

További fontos közlekedési újításokat léptetnek életbe

Budapesten legkevesebb a közlekedési baleset
a világ nagyvárosai közül

A Kis Újság szerdai számában foglalkoztunk Budapest új közlekedési rendjével, különösen pedig az egyirányú közlekedés problémájával. Ez természetesen nem öleli fel a közlekedési rendszert egész reformmunkáját, amelyen a magyar államrendőrség budapesti főkapitányságának igazgatás-rendészeti osztálya hónapok óta teljes erővel dolgozik. A munka, amelyet a rendőrségnek ez az osztálya a felszabadulás óta végzett, csak akkor mutatkozik meg teljes egészében, ha tekintetbe vesszük a közlekedési balesetek számának örvendés csökkenését, összevetve a járműforgalom roppant emelkedésével ugyanabban az időben.

A felszabadulás után a motoros járművek száma Magyarországon gyakorlatilag nulla volt. Csak néhány autó futott az utcákon. Most, négy esztendő múlva 52.000 motoros jármű közlekedik az országban, ezek közül a legtöbb Budapesten, 14 ezerrel több, mint az utolsó békeesztendőben. A járműforgalomnak ezzel az óriási fellendülésével szemben áll az az örvendés tény, hogy Budapest baleset statisztikája a világ összes nagyvárosai között, Zürichet és Oslót kivéve, a legkisebb. A rendelkezésre álló adatok szerint a közlekedési balesetek száma Budapesten ma havonta 130—150, bben a számban azonban minden közlekedési baleset bennfoglaltatik, a legcsekélyebb baleset is, beleszámítva azokat a sietős villamosulásokot is, akik a villamosról leugorva, elesetek és zúródást szenvedtek.

Állandóan helyszínen tanulmányozzák a közlekedést

Ez az örvendés tény egyik legkiemelkedőbb eredménye a közlekedési rendszert munkájának. A budapesti rendőrségnek ez az osztálya alapvetően Rákosi Mátyásnak azt a mondatát tűzte maga elé, hogy „A legfőbb érték az eleven, dolgozó ember maga.” A közlekedési rendszert minden munkája a dolgozó ember védelmére összpontosul, ezért az eleven élettel való legszorosabb összeköttetésben dolgozik. Budapest utcáinak rendjét nem az íróasztal mellől szabályozzák, hanem olyan gyakorlati tapasztalatok alapján, amelyeket a közlekedés lüktetéséből vonnak le. A közlekedési rendőrség tisztjei jepeiken állandóan járják az utcákat, mindent megfigyelnek és minden tapasztalatot értékesítenek. Így például minden közlekedési balesetet kiértékelnek, tekintetbevéve a helyi adottságokat is, vagyis azt, hogy a helyi körülmények mennyiben tekinthetők a baleset forrásául. Havonta panasznapot tartanak, amelyen a gépjárművezetők megtehetik észrevételeiket, egyébként pedig panaszait bármikor bedobhatják a felállított panaszládába.

A Belváros közlekedése

Ami az új közlekedési rendet illeti, természetes, hogy különösen nehéz a helyzet a Belvárosban, ahol sok a szűk és mégis aránylag nagyforgalmú utca. Ehhez járul, hogy a Belvárosnak aránylag nagy átmenőforgalma is van. A közlekedési rendszert vezetősége tisztában van azzal, hogy a jelenlegi rendezés csak átmeneti jellegű lehet. Az ideális rendezés az lenne, ha a teherforgalmat el lehetne terelni a Belváros utcáiról. Ez azonban nem lehetetlen. A háború alatt és kevéssel előtte a Belváros utcáin tilos volt a teherforgalom. Ma azonban, amikor éppen a Belvárosban különösen nagy erővel folyik az újjáépítés, a teherforgalom nem szorítható ki a Belváros utcáiról. Később, ha a dunai alsó rakpart rendben lesz, a Belvároson átmenő teherforgalmat odaterelik.

A most kiadott közlekedési kódex-szel a közlekedési rendszert re-

formja egyébként még nincs befejezve, mert ez a munka szoros összefüggésben áll a városrendészeti problémákkal, eltekintve a földalatti vasút kiépítésétől, ami nem tartozik szorosan ehhez a problémakörhöz. Azok közül a tervek közül, amelyekkel a közlekedési rendszert Budapest forgalmát még jobban tehermentesíteni és a közönség biztonságát még jobban szolgálni kívánják, a következőket ragadjuk ki:

Több vonalon trolleybuszok váltják fel a villamost

Mihelyt az idő engedi, a Belvárosból, illetve a Nagykörút és a Duna közé eső területéről teljesen elterelik a villamosforgalmat, a Kis-körút kivételével. A forgalmat ezen a területen trolleybusszal bonyolítják le. A főváros már a közeljövőben 30 darab trolleybuszt kap. Ezeket a Nagymező-utcában helyezik üzembe a 10-es villamos vonalán, valamint a régi 2-es villamos vonalán, amely az Erzsébetváros szűk utcáin át a Rókus-kórházig vezet. Ezáltal nagymértékben tehermentesítik a Nagykörút és a Kis-körút forgalmát, mert azokkal párhuzamos vonalat létesítenek. Később valamennyi belvárosi villamosvonalat trolleybusszal helyettesítik.

A közlekedési rendet szolgálja különböző nagyforgalmú terek átrende-

zése is. A Roosevelt-tér és a Kálvária-tér tervezett átrendezése már ismert, de átrendezik a Kossuth Lajos- és a Ságvári-teret is. A hurokvágány, amellyel a 8-as és 10-es villamos most a Rákóczi szobrot megkerüli, eltűnik. A 8-as és 10-es villamos csak a Ságvári-térig közlekedik a jövőben, ott fejeztét kap és egyenesen indul hazafelé. A Ságvári-téren egészben, a Kossuth Lajos-téren részben körforgalmat rendeznek be a gyalogosok védelmére. Ugyancsak a gyalogosok védelmét szolgálja majd a közlekedési rendszertnek az az intézkedése, hogy a gyalogjárók szélén láncorklátót állítanak fel a főváros forgalmasabb helyein, így első sorban a Nemzeti Színházzal szemben a Technológia előtt, továbbá a Baross-téren, valamint a Bajcsy-Zsilinszky-út, Andrássy-út és József Attila-utca kereszteződésénél.

Természetes, hogy fontos a gyalogjárók részére fenntartott átkelési helyek megfelelő jelzése is. Az ismert jelzőszíneket eddig nem lehetett alkalmazni, mert nem állott rendelkezésre a megfelelő anyag. Ezeknek a színeknek ugyanis krómaccélból kell készülniük, hogy ne kopjanak el túlgyorsan. Most kaptunk megfelelő mennyiségű anyagot és így rövid idő múlva újra megtörténik az utcaeresztések átkelőhelyeinek pontos kijelölése.

Sz. J.