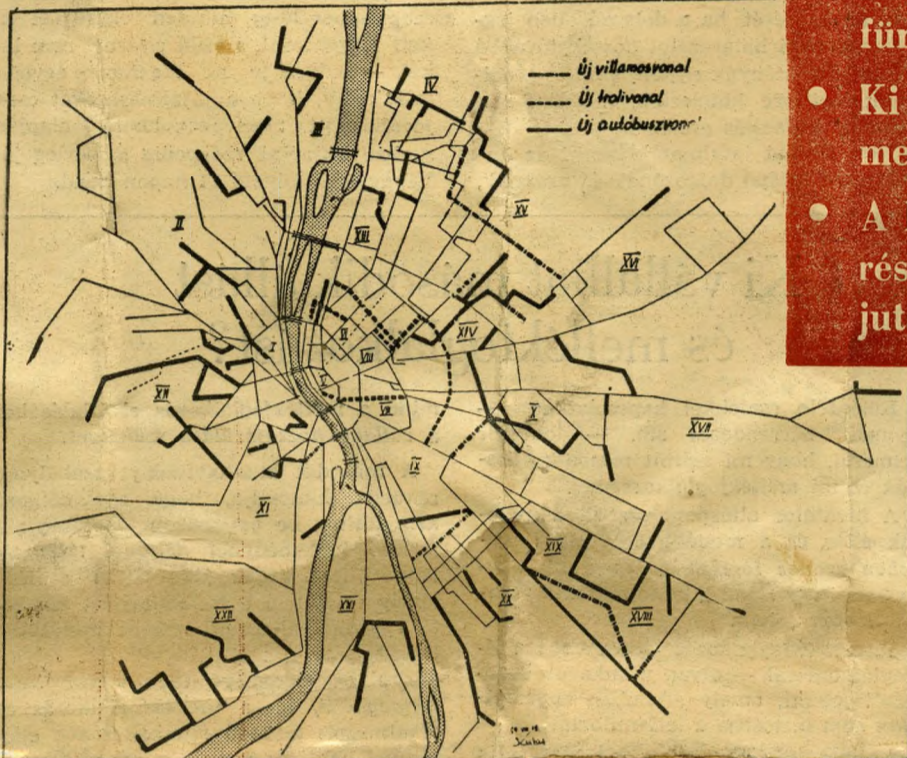
Autóbúszvonal	1953 napi kocsik/km	1959 napi kocsik/km
Kőbánya	9	3019
Budafoki út	10	695
Bécsi út	18	1190
Újpest	20, 30	3265
Pesterzsébet	23	2249
Rákospalota	24	843
Rákosszentmihály	31	575
Nagy Lajos király út	32	2886
Kispest—Pestlőrinc	35	2897
Budaörs	40	2046
Kerepesi út	44, 46	2285
Kispest, Csepel	48	1161
Kispest, Csepel	51	1386
Királyerdő	52	1815
Rákoscsaba	62	5286

Ami pedig a villamost illeti, csupán az utóbbi öt évben 9 új vonal és 11 új összeköttetés létesült a peremkerületekben. Jónéhány új autóbúsz- és villamosvégállomást létesítettek, második vágányt, aluljárót építettek.

Igen nagyjelentőségű volt a HÉV tavalyi visszavétele fővárosi kezelésbe. Az eddigi intézkedésekkel Szigethalom és Taksony közt bevezették a közforgalmat, Szentendrére és Gödöllőre a kért sebességű vonalakat, megrövidítették a ráckevei utazási időt, délelőtt is negyedóránként indítanak járatot Rákosszentmihályra, a határúti vonalat kiépítették a Gubacsi útig, megkezdték a szentendrei vonal vágánycseréjét, tizenhárom 400 lóerős diesel-hidraulikus mozdonyt és 24 személykocsit szereztek be, hogy csupán a legfontosabbakat említsük.

Az úthálózat kiépítése és javítása ugyancsak nagyfontosságú. A jelenleg megvalósítható elv értelmében úgynevezett „tengelyvonalakat” létesítenek, hogy legalább egy korszerű vonalon minden terület hozzáférhető legyen. Ilyen például a rákoscsabai Micsurin út. Befejezéséhez léteznek a kivezető utak új burkolattal való ellátása; a Nagykőrösi út munkálatait szeptemberben fejezik be, s már csak a Szigetszentmiklósi út marad hátra.

Igen jelentős, hogy a többi között a Pestlőrinc és Soroksár között húzódó 401-es makadámút burkolatátépítését januárban befejezik, teljesen új a XVII. és a XVIII. kerületet összekötő Erdősz utca, jövőre pedig a XVI. és a XVII. kerületet összekapcsoló útvonal kap új burkolatot. Itt említsük meg a külső kerületek csomópontjainak, például a jövőre esedékes rákoskeresztúri központonak folyamatban levő kialakítását, valamint az ezekhez vezető utak kiépítését.



A térkép szemléltetően mutatja, hogy az új járatok, meghosszabbítások a külterületeken koncentrálnak

Mindezt azért mondjuk el, mert a külső kerületek közötti közlekedést azelőtt úgyszólván egyetlen összekötő út sem biztosította, holott ez a belső városrészek tehermentesítésének is az egyik legkézenfekvőbb módja.

Ezzel elérkeztünk a jövő, mégpedig a közeljövő terveihez. Mindenekelőtt hadd említsük meg, hogy küszöbön áll az autóbúszjáratok ósre tervezett sűrítése. A forgalmi tapasztalatokat figyelembevéve, a külterületi járatokat 24 kocsival erősítik.

Új autóbúszvonalat is üzembe helyeznek 92-es jelzéssel Cinkota és Rákosszentmihály között az év végén, a B-járatot pedig meghosszabbítják a Kamarardóig. Október végéig 20 újabb autóbúsz-pótkocsit kap a főváros, s ezeket a csepeli és Gyömrői úti járatok befogadóképességének számottevő növelésére használják fel.

Új HÉV-vonal is létesül az ősszel Rákosszentmihály, Sashalom és Cinkota között, készül a csepeli HÉV Csillagtelepig való meghosszabbításának terve, folyik az 5 millió forintos rákospalotai új áramátalakító építkezése, amely lehetővé teszi a körzeti villamosok sűrítését és sebességnövelését, s épül a Határ úti 13-as jelzésű villamosvonal is.

Hogy a jelenlegi problémákat világosan lássuk, megkérdeztünk néhány külső kerület szakembereit: mi az ő véleményük saját területük közlekedéséről.

Újpesten azt mondják, hogy nem annyira a hálózat sűrítése, hanem átvezető képességének fokozása a legsürgősebb feladat, ha enyhíteni akarjuk a csúcsforgalmi zsúfoltságot. Felvetik a Baross utcában közlekedő egyvágányú villamos problémáját, amely elavultsága ellenére, még az üzemi teherforgalmat is kiszolgálja. Felhívják a figyelmet az Árpád-híd csekély kibaszaltságára, amelyen, véleményük szerint, megfelelő útkorrekciókkal lehetne segíteni.

Kőbányán elsősorban a Zalka Máté tér, a Körösi Csoma út és a Vasólya utca rendezését teszik szóvá. E keskeny utcák rendkívül megnövekedett forgalma állandó „dugókban” jelentkezik. És itt van, természetesen, a hatalmas gyárakkal szegélyezett Gyömrői út — villamos nélkül, a meglehetősen ritka, 17-es autóbúszjárattal.

Budapest másik, „eljesítőképes” tö-

megközlekedési eszközt, magyarán a villamos nélküli gyárnegyede: a Budafoki út és környéke. Elsősorban ezt a problémát említi a XI. kerületben — mégpedig összefüggésben a Fehérvári úti közlekedéssel. Az utóbbin ugyanis HÉV, villamos és autóbúsz egyaránt közlekedik, de ebben a párhuzamosságban — mint mondják — nincs sok köszönet. A HÉV ugyanis csak növeli a Móricz Zsigmond körtér amúgyis rendkívül zsúfoltságát; s hajtómotorjai hiába 1000 voltosak, ha az 500 voltos villamoshálózat miatt döcögni kénytelenek. Így került fel a terv, vigyék át HÉV-et a csupán autóbúszal ellátott Budafoki útra, amivel elérnék, hogy a törökbálinti, nagytétnyi és budafoki utasok nem jönnének be a Körtérre, tehermentesítsék a Fehérvári utat, csúcsidőben felvennék a budafoki úti gyárak dolgozóit, egyébként pedig biztosíthatnák a járat gyorsvasúti jellegét.

A XVI. kerületben a keskeny Kerepesi út korszerűsítését sürgetik. Ami a HÉV-et illeti, nehézményezik, hogy a rákos-szentmihályi régi szerelvények rendkívül lassúak és hátráltatják az egész útvonal forgalmát. Kéri a 69-es villamos útvonalának meghosszabbítását, annál is inkább, mert a lefektetett vágányok rendelkezésre állnak.

Csepelen a Csillagtelep közlekedési problémáját tartják a legégetőbbnek. Miután nem valószínű, hogy a gyorsvasutat hamarosan meghosszabbítják, diesel-motoros ingajáratot javasolnak a csepeli végállomás és a téglagyár között, amelyhez mindössze 400—500 méter vágányépítésre volna szükség. Emellett Csepelen is, akárcsak a többi kerületben, kéri a meglévő autóbúszjáratok sűrítését, a belső közlekedés megjavítását, különösen az őszi és téli hónapokban, amikor sok más jármű kiesik a forgalomból. Mint említettük, ilyen vonatkozásban több intézkedés küszöbön áll.

A hivatalból érintett szervek kívül a tudományos egyesületek, társadalmi szervezetek is élénken foglalkoznak a peremvárosok és általában Nagy-Budapest közlekedési problémáival. Mindezekelőtt felvetik egy általános forgalom-számlálás szükségességét, amelyet a részletes távlati tervek elkészítése kiindulópontjának tekintenek.

- Gondolatok a gazdasági vezetésről
- Hogyan lehet Debrecen fürdőváros
- Ki vállalhat második állást, mellékfoglalkozást
- A kereskedelmi dolgozók részesedése az éves jutalmazási alaphól

Ami a részletekbe menő javaslatokat illeti felvetődik a 2-es villamosvonal kiépítése Újpesten, amellyel megoldódnék az észak-déli villamosösszeköttetés a Duna pesti partján a peremvárosok között. De a Dunának ennél aktívabb szerepet is szánunk a közlekedés megjavításában. Több szakember javasolja a Dunán modern kis kikötők létsítését, kicsiny mólókkal, amelyek a kikötési helyekről elterelik a víz sodrát és így roppant egyszerűvé, gyorsá teszik a tervezett 50—100 személy befogadóképességű, 50 km-es sebességű diesel-motoros hajók közlekedését a két part között, valamint észak-déli irányban.

Végül fel-felvetik a körvasút régi tervét is, amely szükségtelenné tenné, hogy a külső területeken lakó és dolgozó száz-ezrek nap nap után kénytelenek legyenek a városon keresztül utazni.

Az ilyen nagyhorderejű, messzemenetű tervek mellett természetesen felmerülnek egyszerűbb, könnyebben megvalósítható részlettervek is, mint a HÉV-vonalak gyorsvasúttá való átalakításának folytatása; a nagyforgalmú villamosvonalakon a rövidebb szerelvények helyett ritkábban közlekedő, hosszabb egységek közlekedtetése; a járművek korszerű rugózásának megoldása, a főváros környéki kisebb települések ellátására korszerű kisaútbusz-típus kialakítása; egy új központi villamosfőműhely megépítése, amely elláthatná a HÉV-szerelvények javítását is stb.

Ugyanakkor vissza-visszatér egy régi, de máig sem megoldott terv: az önkéntes munkahely-csere a különös képzettséghez nem kötött szakmákban. Az igazság ugyanis az, hogy minden jel szerint ma még többen közlekednek a III. kerületben lévő lakásokról a XVII. kerületi munkahelyükre, XI. kerületi lakásokról a XIII. kerületbe és így tovább. Fodrászok, kereskedelmi eladók, vendéglátóipari alkalmazottak, általános iskolai pedagógusok, egyzóval olyanok, akik nincsenek szükségszerűen az adott munkahelyhez kötve. Egy jól megszervezett, de feltétlenül önkéntes munkahely-csere igen sokat lendíthetne, különösen a peremvárosiak közlekedésén, mégpedig minden beruházás nélkül. Ehelyett azt látjuk, hogy a Beloianisz-gyár Zuglóban biztosít emeletrépitéssel új lakásokat dolgozóinak, az Obudai Hajógyár a Báthori utcában stb. Az ilyen „megoldás” csak növeli a közlekedési nehézségeket.

Ami pedig a hivatalosan jóváhagyásra kerülő tervekkel, az e célra létrehozott fővárosi munkabizottság a napokban tartotta utolsó ülését, s ezzel tető alá hozta a budapesti közlekedés perspektivikus tervét. A tervezet, előreláthatólag, szeptemberben kerül a tanács végrehajtó bizottsága elé. Néhány hét már csupán és véglegesen elválik, hogyan fejlődik tovább az elkövetkezendő esztendőben a peremvárosok közlekedése.