

AZ V. VÁROSI KÖZLEKEDÉSI KONFERENCIA

A Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Szakosztálya, a Tudományos Akadémia Közúti és Városi Szakbizottságával közös rendezésben október 2—5. között Országos Városi Közlekedési Konferenciát tartott Budapesten a Technika Házában.

A mindvégig élénk érdeklődéssel kísért tanácskozáson több mint ötszázan vettek részt, közöttük számos külföldi szaktekintély.

Dr. Csanádi György miniszterhelyettes elnöki megnyitója után dr. Sarlós István, a Fővárosi Tanács VB elnöke tartott rövid bevezető előadást Közlekedés és várospolitika címmel. A századunkban végbement fejlődés a legszembevetőbbben a közlekedés egyre változó eszközeiben és módjában mérhető le. Utalt a szemünk előtt szárnyakat bontó úrutazásokra, és a bolygóközi közlekedés perspektíváira is. Naponta 4 millió utazó igényét kell a budapesti tömegközlekedési járműveknek kielégíteniük. És ma már mintegy 25—50-szer nagyobb a főváros forgalma, mint a századforduló idején. Ropant nagy feladat hárul tehát napjainkban a hazai közlekedési szakemberekre, hogy a fejlődéssel közlekedésünk is lépést tudjon tartani, és ilyen vonatkozásban is mind magasabb színvonalra emeljük az emberek kulturális kiszolgáltatását.

A konferencia anyagát lényegében hat nagyobb témát felölelő előadás köré csoportosították. A szönyegre került témaköröket számos hazai és külföldi szakember hozzászólása értékes gondolatokkal egészítette ki. Cikkünk keretében a négynapos konferencia munkájáról természetesen csupán vázlatos képet adhatunk, a tanácskozásról készült jegyzőkönyv alapján azonban a közeljövőben könyvet is adnak ki.

A budapesti közlekedési igények 1980-ig várható alakulásáról

szóló előadásában dr. Kádas Kálmán, a műszaki tudományok kandidátusa, egyetemi tanár leszögezte: ahhoz, hogy a fővárosi közlekedés és apparátusa az előtte álló felelősségteljes feladatoknak eredményesen megfeleljen, pontosan ismerni kell a soron következő években várható közlekedési igényeket. Megemlítette, hogy a napi várható átlagos utasszám 1980-ra mintegy 50—60%-kal lesz nagyobb, mint 1960-ban.

Az előrebecslést kiegészítő feltevések közül az átlagos életszínvonal mintegy 2,0—2,5-szeresére való emelkedésének tulajdonított igen nagy jelentőséget. Ezzel kapcsolatban szó esett arról is, hogy az általános társadalmi-gazdasági fejlődés következtében jelentős eltolódásra lehet majd számítani a városi közlekedési igények összetételében. Számottevő, mintegy 25—30%-os eltolódás várható a nagyobb utazási sebességet biztosító közlekedési eszközök felé. Utalt arra, hogy az ország személyautó-állománya 20 év alatt mintegy tízszeresére gyarapszik. Alátámasztotta, hogy ugyanakkor a főváros területén még ennél nagyobb mértékben is sokszorozódik az egyéni közlekedésre szolgáló gépjárművek száma. Az eltolódás ilyen értelemben 25%-os lehet.

Kádas professzor végül felhívta a figyelmet mindazokra a mennyiségi és közlekedéstechnikai követelményekre, melyekre a fővárosi közlekedési szakembereknek a következő években fel kell készülni.

A városi közlekedés alaptörvényét

nyolc pontban foglalta össze Nagy Rudolf, a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságának helyettes vezetője. A városi közlekedéspolitikai egyik leglényegesebb felada-

Budapestre vonatkozó újságcikkek			
Szerző:	Cím: <i>Az V. városi közlekedési konferencia</i>		
Forrás:	<i>Autó - Motor</i>		
(Hely)	<i>1963. okt. 21.</i>	(Idő)	(Köt. v. füz.)
			(Oldal)
	Helyszám	Személy	Idő
			<i>"1963"</i>
			Tárgy
			<i>385.83</i>
			OSZTÁLYOZÁS



„Csendélet” a századforduló utáni évek budapesti Nagykörútján. Ekkor még bizonyára nem kellett égető problémák megoldására városközlekedési konferenciát összehívni



Erről viszont már széleskörű konferencián kell beszélni, Forgalmi dugó a pesti utcán

tának annak a meghatározását tartja, hogy a népgazdaság pillanatnyi teherbíróképességének megfelelően a közlekedési igények milyen hányadát minősítik indokoltnak.

A tervszerűség érvényesülése lehetővé teszi, hogy a közlekedés fejlődése egy lépéssel mindig megelőzze az utazási és szállítási igények jelentkezését. Részletesen foglalkozott a tömegközlekedés munkamegosztásával, valamint elsődlegességével.

Előadása további részében a tömegközlekedési hálózatfejlesztés terveit ismertette. Jelenleg a tömegközlekedési hálózat a főváros területét oly módon szövi át, hogy a lakosok 96%-a 500 méternél kevesebb gyalogúttal elérheti a legközelebbi hálózat vonalát. A jelenlegi hálózat azonban csupán mennyiségi vonatkozásban kielégítő, minőségileg nem. Ki kell alakítani Budapesten a gyorsforgalmi hálózatot. A jövőben ez lesz a tömegközlekedés gerince. Ezt részint a közúti villamos és az elővárosi vasutak vonalainak átépítésével, illetve korszerűsítésével, másrészt a földalatti gyorsvasutak kiépítésével való-sítják meg.

A hálózatba tartoznak majd a BHÉV elővárosi, gyorsvasúttá fejlesztett vonalai, a kelet-nyugati metróvonal, az észak-déli gyorsvasút — amely a belső szakaszokon burkolat alatti villamosvasútként épül —, és több külön pályás, kétszintes csomópontokkal megoldott, gyors jellegű villamosvonal.

Az észak-déli gyorsvasút végpontja a Béke úti lakótelep, délen pedig az Üllői úti, illetve az elágazásnál a kelenföldi lakótelep lenne.

A tömegközlekedés jó lebonyolítását jelentősen elősegíti a korszerű járműipar. A járműveknek forgalomtechnikai és üzemeltetési szempontból egyaránt kifogástalannak kell lenniük.

Így többek között: 1. Nagy befogadóképesség, de kis fajlagos útterületi igénybevétel; 2. Könnyű, de szilárd építés, kis padlómagasság, több tágas ajtó; 3. Egyirányú