

## Budapest közlekedésének holnapja

## Gyorsvasút – gyorsvillamos – gyorsautóbusz

Budapest és környéke közlekedéséről tárgyalt a közelmúltban a kormány, s évtizedekre szóló távlati programot hagyott jóvá. Az ezredforduló utáni időszakig határozták meg a legfontosabb tennivalókat. Ilyen hosszútávú terv összeállítására eddig nem került sor.

Miért volt erre szükség? Dr. Nagy Ervin, a fővárosi tanács közlekedési főigazgatójának helyettes vezetője elmondta, hogy a tervek összeállításában a közvetlenül érintett Pest megyei és fővárosi tanács szakemberein, a KPM

képviselőin kívül valamilyen érdekelt tervező- és kutatóintézet közreműködött, sőt egyetemi tanszékek segítségét is igénybe vették. A közlekedési beruházások évtizedekre, sőt évszázadokra szólnak. A távlati célok elérése tehát csak akkor biztosítható, ha az éves és a középtávú tervek igazodnak a hosszútávú programhoz. Nemcsak a fővárosban lakó kétfélmillió ember közlekedését kell megoldani, gondolni kell a Budapestet körülvevő „gyűrűben” lévő 44 község lakóira és az ingázók 300 ezres tömegére is.

utazási sebesség tartását. A nemzetközi átlag a nagyvárosokban csúcsórákban 6–10 kilométer között van, tehát a növekvő forgalom mellett a 20 kilométeres sebesség jó eredménynek számít.

A gépjárműforgalom növekedése mindenekelőtt az úthálózat rekonstrukcióját követeli.

A körülbelül 3500 kilométernyi budapesti útból még mindig mintegy 1300 kilométer földút. Ezek korszerűsítése mellett mindenekelőtt az autópálya, az autótűt és a főútvonalhálózat rekonstrukciója kerül előtérbe, hiszen a teljes forgalom 85 százaléka 500 kilométernyi úton bonyolódik le.

## Új Duna-hidak

A Hungária körüti körgyűrűre csatlakoznak majd az autópályák. Ez lehetővé teszi, hogy a tranzitforgalom a belváros érintése nélkül bonyolódjon le. A fővárosban jelenleg 133 vasút, közülük kereszteződés van, ezeknél a sorompó naponta 6–16 órán át békíti meg a forgalmat. A szakemberek ezért értették a közúti felül- és aluljárók építését szorgalmazzák. Az új közúti hálózat is szükségessé teszi a többi között a dunai hidak számának növelését.

A szakértők számításai szerint a Duna-hidak forgalma a jelenleginek legalább ötszörösére növekszik, óránként 70 ezer jármű átbocsátását kell megoldani. A tervezett új hidak: az északi vasúti hid mellett; ez része lenne a külső kerületeket összekötő új körútnak, a Parlamentnél közúti alagutat építenek a Duna alatt; kétszintű csomópontot alakítanak ki a Lánchíd budai hídfőjénél; a Déli összekötő vasúti hídnál lesz az autópályahíd, s a csepeli Ady Endre utca, valamint a pesterzsébeti Nagy Sándor utca között is új kapcsolatot terveznek.

Szükségesnek tartják egy Albertfalvát és a csepeli szigetet összekötő hid építését is, s napirányban szerepel az Árpád-híd kiszélesítése.

Egyre égetőbbek a parkolási gondok. A belvárosban csak a parkoló-

garázsok eredményezhetnek megoldást, de ezek drágák. Egyébként az első parkológarázs az idén elkészül a Martinelli téren. Be akarják vezetni a kékzónarendszert: a belváros egyes részein csak egy órát várakozhat egy-egy gépkocsi a csúcsidőben. A parkolóóra is hamarosan „munkába áll”.

Az új lakótelepeken már a tervezésnél gondolnak a parkolóhelyekre, s a metróvégállomásoknál nagy területeket biztosítanak erre a célra. Várhatóan ugyanis, éppen úgy, mint külföldön, az autósok a város központja felé metróval folytatják majd útjukat.

E tervben szerepel a Ferihegyi repülőtér bővítése. Foglalkoznak a sikló helyreállításával. Több új kötélpályát akarnak építeni: a Farkasrét és Széchenyi-hegy, Hűvösvölgy és a Hármashatár-hegy, a Hármashatár-hegy és a Vörösvári út között, s egy gellérthegyi „vonalról” is szó van.

A budapestiek, a vidékiek és a külföldiek naponta 5,2 millió alkalommal utaznak. A távlati terv valóra váltása már megkezdődött, hiszen évente 1,5 milliárd forintot fordít a népgazdaság Budapest közlekedési beruházásaira, s a közvetlen közeli jövőben olyan jelentős munkák kezdődnek el, mint a Kálvin tér, a Felszabadulás tér átépítése.

Moldován Tamás

## 720 ezer személygépkocsi

A számítások szerint a személygépkocsik száma a mostaninak legalább hétszeresére, 720 ezerre emelkedik az ezredfordulóra. A tömegközlekedés aránya tehát az összes utazásokból a jelenlegi 87 százalékról 53 százalékra csökken. Ennek ellenére változatlanul a legfontosabb kérdésnek a budapesti tömegközlekedés gyorsítását és a zsúfoltság csökkentését tartják.

Budapesten jelenleg az autóbusz-, villamos-, trolibuszhálózat hossza eléri az ezer kilométert, a legközelebbi megállóhoz a munkahelyekről és a lakóhelyekről legfeljebb 500 méterrel kell gyalogolni. Ez a hálózati sűrűség nemzetközi viszonylatban is jónak mondható. Mégis szerkezeti változtatásra van szükség; a villamosvonalak egy részét fel kell számolni, s az egyre zsúfoltabb utak is mind kevésbé alkalmasak arra, hogy a felszínen

bonyolítsák le a tömeges utazásokat.

A jövő a gyorsforgalmi hálózaté. Új fogalmakkal, megoldásokkal ismerkedünk. A Budapest környéki vasutakon a gőzmozdonyokat hamarosan Dieszel- és elektromos gépek váltják fel, amelyek könnyen elérik az óránkénti 100 kilométeres sebességet is. A Déli pályaudvar helyén lényegében teljesen új épül, ezt követi majd a kelenföldi rekonstrukció, és megszüntetik a józsefvárosi teherpályaudvart.

A budapesti közlekedés gerincét a metróhálózat képezi majd. A kelet-nyugati vonalon naponta 450–480 ezren utaznak, s a többi tervezett vonalon is hasonló forgalomra számíthatnak. Az észak-déli vonal építése megkezdődött. Az első szakaszt 1976-ban adják át a Nagyvárad tér és a Deák tér, majd a teljes vonal elkészülte után Újpest és Kispest között.

## HÉV a Kálvin téren

A harmadik metróvonalról még nem döntöttek véglegesen, annyi bizonyos, hogy Budafokról, a Varga Jenő térről indul, a Kálvin tere érinti, s Újpalotáig építik ki, csak a belvárosi szakasz körül van vita. Az elővárosi forgalomban fontos szerepet játszó HÉV-vonalakat csatlakoztatják a metróhoz. Először az Őrs vezér téren oldották ezt meg, most a szentendrei vonalat „vezették be” a Batthyány térig, s ugyancsak kéreg alatti megoldással a csepeli, a szigetmentmisklói és a ráckevei vonatok a Kálvin térig hozzák majd az utasokat.

Három gyorsvasúti villamosvonal építése, kialakítása szerepel a tervben: a Hungária körüti, a Kőbányai úti és a hűvösvölgyi. Ezeket a vonalakat teljesen különválasztják a közutaktól, mindenütt biztosítják zavartalan áthaladásukat. Utazási sebességük a

mostani villamosokénak kétszerese lesz. A gyorsautóbuszjáratok beváltak; lehetővé teszik a 20 kilométer körüli óránkénti