

Autóforgalom és városrendezés

A világszerte gyorsan növekvő gépjárműforgalom ma már a világ valamennyi nagyvárosában komoly közlekedési nehézségeket okoz.

Fővárosunkban 1956-tól 1958 decemberéig a teljes közúti gépjárműállomány kb. 33 százalékkal növekedett. Ezen belül a személyautók száma kb. 70 százalékkal, a motorkerékpároké pedig kb. 50 százalékkal szaporodott.

Mindez mulhatatlanul szükségessé tette, hogy Budapes-

kolat ugyanis az alsórakparti út teljes hosszában olyan állapotban van, hogy a gépjárművezetőket elriasztja az út használatától. Kijavítása és rendezése után tehermentesíteni lehet majd a belvárosi úthálózatot.

Fontos kérdés a Belváros észak-déli gyűjtővonala is. E jelentős útvonalnak ez idő szerint az Alkotmány utcánál ún. „tengelyugrása” van. A terv javasolja az útvonalnak a Honvéd utcában, majd a Pan-

Népköztársaság útja és a Rákóczi út között egy újabb sugárirányú útvonal létrehozása. Ennek megvalósítása azonban még nagyarányú bontásokat tenne szükségessé. *Gyorsabb eredménnyel kecsegtet a Wesselényi utca folyamatban levő kiszélesítésének befejezése, s az útvonal megnyitása a kétirányú forgalom számára.* Így a Nagykörút és a November 7. tér között a Wesselényi utcai és Majakovszkij utcai keresztezés három, viszonylag egyforma hosszú vi-

tést jelentősen befolyásolja az Erzsébet híd budai csomópontjának folyamatban levő tervezése. Ebben a tervben olyan elgondolást mutatnak be, amely az átmenő gépjárműforgalom mindkét irányát az Árok utca vonalán kiépítendő útra helyezi és a jelenlegi Attila utcát kizárólag a parkolás és a célforgalom részére tartja fenn.

Részletes terv készült a Marx tér, a Rákóczi út és a Nagykörút keresztezése, az Üllői út és Nagykörút keresztezése, az Erzsébet híd pesti feljárója, a Móricz Zsigmond körtér, a Clarok Ádám tér és az Endresz György tér rendezésére. Rendelkezésre áll már a Széna tér és a Moszkva tér rendezési terve is.

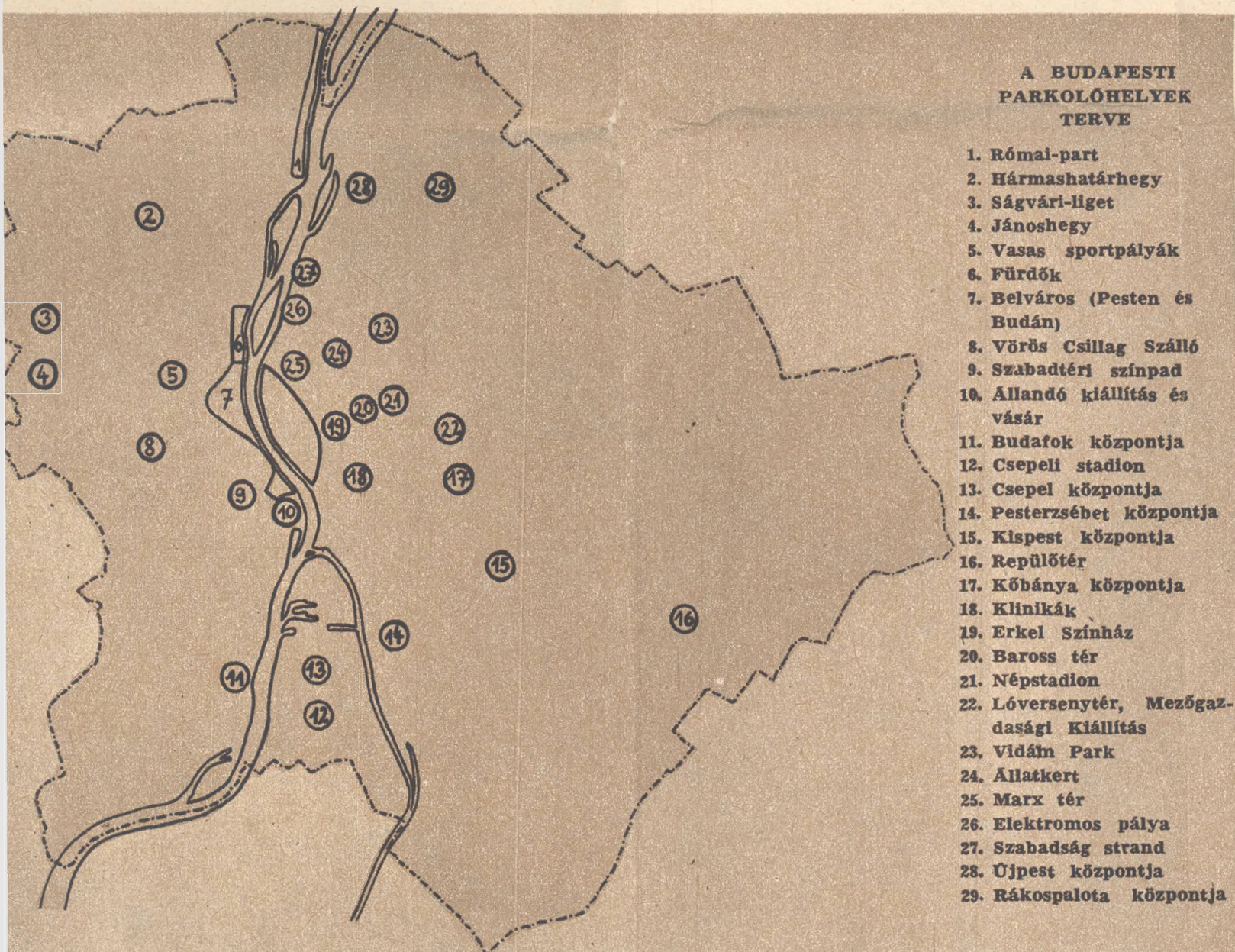
A várakozó járművek problémáinak vizsgálata során abból indultak ki, hogy a forgalmi és gyűjtőútvonalakon, amíg ezt a gépjárműforgalom nagysága lehetővé teszi, a járdaszegélyek mentén lehet várakozni. A távolabbi jövőben számolni kell azonban azzal, hogy ezeken az útvonalakon a szegély mellett a nap bizonyos óráiban csak megállni lehet majd, de várakozni nem. Éppen ezért a vizsgálat során megkeresik azokat az utcákat, ahol az egyik oldali várakozásnak a távolabbi jövőben sem lesz előreláthatólag akadály, másrészt azokat a nagyobb utcafelületeket, ahol külön parkoló terület létesíthető. Lehetőséget keresnek több emeletes parkoló garázs építésére.

Megvizsgálták a fővárosi üzemanyag töltőállomások kérdését is. Úgy az álló, mint a haladó gépkocsik szempontjából elkészítették Budapest egész területére az erre vonatkozó javaslatot, amelyet már az összes érdekelt hatóságok jóváhagytak.

A „Honnan — hová” úticélstatisztika adatainak feldolgozása után döntenek az autóbussz útvonalak esetleges megváltoztatásáról és egyes autóbussz végállomások áthelyezéséről. Előreláthatólag megváltozik a 15-ös, a 2-es, az 5-ös, a 39-es és a 60-as viszonylatok útvonala és a tervek szerint áthelyezik a 2-es, 8-as, 65-ös, 44-es, 46-os, 9-es és 26-os autóbusszok végállomását. A meglévőknél kívül 27 új taxiállomást terveznek.

Megkísérik, hogy a megfelelő parkoló helyeket őrzési díj mellett éjjeli garázsírozásra használják. A garázshiány enyhítésére felülvizsgálják, hogy nincsenek-e nem rendeltetésszerű célra használt garázsok és a meglévő foghíjtelkek közül melyekre lehet emeletes garázst építeni.

A Fővárosi Tanács VB városrendezési osztálya, közlekedési igazgatósága és a BUVÁTI, tehát, a Házkezelési Igazgatósággal karöltve, teljes erővel dolgozik, hogy a városrendezés lépést tartson a növekvő autóforgalommal. **Szentiványi György**



A BUDAPESTI PARKOLÓHELYEK TERVE

1. Római-part
2. Hármashatárhegy
3. Ságvári-liget
4. Jánoshegy
5. Vasas sportpályák
6. Fürdők
7. Belváros (Pesten és Budán)
8. Vörös Csillag Szálló
9. Szabadtéri színpad
10. Állandó kiállítás és vásár
11. Budafok központja
12. Csepeli stadion
13. Csepel központja
14. Pesterzsébet központja
15. Kispest központja
16. Repülőtér
17. Kőbánya központja
18. Klinikák
19. Erkel Színház
20. Baross tér
21. Népstadion
22. Lóversenytér, Mezőgazdasági Kiállítás
23. Vidám Park
24. Állatkert
25. Marx tér
26. Elektromos pálya
27. Szabadság strand
28. Újpest központja
29. Rákospalota központja

ten a közúti forgalmat rendezték. A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának városrendezési osztálya, közlekedési igazgatósága és a BUVÁTI foglalkozik a probléma megoldásával.

A most elkészült terv a Nagykörút, Petőfi-híd, Verpeléti út, Villányi út, Alkotás utca, Mártírok útja és a Margit-híd által határolt terület gépkocsiközlekedési problémáinak megoldásával foglalkozik.

A Duna balparti útvonal fejlesztése során két feladat vár megoldásra: egyrészt az útburkolat átépítése a gépjárműforgalom igényeinek megfelelően, másrészt az Erzsébet-híd—Szabadság-híd között hiányzó szakasz megoldása.

A jelenlegi nagykokakó bur-

nónia utcában történő egyenes folytatását és a fényjelzős keresztezésnek a Hegedűs Gyula utcából idevaló áthelyezését. Így kiegyenesedik a belső gyűjtő útvonal, kedvezőbbé válik a Néphadsereg Színház megközelítése és ez a keresztezés arányosabban osztja meg a Margit-hídfő és a Marx tér közötti távolságot.

Módosítást igényel a Kossuth Lajos utcától délre eső szakasz is. A Nyári Pál utca szabályozásának végrehajtásával a Váci utcából a Kálvin tér felé igyekvő forgalom a Nyári Pál utca, Eötvös Loránd utca vonalán térhet rá a Kecskeméti utcára, s ezzel a nem szélesíthető Egyetem utca is egyirányúsítható lenne az észak felé haladó közúti forgalom számára.

Több évtizedes probléma a

szonylatra tagolja az útvonalat. A többi betorkolló útvonal keresztező forgalmát megtiltanák.

A Viziváros rendezési tervében szerepel a Mártírok útja szűk szakaszának tehermentesítésére a Tölgyfa utca egyirányú útvonalként történő bekapcsolása. Ugyancsak kidolgozták a Mechwart tér — Csalogány utcai összeköttetést, valamint a Bem József utca — Feketesas utcai egyirányúsított utcarendszert. Tervbe vették a Csalogány utca kiszélesítését is.

Minthogy a legnagyobb méretű személyi gépjárműforgalom a Belvárosban a szabadon álló budai övezetek felől várható, a Hegyalja út kiszélesítése előreláthatólag elkerülhetetlen lesz.

Az Attila körút és az Árok utca útvonalaival kapcsolatos vita hosszabb ideje tart. A dön-