

A fővárosi közlekedésfejlesztés alapproblémái

Talán valamennyi korábbi hasonló tanácskozásnál „kritikusabb” időpontban került sor a közelmúltban megrendezett V. Városi Közlekedési Konferenciára, amelynek tárgysorozatán a fővárosi közlekedés mind kiélezettebbé vált s a jövő szempontjából döntést, illetve intézkedéseket igénylő alapproblémái szerepeltek. A tárgyalt kérdések fontosságát tükrözte a rendkívüli érdeklődést is: a baráti országok (Szovjetunió, Bulgária, Lengyelország, NDK, Románia), továbbá Ausztria és Anglia képviselőin kívül mintegy 500 hazai közlekedési szakember vett részt a konferencia munkájában.

A tanácskozás anyaga hat téma köré csoportosult s ezek felölelték a budapesti közlekedés megjavításának, illetve távlati fejlesztésének központi kérdéseit.

Matematikai modell

A vizsgálódás alapját dr. Kádas Kálmán professzornak „A budapesti közlekedési igények várható alakulása 1980-ig” c. előadása vetette meg, amelyben behatóan vizsgálta a közlekedési igények alakulását meghatározó alapvető társadalmi és gazdasági tényezők hatását, mind a tömeg- mind pedig az egyéni közlekedés területén. Ezek sorában elemezte például a földrajzi szerkezetnek, az életszínvonalnak, a tarifaszintnek, valamint a technikai színvonalnak a közlekedés alakulásában betöltött szerepét. Egyben pedig e tényezők komplex hatásának és összefüggésének vizsgálatára alkalmas matematikai modell segítségével az előadás — 20 éves távlatban —, előrebecsülte több alapvető közlekedési mutató nagyságrendjét.

A fővárosi tömegközlekedés fejlesztési munkáját s az itt érvényesülő alapelvek alkalmazását Nagy Rudolf főmérnök „A várható tömegközlekedési igények kielégítésének főbb nagy hatékonyságú irányai” c. előadásában vázolta. Részletesen foglalkozott a távlati terv egyik legfontosabb koncepciójával, az egységes budapesti gyorsvasúti és elővárosi hálózat kialakításával, amely a tömegközlekedés gerincét képezi majd. Rámutatott arra is, hogy egyre sürgősebb feladat a forgalomirányító berendezések fejlesztése, valamint a jegyrendszer korszerűsítése. Addig is, amíg átfogó intézkedéseket lehet tenni, növelni kell a kalauz nélküli üzemeltetés arányát és jegykiadó automatákat kell alkalmazni. Szükségesnek ítélte a tudomány és a gyakorlat fokozott kapcsolatát s különösen azt, hogy „A nagyvárosi közlekedés korszerűsítése” c. kutatási fő feladat vizsgálati eredményei mielőbb helyet kapjanak a gyakorlatban.

Az ipar vegye át

A fővárosi közlekedés egyik legsúlyosabb problémájával foglalkozott Koller Sándor adjunktus „A budapesti úthálózat kapacitásnövelésének feladatai” c. előadásában. Ebben felhívta a figyelmet arra, hogy egyes szakaszokon mind nehezebbé válik az úthálózat átbocsátóképessége, tehát részletes forgalomvizsgálaton alapuló ütemezési tervvel — s ennek alapján időben végzett műszaki tervezéssel és kivitelezéssel — kell megelőzni az egyes útszakaszok telítődését. Különösen kiemelte a csomópontok kapacitásnövelésének szükségességét, hogy a végleges, többszintű megoldásig egyszerűbb, tehát olcsóbb, de hatékony megoldásokat is alkalmazni kell.

„A modern forgalomirányítás módszerei” téma keretében dr. Turányi István professzor utalt arra a világjelenségre, hogy a forgalom rohamos növekedését sehol sem sikerül korszerű technikai megoldásokkal követni. Szükséges azonban igen alapos felmérés alapján készült menetrenddel fokozottan és rugalmasabban alkalmazkodni az utazási igények változásaihoz, egyben pedig menet közbeni gyors intézkedésekkel (pl. automatikák alkalmazásával) elhárítani a torlódási és egyéb zavarokat. Felvetette, hogy a torlódások következtében a jövőben sor kerülhet bizonyos korlátozóakra, mint pl. a tehergépkocsi-forga-

lom, a rakodás és parkolás szabályozására.

„A korszerű nagy befogadóképességű jármű és feltételei” c. előadásában Gintl József főmérnök elsősorban az optimális útfelület-igénybevétel fontosságára mutatott rá, míg az ezzel kapcsolatos vita során az az álláspont alakult ki, hogy főrekedni kell — legalább jármű-fődarab szinten — a tipizálásra. A konferencia egyben határozatban vetette fel: az iparnak haladéktalanul át kell vennie valamennyi (pl. csuklós) jármű gyártását és műszaki fejlesztését, a városi közlekedés követelményeinek figyelembe vételével. (Pl. könnyűszerkezetű járművek kialakítása, gumiagyazások alkalmazása-stb.)

A komplex tervezés szükségessége tükröződött végül Szilágyi Lajosnak, a fővárosi tanács építési és városrendezési osztálya vezetőjének „A városrendezés és közlekedés új szintézise” c. referátumában, amelyben különösen a gyors ütemű urbanizáció közlekedésfejlesztési kihatásaival és a koordináció kérdésével foglalkozott.

A konferencia — mint arra Kelemen Lajos, a fővárosi tanács vb-elnök helyettese zárószavával rámutatott — számos eredményt összegezhetett a legutóbbi, 1960. évi konferencia nagyrészt megvalósult határozatai alapján. (Pl. csuklós járművek, a HÉV átfogó korszerűsítése, úthálózat és közvilágítás — bár a kívánatos ütemtől elmaradt — fejleszt-

tése, parkolóhelyek létesítése, Budapest 20 éves közlekedésfejlesztési tervének elkészítése stb.) Felhívta azonban a figyelmet arra is, hogy a távlati tervek mellett *többet kell foglalkozni a jelen és a közvetlen jövő problémáival.* Egyik legfontosabb feladatként jelölte meg *a legnagyobb forgalmú sorompók kiküszöbölését, gyalog-aluljárók és többszintes csomópontok kiépítését.* Ez utóbbiakat egymás után létre kell hozni az Astóriától kiindulva a Rákóczi úton, valamint a Nagy- és a Kiskörúton.

Végezetül hangsúlyozta — mint ez a konferencia egész anyagából is sokrétűen kivilágolt —, hogy a munkaerőhiány a közlekedés területén is egyre erősebben fékezi a fejlődést, mielőbb rá kell tehát térni a *fokozottabb automatizálásra, a kis- és nagygépesítésre.* Ennek egyik döntő előfeltételét, az elegendő számú, jól képzett *szakemberellátást* már most meg kell teremteni.

Dr. Nagy Ervin