

Új közlekedési rend a Belvárosban

Egyirányúsítás — Kevesebb tilalomfa — Tervezik a parkolóházat

A Belváros új, korszerű közlekedési rendjét e városrész jellegzetes adottsága, funkciója határozza meg. E viszonylag kis területen 70 ezren laknak, és naponta több mint félmillióan fordulnak meg: részben a belvárosi hivatalokban dolgoznak, részben az üzleti negyedet keresik fel. Ezt kellett figyelembe venni a forgalom, a tömegközlekedés szervezésében, természetesen az utóbbi javára.

Tekintettel arra, hogy a tömegközlekedést túlnyomórészt a metró bonyolítja le, lehetővé vált az utcák egyirányúsítása, ami viszont helyet szabadított fel a parkolásra. Főként pedig a gyalogosok nyugodt közlekedésére. A világvárosi követelményeknek megfelelő közlekedésszervezés szempontjait szolgálja a parkolási idők korlátozása, fizetőparkolók kiterjesztése. A várakozás díja annál magasabb, minél inkább közeledek a Belváros szívéhez.

A tömegközlekedés, a személygépkocsi-forgalom, a teherszállítás és a rakodás, a parkolás és a gyalogosforgalom folyamatainak térbeli, időbeli egybeesése rendkívül módon gátolta egymást, s emellett fokozódott a környezeti ártalmak veszélye is. A világ minden nagyvárosát foglalkoztató gondok megoldására a főváros kidolgozta a belvárosi főkörzont tehermentesítésének koncepcióját, s ezzel párhuzamosan számszerűen hat városrészközpont létrehozását.

Budapest a tervezett, illetve említett forgalomtechnikai intézkedésekkel — a tömegközlekedés mindenkori elsődlegességének szem előtt tartásával — térben és időben szét lehet választani a különféle közlekedési funkciókat. Ezáltal elérhető

— az emberközpontú, feladatát (igazgatás, kereskedelem, szórakozás, kultúra stb.) jól ellátó belvárosi főkörzont létrehozása;

— a közlekedés körülményeinek javítása, színvonalának számottevő emelése, a tömegközlekedés és gyalogosforgalom előnye, valamint a gépjármű-közlekedés erőteljes korlátozása utáni;

— a korszerű áru- és teher szállítás;

— a balesetveszély és a környezeti ártalmak jelentős mértékű csökkentése.

E célok elérésének feltételeit teremti meg a Belvárost átszelő észak-déli metró.



A metró alapvetően meggyorsítja az V. kerület, József Attila utca—Kiskörút által határolt terület tömegközlekedését. Itt van ugyanis a kelet-nyugati metró két állomása (Deák tér és Astoria), az észak-déli metró három állomása (Deák tér, Felszabadulás tér, Kálvin tér) és a millenniumi földalatti három állomása (Vörösmarty tér, Deák tér, Bajcsy-Zsilinszky út). A földalattivonalakhoz kapcsolódnak továbbá a 2-es villamos, valamint több autóbussz megállói.

E hálózat révén 300 méteren belüli gyaloglással minden belvárosi utcát elérhető. Egyidejűleg lehetőség nyílik újabb gépjárműforgalomtól mentes zónák megnyitására. Néhány év múlva megvalósul a gyalogosok részére a teljes belvárosi sétálóutca-rendszer. Budapest első sétálóutcajához, a Váci utcához kapcsolódik az észak-déli metró megindulásával egy időben átadott Felszabadulás tér három gyalogos-aluljárójával, valamint a gyalogosoknak átadott Kigyó utca. Aluljárók kötik össze a tér déli felét és a Károlyi Mihály utca torkolatát a Kigyó utcával kezdődő gyalogoszónával és a Párisi udvarban nyíló passzázsszal. Ké-

sőbb a Haris közben, a Pilvax közben, a Párizsi utcában (a Váci utca és a Petőfi Sándor utca között), valamint a Kristóf téren és a Vörösmarty téren is megszűnik majd a közúti forgalom.

1976-ban azonban csak a Haris közben és a Pilvax közben lesz tilos a közúti forgalom.

A kialakuló gyalogos-utca-hálózat szerves részét képezi a Belváros részben már meglévő, részben a megvalósítás, illetve a tervezés stádiumában levő passzázsszal. A nagyobb látogatottságú helyek (Duna-parti szállodasor, Vigadó stb.) és a fontosabb irodaházak, intézmények (Fővárosi Tanács, Pest megyei Tanács, Főposta, Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Chemolimpex, Állami Fejlesztési Bank, Vörösmarty téri kultúrcentrum stb.) továbbra is megközelíthető lesz gépkocsival.

A gépjárműforgalmat lebonyolító utcák egyirányúak lesznek. Az áttekinthető, egyszerű és logikus forgalmi kapcsolatszerkezet mellett jelentősen növelhető a parkolóhelyek száma is. A Duna-Tolbuhin körút—Múzeum körút—Tanács körút—József Attila utca

által határolt belvárosi területen az új forgalmi rend 1976. december 31-ig megvalósul. Mintegy háromszázalékos többlet parkolóhely lesz, és kereken kétszázalékos a „táblaerdő”, a megállás és a várakozás „tilalomfái”.

Nyilvánvaló, hogy a gyalogosutcaiban tilos a gépjármű-közlekedés. A rendszeres kommunális tevékenységet, valamint a sokféle kereskedelmi és vendéglátó egység ellátását szolgáló célforgalom azonban este 21 óra és délelőtt 11 óra között megengedett. Néhány fontosabb helyen — ezt tábla jelzi — célforgalmat lebonyolító taxik is behajthatnak. A diszburkolattal még el nem látott utcákban este 21 óráig reggel 8 óráig parkolhatnak a személygépkocsik. Az elképzelések szerint a Martinelli térihez hasonló parkolóház épül az Aranykéz utcában is.

Az utas kérdez, a BKV válaszol

Miért szűnik meg a villamosforgalom az Üllői úton?

Miért szüntethető meg az Üllői úton, a Nagyvárad tér és a Kálvin tér között a felszíni tömegközlekedés? A metró megállóhelyei — a Klinikák megállóhely kivételével — nagy forgalmú csomópontokon helyezkednek el, és lényegesen befolyásolják a felszíni tömegközlekedést. A felszíni hálózatmódosítás tervezésében alapvető szempont volt, hogy a metróval párhuzamosan haladó, illetve azonos úticélt szolgáló járművek ne közlekedjenek.

A metróközlekedést csúcsideőszakban 4 kocsi szerelvényekkel, 2,5 perces indítási időközlel bonyolítjuk le. A csúcsgazalmi órákban tehát egy időben, egy-egy irányban 17 000-en utazhatnak, a villamos és autóbussz jelenlegi együttes 11 000 csúskapacitásával szemben. A befogadóké-

pesség csaknem 50 százalékos növekedése révén kényelmesebb, kulturáltabb lesz az utazás.

Nem érinti-e hátrányosan az Üllői úti lakóteleptől utazókat a közvetlen belvárosi autóbusszviszonylat lerövidítése?

A 81-es autóbussz és a 181-es gyorsjáratú autóbussz menetideje 36, illetve 30 perc az Üllői úti lakótelep és a Madách tér között. A Nagyvárad téri közlekedő 81-es autóbussz menetideje 21 perc lesz, a metró menetideje a Nagyvárad tér és a Deák tér között 7 perc. Az átszállást is figyelembe véve az Üllői úti lakótelep és a Deák tér között — autóbusszal és metróval — mintegy 30 perc a menetidő, ami meg egyezik a jelenlegi gyorsjáratával, az alapjárat menetidejénél pedig 5 perccel rövidebb.

Mozgólépcső

A kelet-nyugati vonalon 30 mozgólépcső működik. Az új vonal tervezői már figyelembe vették az eddigi tapasztalatokat, s a gyorsabb utasáramlás biztosítására a 3,7 kilométeres vonalon 27 mozgólépcsőt szereltek fel. Ezek közül a legtöbb a Ferenc körúton, a Kálvin téren működik — négy-négy.

Mivel a Deák téren három vonal találkozik, itt az átadást követően már 13 mozgólép-

csön utazhatunk. A kisebb lépcsők sebessége másodpercenként 0,75 méter, a nagyobbaké 0,9 méter. A Leningrádban készült mozgólépcsők rendkívül strapabíróak, jól bírják a terhelést, nagyobb karbantartásra mindössze 100 ezer kilométerenként van szükség.

Egy-egy mozgólépcső óránként 8–10 ezer utast szállíthat.

Alagutak

A mélyvezetésű alagutak kör keresztmetszetűek, belső átmérőjük 5,10 méter, a külső pedig 5,50 méter. A kelet-nyugati vonal első szakaszán szinte kizárólag csak vastűbingeket alkalmaztak, ezek kétszer annyiba kerülnek, mint a vasbetonból készült hazaiak, de szerelésük is sokkal nehezebb.

Most már öntöttvas tűbingeket csak ott használnak, ahol kedvezőtlenek a talajviszonyok — homokos, iszapos

— vagy a műtárgyaknál, például a különböző csatlakozásoknál. Az alagutak egy méter széles gyűrűkből készülnek, egy-egy gyűrűben nyolc vasbeton elem van: egy talp, hat közbeeső, és egy záróelem. A vasbeton blokkoknál nincs csavaros kapcsolat, acéltűkék és a csuklós felfekvés biztosítja a kapcsolatot. Az öntöttvas tűbingek minden elemét tíz csavarral és gyűrűkkel erősítik egymáshoz, ez azt jelenti, hogy az így készülő egy gyűrűt 96 helyen kell felerősíteni. A Deák tér és a Nagyvárad tér között az alagutak együttes hossza 8,7 kilométer.

Elektronikus agy vigyáz az utasokra

A BKV a Névtelen utcában új diszpécserközpontot építtetett. Aki ide látogat, az nemcsak arról győződhet meg, hogy milyen ma, hanem arról is, hogy milyen lesz holnap Budapest közlekedése. A Telefongyár új Integra rendszerű berendezése lehetővé teszi, hogy az egész vonal forgalmát egy helyről irányítsák, kövessék a vonatok követését, a váltók állását, maguk előtt lássák, hogyan alakul az egyes állomások forgalma.

Egyetlen gombnyomással tudnak utasítást adni.

A vonatokba beépített „éberségi berendezés” megakadályozza, hogy a vezető hibát kövessen el; ha nem veszi észre a tilos jelzést, az automaták azonnal üzembe helyezik a vészfékeket. A későbbiekben innen irányítják majd a kelet-nyugati, sőt a budai metró is. Itt kap helyet a közúti közlekedés ellenőrző és irányító központja, valamint az energiarendszer „parancsnoksága” is.

Óriástüdő

A kelet-nyugati metróvonalon óránként 7 millió kilokalória hőmennyiség keletkezik — a szerelvények zárt alagútban robognak — s ez megfelel egy konzervgyár hőenergia-igényének. A Deák és a Nagyvárad tér közötti szakaszon óránként 850 ezer köbméter levegőt kell kicserélni ahhoz, hogy az alagúti hőmérséklet nyáron se legyen több — a megengedett mérték plusz 5 fok —, mint a felszíni.

Sokan panaszkodnak az első metróvonalon a huzat miatt. A levegő sebessége az állomásokon eléri a másodpercenkénti 9 métert, ami óránként 32 kilométeres szélességnek felel meg. Az új vonalon automatikus ventilátorok működnek majd, és ezzel a kelet-nyugatihoz képest a legnagyobb szélesség 70 százalékkal csökkenthető.

Az észak-déli metró menetrendje

Irány	Hét-köznap	Szombat	Vasárnap, ünnepnap
NAGYVÁRAD TÉR	első	4.30	4.30
	utolsó	23.25	23.25
DEÁK TÉR	első	4.37	4.37
	utolsó	23.32	23.32
DEÁK TÉR	első	4.30	4.30
	utolsó	23.26	23.26
NAGYVÁRAD TÉR	első	4.37	4.37
	utolsó	23.33	23.33

Indítási időköz		Hét-köznap	Szombat	Vasárnap, ünnepnap
4.30	5.00	5	5	5
5.30	8.00	2.5	2.5	
8.00	12.00		4	
12.00	13.00			
13.00	17.00		2.5	4
17.00	20.00		4	
20.00	23.30	5	5	5

Az Üllői út átépítése

Kétszer két nyom

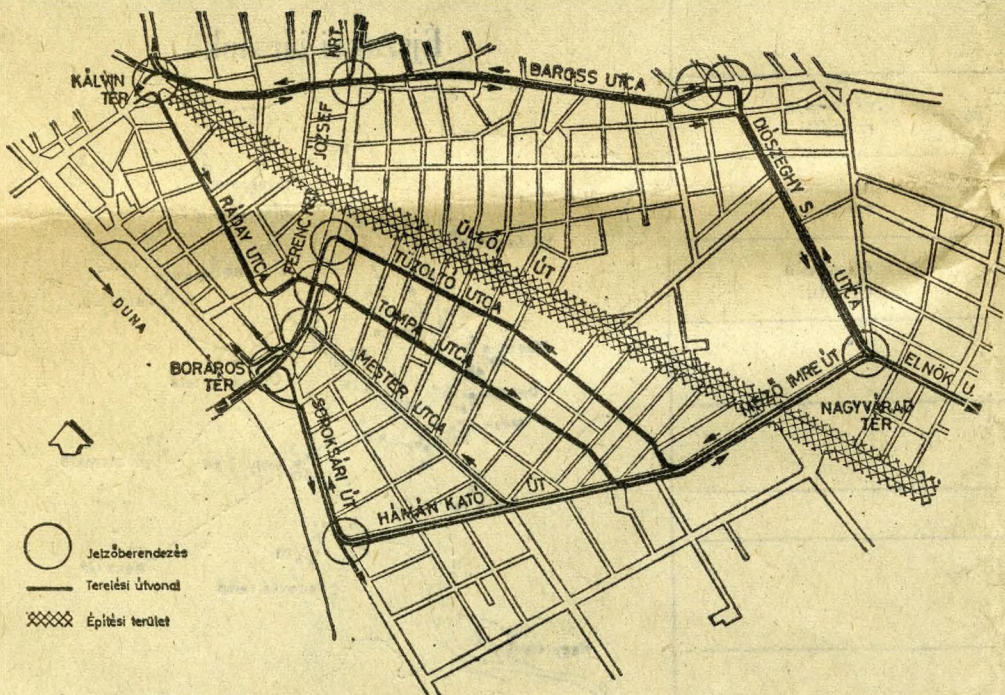
Forgalomirányító lámpák — Ideiglenes közlekedési rend

Az Üllői úton a villamosközlekedés megszűnésével, az új korszerű átépítése után 2x2 tisztán haladó nyom áll majd a járművek rendelkezésére. A kapacitás növekedése mellett az út két oldalán a

parkolóhelyek száma is jelentősen bővül, mert a forgalmat ma rendkívül zavaró rakodás és áruszállítás csak a kijelölt, az úgynevezett koncentrált rakodóhelyeken történhet. Az összes csomópont

Üllői út—Névtelen utca, Üllői út—Köztelek utca, Üllői út—Szentkirályi utca, Üllői út—Kinizsi utca, Üllői út—Ferenc körút, Üllői út—Leonardo utca, Üllői út—Viola utca, Üllői út—Thaly Kálmán utca,

ca, egymással összehangolt, jelzőlámpás forgalomirányítást kap, a közúton minden mozgást, beleértve a gyalogosokat is, jelzőlámpa szabályozza.



Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a Budapesti Közlekedési Vállalat tájékoztatója