Járművándorlás Budapesten

Egyetlen napon 3 900 000 gépkocsiindulás és -érkezés
Túlzsúfolt szakaszok a Belvárosban — Mi legyen a teherautókkal?

Tavaly nagyszabású közúti forgalomszámlálás volt Budapesten. Több mint 70 ezer gépkocsivezető kapott kérdőlapot, amelyen elsősorban a „Honnan hová?" kérdésre kellett felelnie. Feltüntették a kérdőlapokon a Duna-hidakat és a legfontosabb kereszteződéseket, tereket is.

ELAVULT KERESZTEZŐDÉSEK ÉS CSOMÓPONTOK

A Fővárosi Mélyépítő Tervező Vállalatnál tanulmány készül a Statisztikai Hivatalban feldolgozott adatokról. Elmondták a tanulmány készítői, hogy *Budapest főútvonalainak kereszteződései*, jelenlegi formájukban, *nem felelnek meg a növekvő követelményeknek.* Valószínű, hogy a következő másfél évtizedben az ország személygépkocsi-állománya mintegy megtízszereződik, Budapesten eléri a 200 ezret; és 1980-ban a jelenlegi 4 millió helyett 6 millió utast szállítanak majd naponta a tömegközlekedési eszközök. Nagyon sürgős tehát egy új, modernebb úthálózat megtervezése, kialakítása.

Félezer útkereszteződés forgalmát mérték fel. Egyebek között kiderült, hogy a legégetőbb feladat a Hungária körút kiépítése gyorsforgalmi úttá, valamint a Nagykörút—Rákóczi út találkozásának rendezése. A tervek szerint a Hungária körúton a villamosvonalak az útkereszteződéseknél a föld alatt húzódnak majd, kéregvasút formájában. Egyelőre azonban a járművek gyakran elkerülik ezt az útvonalat, s nyomasztó akadályt okoznak a belvárosi forgalomban. A főváros több közlekedési gócpontján szintén elkerülhetetlen, hogy két-, esetleg több szintes kereszteződést alakítsanak ki gyalogosoknak és járműveknek egyaránt.

A forgalomszámlálás napján — csakúgy, mint máskor — *a Belvárosban közlekedtek a legzsúfoltabban a gépjárművek.* A Szabadság tér—József Attila utca közötti „tenyérnyi" helyen, amelyet egyfelől a Duna, másfelől a Kiskörút határol, csaknem 10 500 egységnyi jármű fordult meg nyolc óra alatt. (A statisztikusok *„egységnyi járműben"* számolnak: a motorkerékpár fél-, a nagyobb teherautó és a csuklós autóbusz viszont két és fél egységnyi járműnek számít.)

1,94 NÉGYZETKILOMÉTEREN 65 EZER LAKOS

Hasonló a helyzet az egész Belvárosban, amelynek területe 1,94 négyzetkilométer, a főváros területének mindössze 270-ed része. Ezen a viszonylag szűk helyen több mint 65 ezer ember lakik és 105 ezer ember dolgozik. Itt tartják nyilván a fővárosi munkahelyek 10 százalékát, itt a legnagyobb az ügyfélforgalom, a járókelők száma. És miután a Rákóczi útról és a Nagykörútról kitiltották az átmenő teherforgalmat, a teherszállítás is a Belváros zsúfolt részein keres utat magának. A Belvárosban a teherforgalom négyszerte, a tömegközlekedési eszközök forgalma *pedig tízszerte sűrűbb, mint bárhol a fővárosban.*

CSÚCSFORGALOM

Ezekből az adatokból következik, hogy *a teherforgalom korlátozásával előbb-utóbb Budapesten is számolni kell.* Az idevezető *„lépcsők"* a következők: megszabják, hogy főútvonalon és a Belvárosban a nap melyik órájában parkolhat, rakodhat teherautó, majd nappal korlátozzák, később pedig teljesen megtiltják a teherautók közlekedését a főútvonalakon. *A forgalomszámlálók 30-féle áru útját kísérték figyelemmel.* Bár ezeket az adatokat még csak részben dolgozták fel, máris látható, hogy *az áruszállításban gyakori az úgynevezett keresztirányú mozgás,* például az egyik teherautó Budáról Pestre, a másik Pestről Budára szállítja a szenet, a fát stb.

A gépkocsik zöme, mintegy 40—45 százaléka, reggel 7 órától fél 9-ig és délután 4 és 6 óra között közlekedett. ugyanakkor tehát, amikor a tömegközlekedés csúcsforgalma van.

Kőszegi Frigyes

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: Kőszegi Frigyes
Cím: Járművándorlás Budapesten
Forrás: Népszabadság
(Hely) (Idő) 1964. márc. 15. (Köt. v. fűz.) (Oldal)

OSZTÁLYOZÁS
Tárgy 385.83
Hely
Idő „1964"
Személy
Helyszám