

Újabb aluljárók, gyorsforgalmi utak, 244 egységes viteldíjrendszer

Tervtanulmány a fővárosi közlekedés távlatairól

A korábban kidolgozott közlekedésfejlesztési program alapján még a múlt évben megkezdődtek a 20 éves közlekedésfejlesztési terv előmunkálatai. Ennek során elkészült Budapest közlekedésének távlati tervtanulmánya, amelyet nemrég dr. Nagy Ervin közlekedési szakember ismertetett a Közlekedéstudományi Egyesületben.

Foglalkozik a tanulmány azokkal a közlekedéspolitikai alapelvekkel, amelyek már a közeljövőben is meghatározzák Budapest közlekedésének fejlődését. Az egyik ilyen elv, hogy a főváros közlekedése a jövőben is csupán az *indokolt szükségletekre* rendezkedjék be, tekintettel a népgazdaság várható teherbíró képességére. A tervszerűség elve számol azzal, hogy a közlekedés a *többi népgazdasági ággal tervszerű összefüggésben fejlődjék*. Egyben biztosíték is ez az alapelv arra, hogy a közlekedés színvonala mindig megelőzze egy lépéssel az utazási és szállítási igények jelentkezését. Egy másik követelmény a *tömegközlekedés elsődleges fejlesztését írja elő a személygépkocsi-forgalommal szemben*.

Becslések szerint 1980-ra 2 millió 250 ezer lesz Budapest lakossága. De ez csak az úgynevezett »éjszakai lakosság«, a környékről bejárók száma eléri a 140 000-ret is. A személygépkocsik száma mintegy hatszorosára, 200 000 fölé növekszik 1980-ig. Ilyen nagy forgalommal számolva *alapaiban át kell rendezni a főváros közlekedési rendjét*.

A terv szerint lesz egy úgynevezett *közlekedési alaphálózat*, amelyben egy-egy útvonalon általában csak egyféle jármű közlekedik. Tervbe vették egy *gyorsforgalmi villamos-, illetve földalatti hálózat*, és egy ugyancsak *gyorsforgalmú autóbushálózat* kialakítását is. Lesz húsz új felszíni autóbusz-, villamos- és trolibusz-vonal is. Több régi útvonalat meghosszabbítanak. Így a 6-os villamos a Bocskai úton keresztül a Kosztolányi Dezső térig, a 2-es villamos a Jászai Mari téren túl Újpestig közlekedik majd.

A villamos-, trolibusz- és autóbushálózat vonalait a lakosság 96 százaléka 500 méternél kisebb gyalogúttal is elérheti. A hálózat elhelyezésével tehát nincs baj. Annál inkább kialakításra vár egy *egységes és egyszerűbb viteldíjrendszer*. Ennek lényege, hogy az utazóközönség azonos viteldíjért mindig azt a járművet (gyorsvasutat, villamost, autóbust, trolibuszt, földalattit, BHÉV-et) vehesse igénybe, amellyel a legrövidebb úton tudja megközelíteni úticélját. Egy új viteldíjrendszer bevezetése megkönnyítené a *díjbeszedés automatizálását*, és lehetővé tenné az egységes közlekedési hálózat kialakítását.

Sürgős *rendbehozásra szorul az úthálózat*. Tizenkét egyszintű vasúti kereszteződést fognak megszüntetni. Több közlekedési csomópontot korszerűsíteni kell, két- vagy többszintű keresztezésekkel, kisebb költséggel járó korrekciókkal vagy gyalog-aluljáró építésével. A Nagykörút, Hungária körút, Rákóczi út néhány kereszteződésében például már 1970—1975 között olyan óriási forgalom várható, amilyent csak jelentősebb beruházásokkal lehet aránylag gyorsan, balesetmentesen átengedni. Több fontos útvonalat *gyorsforgalmúvá építenek*. Ilyen lesz például a Hungária körút—Hamzsabégyi út között kialakítandó útgyűrű.

Végül foglalkozott az előadó a *főváros parkolási kérdéseivel*. Véleménye szerint különböző rendszabályokkal mindekelőtt csökkenteni kellene a járművek parkolási idejét. Egy kocsi naponta átlagosan 22 órát parkol ma Budapest különböző pontjain. A belső városrészekben máris nehézségek mutatkoznak. Több szálloda előtt például teljesen megoldatlan a parkolás.

A tervtanulmány több javaslatot tesz a parkolási gondok megoldására. A tereken és a lábakon álló épületek földszintjén például szabadterei parkoló létesítése hozhat némi javulást.

V. L.

Budapestre vonatkozó újságcikkek			
Szerző: <i>V. L.</i>			
Cím: <i>Újabb aluljárók, gyorsforgalmi utak, egységes viteldíjrendszer</i>			
Forrás: <i>Magyar Nemzet</i>			
(Hely)	<i>1964. ján. 29.</i>	(Köt. v. füz.)	(Oldal)
(Hely)			
Tárgy	<i>385.83</i>		
Hely			
Idő	<i>"1964"</i>		
Személy			
Helyszám			
OSZTÁLYOZÁS			