

A fővárosi közlekedés húszéves fejlesztési terve

Fővárosunkban a közlekedési igények a második világháború óta mennyiségileg és minőségileg megcsokszorozódtak. Az igényeket kielégítő berendezések és létesítmények azonban a fejlődést nem tudták követni. Így a közlekedés fenntartása, fejlesztése a közlekedési vállalatok dolgozóinak erőfeszítései következtében vált valóra.

A városi közlekedés nagyobb arányú fejlesztése csak az utóbbi néhány évben lendült fel. Elsősorban az elmaradásokat kellett pótolni (járműpark, vágányhálózat, úthálózat korszerűsítése).

Az elmúlt évek tapasztalatai igazolják, hogy

előremutató fejlesztési intézkedéseket

kell foganatosítani. Ezeket az intézkedéseket azonban csak akkor tudjuk jól összehangolni, ha tudományosan és hatékonysági számításokkal megalapozott fejlesztési tervet dolgoznak ki műszaki és forgalmi szakembereink.

Ezt a célt szolgálja a fővárosi közlekedés 20 éves fejlesztési terve.

(Hangsúlyozni szeretnénk, hogy az előforduló számadatok csak munkaközi értékek, ezért tájékoztató jellegűek!)

A 20 éves fejlesztési terv a városi közlekedés alaptörvényére épül, vagyis „az indokolt közlekedési (szállítási) igények kielégítése a lehető legmagasabb színvonalon, és a lehető legkevesebb ráfordítással”.

Figyelembe vették a szakemberek az igények felmérésénél és tervezésénél, hogy az indokolt igények kielégítését elemezték. Persze a gazdasági fejlődéssel párhuzamosan az indokoltnak minősíthető közlekedési igények határa egyre jobban megközelíti az összes közlekedési igényt.

Közlekedésünk fejlesztésének tervszerűsége biztosítja, hogy a közlekedés a népgazdaság többi ágával összhangban arányosan fejlődjék, és hogy a közlekedés fejlődése egy lépéssel megelőzze az utazási igények jelentkezését.

A fejlesztési terv átfogó, figyelembe veszi a népgazdasági ágazatok közötti arányokat, és kiterjed a városi közlekedésen

belüli összes létesítményekre és szervezetekre.

Nem sokat kell beszélnünk a tömegközlekedés elsődlegességéről. A közlekedés arányos fejlesztésének törvénye abból indul ki, hogy az emberek tömegének kell biztosítani a mozgási lehetőséget. Akkor kapjuk a legjobb megoldást, ha a tömegközlekedést biztosítjuk elsődlegesen. Ez az egyedüli járható út, hogy elkerüljük a szűkebb, belterületi városrészek forgalmának csődjét.

A tömegközlekedési hálózaton lebonyolódó forgalom elemzésénél háromféle közlekedési igény figyelhető meg:

1 Szükség van a környékek és a peremkerületeknek a várossal gyors összeköttetést biztosító vonalakra.

2 Nélkülözhetetlen, hogy a város egész területén a szorosan értelmezett helyi közlekedést szolgáló, rövidebb utazásokat lebonyolító ráhordó vonalak legyenek.

3 A városi belterületi gyors pontjai között a gyors közlekedést biztosító közvetlen vonalak elégíthetik ki a szükségletet.

Hangsúlyozni kell azonban a háromféle funkciót ellátó városi közlekedési hálózat egységét. Ezért az egységes hálózaton

egységes tarifarendszere van szükség.

Megfelelő vizsgálatok alapján megállapították, hogy fővárosunk nagyobb mértékben fejlődik északi-déli irányban, mint kelet-nyugat irányban. A felmerülő közlekedési igények megoldásában jelentős szerepe lesz a földalatti vasút beindításának.

A területi megoszlást befolyásoló fontos hálózati szerkezeti változások: az Erzsébet-híd megnyitása, a kelet-nyugati földalatti vasút forgalombahelyezése, a keleti külső körgyűrű kiépítése, az észak-déli gyorsvasút megépítése.

A fejlesztési terv foglalkozik a tarifarendszer ésszerűsítésével is. Az egységes közlekedési hálózat kialakításával megszűnne a díjtételek közötti különbség azonos szolgáltatások esetében. A belterületi vi-

Budapestre vonatkozó újságcikkek			
Szerző: - <i>deftay -</i>			
Cím: <i>A fővárosi közlekedés húszéves fejlesztési terve</i>			
Forrás: <i>Szárnyaskerék</i>			
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. fiz.)	(Oldal)
	<i>1964. apr. 1.</i>		
OSZTÁLYOZÁS			
Tárgy	Hely	Idő	Helyszám
		<i>1964</i>	
			<i>385.83</i>

teldíjrendszer alapja, hogy az utazóközönség azonos viteldíjért mindig azt a járművet vehesse igénybe, amely legalkalmasabb úticéljának legrövidebb úton történő megközelítésére.

Az elővárosi hálózatnak a közigazgatási határon belüli szakaszai részben az alaphálózathoz tartoznak, részben a belterületi gyorsforgalmú autóbushálózatba kapcsolódnak. Ennek megfelelően a közigazgatási határon belül a belterületre érvényes jegyrendszert kell alkalmazni.

Természetesen az utazási igény növekedésével új viszonylatok is alakulnak. A viszonylatvezetés főbb szempontjai: *kövessék a fő utasáramlási irányokat, a végállomások olyan csomópontokon legyenek, ahol az utasok legnagyobb része amúgy is átszáll; a viszonylatok ne legyenek túl hosszúak, egy vonalon csak kevés viszonylat közlekedjék, és ne változzék gyakran a viszonylatvezetés.*

Jelentősebb villamos üzemre tervezett új vonal:

- a 2-es vonal meghosszabbítása Jászai Mari tér—Újpest között;
- a 6-os vonal meghosszabbítása a Bocskai úton át a Kosztolányi Dezső térig; és
- Pesterzsébeten, a Határ úton tervezett vonalkiegészítés.

Villamosjárműállomány

Járműállományunk jelenlegi állapotára az eddig végrehajtott csökkentések ellenére is a sokféle típus és a nagyszámú elavult járművek a jellemzőek. Még a műszakilag korszerűnek mondható járművek is forgalmi szempontból nem megfe-

lelőek. Nem tudják kielégíteni a korszerű forgalom követelményeit. *Harmínckétféle kocsi típus van forgalomban, ebből 19 fajta motorkocsi.*

A selejtezésre kerülő korszerűtlen motor- és pótkocsik helyett azok pótlására átmenetileg négytengelyű csuklós villamosok gyártását kezdtük meg. *A selejtezéssel együtt oldják meg a járművek tipizálását.*

Húszéves fejlesztési terünkben szerepel azonban az *újonnan kialakítandó, nagy befogadóképességű (280 fő!) csuklósjárművek gyártása.* (Klement Gottwald-típus.) Műszaki vonatkozásban el kell érniünk a legfejlettebb kapitalista államokban üzemelő járművek színvonalát, és azt, hogy burkolat alatti üzemre is alkalmas legyenek.

A most induló kutatások és kísérletektől függően szóba kerülhet a 20 éves megvalósítások között a *különleges városi tömegközlekedési eszköz (magas-, nyeregvasút) alkalmazása* is. Ez vonatkozik az esetleges *kötél-, hegyipályákra, mozgójárdákra.*

Hosszas tanulmány szükségessé ahhoz, hogy részleteiben elemezzük ezt a 20 éves fejlesztési tervet. Ízelítőnek azonban talán ennyi is elég.

Annyit már most is megállapíthatunk, ha sikerül megvalósítani elgondolásainkat, lényegesen megváltozik fővárosunk közlekedése. *S talán még az utasok is csak dicsérni fogják.*

De addig sem feledkezzünk meg arról a gondolatról, amit *dr. Sárlos István*, a Fővárosi Tanács vb-elnöke pártértekezletünkön fejtett ki: „Úgy tervezzük távlatokban, hogy a jelen problémáiról se feledkezzünk meg!”