

Gyorsvasutak, korszerű járművek, egyszerűbb jegyrendszer

BURKOLAT ALATTI VILLAMOS + KÖZÖS JEGY TÖBBFÉLE JÁRMŰRE

A közlekedési konferencia résztvevői ma folytatták tanácskozásukat. Nagy Rudolf, a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságának helyettes vezetője az időszerű közlekedési problémák tervezett megoldásáról tartott előadást.

ALAPHÁLÓZAT

A főváros tömegközlekedési hálózata jelenleg *menyiségi szempontból csaknem kielégítő, de minőségileg nem megfelelő.* Elsősorban kifogásolható azért, mert a villamos-, a trolibusz- és a HÉV-hálózat a főváros területét, főleg a külső övezeteket, két különböző tarifával elérhető területcsoportra bontja. A hálózat egyes vonalain ma nem a megfelelő járműfajta közlekedik. Kifogásolható, hogy a külterületekről nagy távolságra utazó utasok részére nem állnak rendelkezésre gyorsforgalmi vonalak. A hálózatfejlesztés fő irányai a következők: *alaphálózat megteremtése a villamos, a trolibusz, az elővárosi vasutak és az autóbusz vonalaiból.* Az alaphálózatban egy-egy vonalon általában csak *egyféle* járműfajta közlekedik, feltéve, hogy az az utazási igényt ki tudja elégíteni. Budapesten *meg kell teremteni a gyorsforgalmi hálózatot is.* A jövőben ez lesz a tömegközlekedés gerince.

A FEJLESZTÉSI TERV

A főváros közlekedési hálózatát részletezte ezután. A hálózatba tartoznak a HÉV elővárosi gyorsvasúttá *fejlesztendő vonalai, a keletnyugati metróvonal, az észak-déli gyorsvasút, mely a belső szakaszokon burkolat alatti villamosvasútként épül és több különpályás, gyors jellegű villamosvonal, kétszintes csomópontokkal.* Az észak-déli gyorsvasút végpontja *északon a Béke úti lakótelep, délen az Üllői úti, illetve elágazással a kelenföldi lakótelep.* Ehhez a hálózathoz kell csatlakoztatni a Csepel, szigetszentmiklósi, a Nagykörösi úti, a Fehér út—Rákoskeresztúr, a gödöllői és a szentendrei elővárosi gyorsvasútat. *Fél gyorsvasútnak tervezik a Hungária körúti vonalat.* A nagy teljesítőképességű gyorshálózatot kívül gondoskodni kell a ritkábban lakott külső területek, valamint a Budapestet környező kisebb községek és a városközpont gyors összeköttetéséről. Ezt a feladatot *gyors autóbuszjáratok és a MÁ-*

VAUT-tól városi kezelésbe kerülő sugár irányú vonalak látják majd el. A gyorsvasúti hálózat mintegy 170 kilométer, a villamoshálózat 200 kilométer, a trolibuszhálózat 60 kilométer, a nem gyorsjellegű autóbushálózat 500 kilométer, a gyorsforgalmi autóbushálózat 70 kilométer lesz.

ZÖLDHULLÁM

A RÁKÓCZI ÚTON

A nagy forgalomra az UV típusú villamoskocsikból állíthatók össze a legnagyobb befogadóképességű szerelvények. *Gyártás alatt áll a 285 személyt befogadó, 60 kilométeres legnagyobb sebességű, 8 tengelyes csuklós villamos, s esetleg ez lesz az észak-déli burkolat alatti gyorsvasút járműtípusa is.* A HÉV 400 személyes új kocsija elővárosi célokra alkalmas, ebből *1200 személyt befogadó vonatok állíthatók össze, sebessége 70 kilométer.* Autóbushálózattól több típusra van szükség: *160 személyes csuklósra, 100 és 60 személyes kéttengelyes kocsikra.* A földalatti vasút kelet-nyugati vonalára *a legkorszerűbb moszkvai kocsitípus importálják majd.*

Az újabb vizsgálatok szerint a közúti forgalomirányító berendezések akkor is összehangolhatók és zöld hullámban működhetnek, ha az útvonal két irányú és villamos is jár rajta. Megvizsgálták a Rákóczi utat és ott *a zöldhullámot a jövő évben feltehetően megvalósítják.*

VONAL – ÉS BÉRLETJEGY

Végül foglalkozott a közlekedésfejlesztés szempontjából *a jegyrendszerrel.* A jegyrendszer sok tekintetben gátolja a tervek megvalósítását, például a kalauz nélküli közlekedést. Szükséges olyan új rendszer bevezetése, amely mellett *az utazóközönség azonos viteldijért veheti igénybe a gyorsvasútat, a villamost, az autóbust és a trolibuszt, aszerint, hogy úticéljának elérésére melyik a legalkalmasabb.* Az alaphálózattal párhuzamosan futó ritkított megállókkal rendelkező gyorsforgalmi autóbushálózaton olyan tarifarendszert kell létesíteni, amely biztosítja az alaphálózati és a gyorsjáratú vonalak arányos igénybevételét. *Lényeges a sokféle jegy megszüntetése és helyettük vonaljegyrendszer, valamint széles körű bérletjegyrendszer bevezetése.* Gondolni kell arra is, hogy az átlagos

viteldij a jövőben *ne emelkedjen.*

Befejezésül a távlati közlekedési terv ötvenként történő korszerűsítésének szükségességéről beszélt a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságának helyettes vezetője.