

Budapest közlekedési gondjai ÉS A MEGOLDÁS TERVEI

a közlekedési konferencián

A Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Tudományos Akadémia közúti és városi közlekedési szaktanárságának rendezésében négy napig mintegy ötszáz szakember vizsgálja Budapest és a vidéki városok közlekedési helyzetét. A tanácskozáson szovjet, bolgár, NDK, csehszlovák, lengyel, román és osztrák szakértők is megjelentek.

A szerdai megnyitón dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese hangsúlyozta: fővárosunk közlekedésének fejlesztése — a legutóbbi évek erőfeszítései ellenére — még nem érte el a kívánt szintet. A sok nagyvárosban jelentkező közlekedési csőd, Budapest úthálózatának korlátozott területe és átbocsátó képessége arra int, hogy a tömegközlekedési pályák és eszközök fejlesztését kell előtérbe helyezni. Ugyanakkor biztosítani kell az egyéni közlekedési eszközök részére is a forgalmi és parkolási lehetőségeket.

Dr. Sarlós István, a fővárosi tanács végrehajtó bizottságának elnöke »Közlekedés és várospolitika« című előadásában elmondotta, hogy Budapesten évtizedeken át napirenden szerepelt a közlekedés ügye. A háború előtti időkben a rendkívül magas tarifa miatt tíz- és tízezrek hosszú távokat tettek meg gyalogszerrel, mert nem jutott jövedelmükből villamos-, vagy autóbusszjegyre. Ma a tarifa nálunk a legolcsóbb, s óriásit nőtt az utasforgalom. Eltolódás jelentkezik a foglalkoztatottság terén is, több mint egymillió budapesti és mintegy 150 000 vidékről érkező dolgozó utazik reggel és délután. A réggen a Nagykörútig terjedt belső városnegyed határa ma már a külső Hungária úton kereshető, sőt belső városnegyednek tekinthető például a XIV. kerület. Mindezt közlekedésünk megítélésénél figyelembe kell venni. S azt is meg kell állapítani, a közlekedés dolgozóinak dicséretére mondva, hogy sok nehéz adottság közepette naponta négymillió utast szállítanak. Rámutatott arra is, hogy Budapest forgalma megköveteli aluljárók építését nemcsak a belső városnegyedekben, hanem a vasúti kereszteződésekben is.

Dr. Kádas Kálmán egyetemi tanár, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki karának dékánja elmondotta, hogy tudományos módszerekkel, így a matematika segítségével hívásával vizsgálták, milyen közlekedési igények jelentkeznek Budapesten 1980-ig. A vizsgálatok azt mutatják, hogy a közlekedésben résztvevők száma 1980-ra mintegy 25 százalékkal növekszik.

A tudományos vizsgálatok azt is jelzik, hogy az utazóközönség igyekszik a gyorsabban haladó járműveket

igénybe venni. Komoly mértékű — mintegy 25–30 százalékos — növekedés várható a nagyobb utazási sebességet lehetővé tevő gyorsvasutak, gyorsjáratok igénybevételében. Még fokozottabb kereslet nyilvánul meg a személygépkocsik iránt. Itt azonban figyelembe kell venni egy fontos tényezőt. A kapitalista nagyvárosokban az autópark nagyarányú növekedése a városközlekedés csődjéhez vezetett, illetve vezet. Ezt ma még mi megelőzhetjük, ha helyes összhangot, arányokat teremtünk a tömegközlekedési

és a személygépkocsi-forgalom fejlesztése között. Reálisan meg kell határozni, milyen mértékig növeljük a személygépkocsi-parkot a tömegközlekedési eszközök fejlesztésével összhangban. Nem szabad elfelejteni, ha jó tömegközlekedési eszközöket nyújt a közlekedés az utasoknak, szívesebben igénybeveszik azt, mint a parkolási nehézségekkel küszködő személygépkocsikat.

A konferencián ezután a szakemberek megvitatták az elhangzottakat és csütörtökön folytatják a tanácskozást.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:		Cím:		Forrás:		(Hely)		(Idő)		(Köt. v. füz.)		(Oldal)	
		Budapest közlekedési gondjai és a megoldás tervei		Magyar Nemzet		1963. ápr. 3.							
Tárgy		Hely		Idő		Személy		Helyszám		OSZTÁLYOZÁS			
385.83				1963									