

A közlekedés 2000-ben

A tudományos-technikai forradalom idejét éljük. Természetes tehát, hogy korunkban egyre több embert érdekel a jövő, hogyan élünk, lakunk, étkezünk, közlekedünk néhány évtized múlva. Még akkor is természetes ez az érdeklődés, ha a közeljövő a „ma, holnap, egy hét, vagy egy év múlva” kérdése nagyon közelről érint mindannyiunkat. A mindennapok kérdése mégsem homályosítja el a mindig kereső és kutató, a gondolkodó ember érdeklődését a nagyobb távlatú „hogyan” kérdése iránt.

Különösen izgalmas ez a kérdés a városfejlesztés nagy, komplex feladatával foglalkozók körében. Ma építjük, alakítjuk a holnap városait, városrészeit. Nem mindegy, hogy használhatók, elfogadhatók lesznek-e néhány évtized múlva a ma alkotásai, és hogy miként vélekedik majd a jövő generációja a mi tevékenységünkön.

Városkép és közlekedés

Nehéz és felelősségteljes munka a mai ismeretek szintjén előre tekinteni, és olyan megoldásokat keresni és megvalósítani, amelyek majd minden vonatkozásban kiállják a jövő kritikáját. A városfejlesztés egyik kulcskérdése a város közlekedése. Elismert tény ma már, hogy a közlekedésnek elsődleges városformáló szerepe van. A városrendező és a közlekedéstervezők harmonikus együttműködése elengedhetetlen, különösen hosszú távlatú tervezéseknél.

Tekintsük át tehát — természetesen a teljesség igénye nélkül —, mi várható fővárosunk közlekedésében néhány évtized távlatában?

Fokozottan érvényesül a tömegközlekedés elsődlegessége. A növekvő közlekedési szükségleteket csak így lehet mennyiségileg és minőségileg kielégíteni. A tömegközlekedési eszközök fajlagos (egy utasra jutó) útfelületigénye ugyanis hússzor kevesebb, mint a személygépkocsiké. A föld alatt, illetve a felszín felett vezetett tömegközlekedési eszközök helyéigénye az igen értékes útfelületből pedig gyakorlatilag nulla. Így a közlekedéspolitikai legfontosabb elve, hogy minél több ember — különösen a munkálaki kapcsolatos ún. *hivatásforgalomban* — használja a tömegközlekedési eszközöket. Ehhez attraktív tömegközlekedési hálózat szükséges. Ennek gerincét az addigra már kiépült *kötött pályás gyorshálózat* képezi (metró, elővárosi vasút, gyorsvillamos). A metrónak és az elővárosi vasútnak együttesen az összes utazási teljesítményekből (utaskilométer) mintegy 75 százalékot kell képviselnie.

A metróhálózat több mint 70 km hosszú a legnagyobb terhelésű irányokban, nagy sebességgel, kényelemmel és biztonsággal szállítja az utasokat, automatikus vezérléssel, optimális üzemi viszonyok között. Vagy befejeződött már, vagy pedig nagy ütemben folyik a még elsőként megépített vonalakon levő állomások második kijáratainak építése, melyek lehetőségeit tervezési szinten már korábban biztosították. Ezzel a legszűkebb keresztmetszetekben, a mozgólépcsőknél fokozódik a szállítási kapacitás.

Elektromos és kételtű buszok

A környezetvédelem fokozódó igénye az *elektromos meghajtás* irányába tereli a közlekedés szervezőit. Így gyorsvillamos-járatok és több száz darabos trolibuszhálózat szolgálja az utazóközönséget (ma 159 trolibuszunk van). Kiépül a budai hegyvidéken a már ma meglevő libegőhöz szervesen kapcsolódva néhány drótkötélpálya a turista- és idegenforgalom részére, üzembe lép a Várhöz felvezető sikló és gyorsliftrendszer.

Az *autóbuszhálózatban* üzemben lesznek a tiszta elektromos meghajtású autóbuszok, valamint a kételtű (hibrid) járművek, melyek a Belvárosban elektromos, a város külső részein pedig robbanómotorral közlekednek.

Látható tehát, hogy néhány évtized távlatában elsősorban a „hagyományos” tömegközlekedési eszközökkel számolunk. Meg kell azonban jegyezni, hogy számos kísérlet folyik szerte a világon, s a közlekedés szakemberei keresik, kutatják az újat, a korszerűbbet.

Olvashatunk légpárnás, mágneses lebegtetésű járművekről, ún. kabintaxikról (8—12 személyt szállítanak teljesen automatizálva), valamint különféle rendszerű földalatti és föld feletti tömegközlekedési eszközökről. Hogy ezekből nálunk mi lesz? Erre ma nem lehet egzakt választ adni. Az nem valószínű, hogy tömegszerűen alkalmazásra kerüljenek, azért számol-e távlatban közlekedésfejlesztési tervünk a korszerűsített hagyományos közlekedési eszközökkel.

Budapest utcáin — az ezredforduló után — több mint 600 000 személygépkocsi közlekedik. A motorizáció foka igen nagy: 300 személygépkocsi/1000 lakos. A járműforgalom lebonyolításához nagy útfelvezetési feladatokat kellett elvégezni. A főváros mintegy 3500 km-es úthálózatából 500 km nagyságú az a közúti főhálózat, melyen a forgalom 80 százaléka bonyolódik. E főhálózatnak és csomópontjainak a korszerűsítése, kapacitásbővítése befejeződik. Megépültek már az országos autópályákhoz csatlakozó *bevezető szakaszok*, és az ezeket összekötő *külső körgyűrűs* útvonal egy déli és egy északi autópályahíddal.

Új alagút a Duna alatt

Megoldódnak a ma legnagyobb gondot okozó budapesti dunai átkelések. *Három új hid* épül — az Árpád-híd kiszélesítésén felül — az átkelések megújítására. Nevezetesen Pest-északon, az északi vasúti összekötő híd környezetében 2X2 forgalmi sávval. Pest-délen pedig a déli összekötő vasúti híd mellett a Hungária körút—Könyves Kálmán körút vonalában az autótű 2X4 sávos hídja és Csepel—Budafok között pedig egy 2X2 sávos híd. Ugyancsak megépül egy, a Duna alatt vezetett 2X3 sávos *közúti alagút*, mely az Alkotmány utcából indul, és a Csalogány utca vonalában jön fel Budán. Azért itt épül az alagút, mert a Parlament környezetében nem képzelhető el híd anélkül, hogy a nevezetes pest-budai városkép ne szenvedjen károsodást. Az alagút helye — különösen a le- és kijáratok — a városrendezési tervben már biztosítottak.

Üzemel a *központi forgalomirányítás*, és több száz csomópont jelzőlámpáit szabályozza automatikusan a forgalom nagyságának, igényeinek megfelelően. (A BKV, a metró, a közúti forgalomirányítás „agya”, a „forgalomgyár” a Kálvin téren épül.)

Tucatnyi parkológarázs veszi körül a Belvárost és enyhíti a parkolási gondokat. A metróállomások közelében nagy parkolóhelyek csábitják az autósokat, hogy hagyják ott kocsijukat, és utazzanak metróval a Belvárosba.

Elektromos meghajtású kis személygépkocsik közlekednek a főváros úthálózatán, és egyre több az elektromos üzemű kis segédmotoros kerékpár, a „*villamos-moped*”. Nincs ezzel a kis közlekedési eszközzel parkolási gond, és ha kell, elfér a gépkocsi csomagtartójában is. Növekszik, elsősorban a külső városrészekben a *kerékpárforgalom* is, és ezek útpályáiról folyamatosan történik a gondoskodás.

A teherszállításban is egyre nő.

vekvő arányban jelennek meg az elektromos meghajtású teherautók és a kis útfelületigényű egyéb, konténeres szállításra is alkalmas, csukott teherautók.

Fővárosunkban már kialakultnak kell tekinteni, hogy megvalósul egy korszerű új koncepció: a *főközpont* és az *alközpontok* (városrészközpontok) rendszere.

Sétálóutak, mozgójárdák

A főközpont a mai tulajdonképpen Belváros és emellett hat alközpont épül ki: Budán három, Pesten ugyancsak három. Ezek egyenként 200—300 ezer lakos részére biztosítanak lakást a hozzátartozó intézményekkel és infrastrukturális létesítményekkel együtt. Mind a főközpontban, mind pedig az egyes alközpontokban kialakulnak a nagy gyalogos felületek, *sétáló- és bevásárlóutak* összefüggő rendszere.

Ezekben a központokban — de elsősorban a főközpontban, a Belvárosban — a gépjárműforgalom nagymértékű korlátozására kerül sor. Gyakorlatilag az átmenő forgalmat kell innen kitiltani, de ugyanakkor a forgalom elől elzárt területek széleit határoló utcák a forgalom rendelkezésére állnak.

A sétáló-, bevásárló-, szórakozócentrumok úthálózata teljesen más megjelenési formát kap. Megjelennek a díszburkolatok, díszítő elemek, zöldfelületek, fák, bokrok, ülőpadok, szökőkutak. *Embercentrikus területek* alakulnak ki, a Belvárost, a központokat az embernek, a lakosságunk vissza kell adni, illetve részükre kell kialakítani.

A főúthálózaton és csomópontjain egyre több *gyalogtájtár* épül a metróállomásoktól függetlenül is, és természetesen mozgólépcsőkkel, a gyermekkocsik részére pedig — ahol a műszakilag megoldható — le-, illetve felhajtó lejtőkkel.

Mozgójárdák szállítják az embereket a tömegközlekedési eszközök nagy átszálló csomópontjain, a metróállomások nagyobb gyaloglást igénylő átszállópontjain. A nagyméretű és üzleteket is tartalmazó gyalogaluljárókban ugyancsak mozgójárdák segítik a közlekedést.

Nyomógombos jelzőlámpák

Az autópályák bevezető szakaszai felett számos *gyalogfelüljáró* épül, esztétikailag jól illeszkedve a környezetbe és spirális alakú lépcső nélküli feljárók — egyes helyeken télen fűtve — szolgálják az átkelő gyalogosokat. A már említett forgalomirányítási rendszerbe csatlakozó jelzőlámpás gyalogos átkelők mellett számos, a lakosság által kezelt — nyomógombos — gyalogosjelző-lámpát találunk majd üzemben.

Ennyit lehet és szabad egy rövid cikk keretében a főváros közlekedésének jövőjéről felvázolni. Az ismertetett elképzeléseket távlati tervek tartalmazzák, tehát a leírtak túlnyomó többsége nem utópia, nem jóslás.

Az ezredfordulóig viszonylag nagy pontossággal ismerjük a tennivalókat. Ezek a feladatok rendre csatlakoznak a város általános fejlesztési tervéhez, a lakásépítési, közművelődési programokhoz, mint a három olyan műszaki területhez, mely valóban meghatározó a város fejlődésében, fejlesztésében szempontjából.

FORRÁSMUNKA: Budapest és környéke közlekedésfejlesztési terve. (1972) — Közlekedésünk az ezredfordulón (Műszaki Kiadó 1975).

Dr. Nagy Rudolf,
a Fővárosi Tanács
Közlekedési Főigazgatóságának
főigazgatója