

244 KIÚT A FŐVÁROSI ÚT-GONDOKBÓL

A budapesti forgalom szerkezetét a sugár- és körutak szabják meg. Ezekhez igazodik a város szerkezete is, hiszen a közlekedésnek elsőrendű városformáló szerepe van. A kialakult úthálózat sok szempontból kedvező, azonban az utak és a forgalmi csomópontok műszaki jellemzői, forgalmi adottságai nem megfelelőek, mert a mainál lényegesen korábbi és kisebb igények kielégítésére épültek. Érthető tehát, hogy gyakoriak a torlódások, fokozódnak a parkolási nehézségek.

A bajok egyik forrása, hogy a külterületi részek hozzákapcsolásával a főváros területe kb. 2,5-szeresére nőtt, s az anyagi erőforrások nagy részét hosszabb ideig a rendkívül elhanyagolt peremterületi úthálózat megjavítására kellett fordítani. Így azután a főváros belső részén a nagy műtárgyak (alul- és felüljárók, magasutak) és utak építésére csak kevésbé nyílt lehetőség.

„Kimerülő” útszakaszok

A helyzet súlyosságát jelzi, hogy egyes hidak (a Lánchíd, a Szabadság-híd) és több útvonal a csúcsforgalmi időszakokban már ma is *telített*. Egyes forgalomtechnikai intézkedésekkel — útburkolati jelek alkalmazásával, közúti jelzőlámpák automatizálásával stb. — bizonyos kapacitásnövelést elértünk, a forgalom növekedése azonban további hatékony fejlesztést követel.

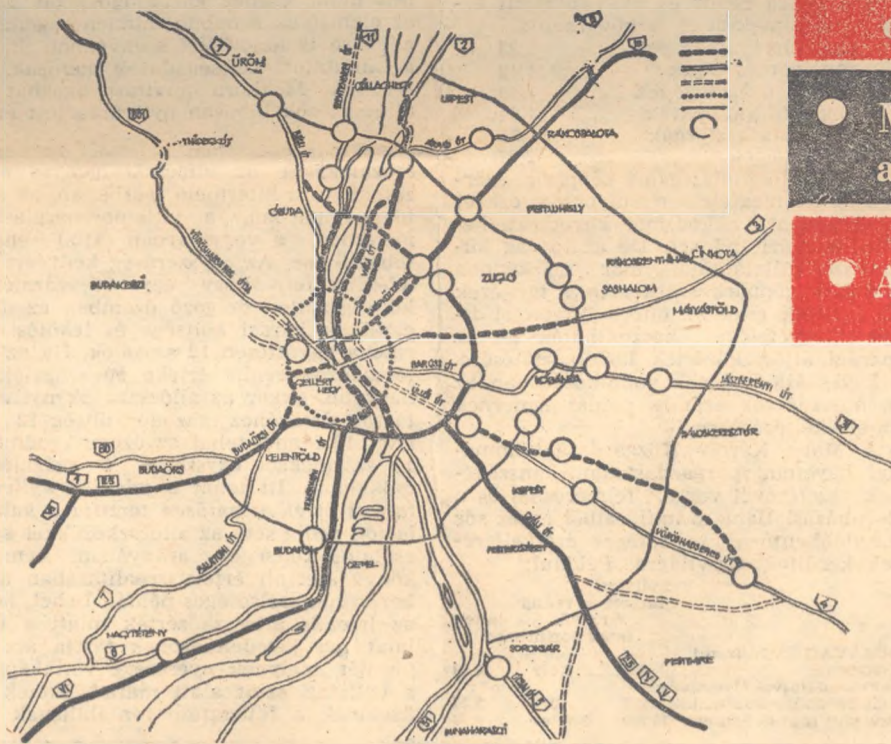
Az 1963-ban tartott, általános célforgalmi számlálás adatainak feldolgozása után pontosabb képpünk lesz a főbb útvonalak forgalmi kapacitástartalékáról, de már az eddigi adatokból is kitűnik, hogy ezek a tartalékok sok helyütt néhány éven belül „kimerülnek”:

- a Nagykörút—Népköztársaság úti kereszteződés 1969-ben,
 - a Nagykörút—Rákóczi úti kereszteződés 1971-ben,
 - a Róbert Károly körút—Váci úti kereszteződés 1973-ban,
 - a Hungária krt.—Kerepesi úti kereszteződés 1973-ban,
 - a Hungária krt.—Kőbányai úti kereszteződés 1969-ben,
 - a Kerepesi út—Keresztúri és Lándzsa út közötti szakasza 1967-ben,
 - az Üllői út—Ceglédi út és Ferihegyi út közötti szakasza 1971-ben,
 - a Soroksári út—Boráros téri és Háman Károly út közötti szakasza 1968-ban,
 - a Fehérvári út—Hengermalom úti és Galvan u. közötti szakasza 1969-ben,
 - a Szentendrei út—Raktár u. és Bogdáni út közötti szakasza 1967-ben.
- Bár változatlan körülmények között 5—10 éven belül számos nagyforgalmú helyen tarthatatlanná válnék a helyzet, fővárosi közútjaink jelenlegi terhelése ma még nem rosszabb, mint a legtöbb világvárosé és megfelelő fejlesztéssel, illetve korszerűsítéssel hosszabb időre megfelelő megoldást lehet találni.

Félnapig zárva

Mindenekelőtt a közutak kapacitását meghatározó szűk keresztmetszetű csomópontok — elsősorban terek — átbecsátóképeségét kell növelni. A fővárosban a felmérések szerint 44 olyan közúti csomópont található, ahol a forgalomnak két szintben való vezetése szükséges, mint például a korszerűtlen forgalmú Baross tér, Marx tér, Kálvin tér, Clark Ádám tér, stb. Emellett kb. 50 szintben keresztezést kell egyéb módon (pl. korrekciókkal, átrendezéssel) korszerűsíteni. A kapacitásnövelésen kívül természetesen alapvető feladat a forgalom biztonságának fokozása, a balesetek megelőzése is nem kis részben az egyértelmű és jól kialakított járműterheléssel.

A megoldás az esetek többségében csak alul- és felüljárókkal — műtárgyakkal — lehetséges, amelyek kétségkívül igen jelentős beruházást igényelnek. (A tervezett Nagykörút—Rákóczi úti csomópont kétszintűvé való átépítésének költsége például megközelíti az új Erzsébet-híd építési költségét.)



Térképünk a főváros közúti hálózatának távlati tervét ábrázolja. A vastag vonalak — a városi utakonál szaggatottan — a gyorsforgalmi utakat jelzik. A szaggatott „üres” vonalak a tervezett fő közlekedési utakat, a körök pedig a felül- és aluljárókkal megoldandó közúti-vasúti keresztezéseket tüntetik fel.

A megoldás sürgősségét azonban jól tükrözi, hogy Budapestben jelenleg 101 sorompóval ellátott szintbeni vasúti átjáró akadályozza a forgalmat. Közülük 23 olyan nagy forgalmú helyen — autóbusszútvonalat is kereszteznek —, hogy megszüntetésük egyre inkább elkerülhetetlen. Az átjáróknál ugyanis a sorompók sokszor több órán át zárva vannak (pl. a Hungária krt.—Róbert Károly krt., ceglédi és szobi vasúti vonal kereszteződésénél átlagosan a nap 24 órájából 12 órát át.) Sőt a sorompók zárvatartási ideje a vasúti forgalom növekedésével még jelentősen meghosszabbodik. Ezért a gépjárművezetők lehetőleg már most is elkerülik ezeket az útszakaszokat, és inkább a belvárosi utakat választják. Ez viszont az amúgy is túlszűfolt belső utakon ideig-ideig tovább nőnek a közúti közlekedés költségei.

Ugyanakkor előbb-utóbb napirendre kell tűzni a régi, elavult vasúti aluljárók egy részének (Erzsébet királyné úti, Főti úti, Hungária krt.-i, dohánygyári stb.) korszerűsítését is.

Új gyorsforgalmi hálózat

További probléma, hogy a kb. 3000 km hosszúságú fővárosi úthálózatnak csak fele pormentes burkolatú, de ezek nagy része is elavult. Az aszfaltutaknak pl. mintegy 30 százaléka 1926 előtt épült, elégtelen (15 cm-es) betonlappal.

A feladatok számbavételénél természetesen nem lehet figyelmen kívül hagyni a közúti forgalom várható nagyarányú megnövekedését. Budapestben — az autóbusszokat, tehergépkocsikat és motorkerékpárokat nem számítva — 1963-ban több mint 32 ezer gépjármű vett részt állandó jelleggel a forgalomban, s a személygépkocsik száma 1980-ra a jelenleginek 6—8-szorosára nő, az egyéb járművek száma pedig megkétszereződik.

Az ebből adódó fejlesztési feladatokat a főváros előrelátó felkészüléssel kívánja megoldani.

Ennek érdekében — részletes elemzésekre építve — elkészült a „Budapest 20 éves közlekedésfejlesztési tervének alapjai és koncepciói” c. tanulmány, amely összefoglalja a jövő közlekedésfejlesztési tennivalóit. Ugyanakkor jelenleg is nagy ütemben folynak az útépítési és korszerűsítési munkálatok. Az eddigi végzett korszerűsítéseken kívül (pl. Kis-

és részben a Nagykörút, a Népköztársaság út) az elmúlt években, illetve az idén több helyütt *osztottpályás utakat* épültek (pl. Villányi út, Karolina út, Reitter Ferenc u. stb.) — hogy a számos kisebb, kerületi útépítést ne is említsük.

Nagy vonalakban elkészült a főváros közúti hálózatának távlati tervé, s már most ennek alapján folynak az útkorszerűsítési és fejlesztési munkálatok. Fokozatosan kialakul a *gyorsforgalmi közúti hálózat* — az országos bevezető gyorsforgalmi utak budapesti szakaszainak (I—VII.) rendezésével, a főközlekedési utak (1—7) korszerűsítésével. Épül az E—5-ös út az I. és IV. országos gyorsforgalmi út részeként. Ugyanakkor több városi gyorsforgalmi út építése is szerepel a tervekben.

Az Erzsébet-híd befejezésével együtt elkészül a hídhoz csatlakozó utak és villamosvonalak korszerűsítése, a híd fő környékének rendezése, amelyre csaknem annyit fordít a főváros, mint amennyi a híd és a hidfők építése kerül.

A közeljövőben megkezdődik az *albertfalvai felüljáró* építése, s ezt további csomópont korszerűsítési és építési munkálatok (pl. a Nagykörút—Rákóczi út keresztezés, a Baross tér stb.) fogják követni.

A parkolás szabályozása

E beruházások költségeire jellemző, hogy például 1 km (osztott pályás) gyorsforgalmi autópálya, vagy autótút építési költsége 8—15 millió Ft-ba, egy csomópont rendezése gyalog-közúti aluljáró építésével pedig 30—250 millió Ft-ba kerül. Ezek a ráfordítások azonban a közlekedési költségek csökkenésével a kerületi utak megszűnése, a forgalom meggyorsulása stb. következtében végső soron *megtérülnek* a népgazdaságnak.

Ezt bizonyítják például csak az alábbi három nagyobb útkereszteződés, illetve csomópont *egy napra* vonatkozó adatai:

	Forgalom egység, db jármű	Üsszes várakozási idő óra	Veszteség Ft
Hungária krt. Róbert Károly krt. ceglédi és szobi vasútvonal	14 000	233	15 000
Albertfalva vasúti keresztezés	7 000	91	5 000
Kocsik P. út (ceglédi vasút vonal)	8 000	161	10 000

• A mezőgazdasági ár- és adórendszer

• Miért késik a gyártásszakosítás

• A nyári vásár árujegyzéke

Könnyű megállapítani, hogy csupán e három ponton felül- illetve aluljáró létesítésével évente több mint 10 millió forint megtakarítást lehet elérni.

Egyre többen érintő s mind gyakrabban vitatott probléma a *gépkocsik parkolási lehetősége* is. Annál is inkább, mert a gépkocsik számának gyors növekedésével — mint ez a fővárosban is történt — ugrásszerűen fokozódnak a parkolási igények. Nemzetközi adatok szerint ugyanis nagyvárosokban egy személygépkocsi átlagosan napi 2 órát közlekedik, tehát 22 órán át rendszerint parkolóhelyeken tartózkodik, és marpuszta jelenlétével is — tekintettel a gépkocsik nagy számára — akadályozza a közlekedést.

A főváros belterületén 1961—62-ben tartott parkolásfelvétel szerint a nehézségek elsősorban az V. kerületben, ott is a Belvárosban jelentkeznek, s különböző intézmények, valamint a kulturális élet és a kereskedelem koncentrált hálózata miatt. Hasonló igénybevétel tapasztalható az I., VI., VIII., valamint a IX., XI., XIII. kerület belső részein is, mégpedig napszakok szerint változóan. Például a Belvárosban 12 és 13 óra körül legerősebb az igénybevétel.

Az V. kerületben a parkolásra rendelkezésre álló terület — csúcsidőszakban — már most is lényegesen kisebb az igénytől, s nehezíti a helyzetet, hogy a belterületi foghíj-építések során még mindig nem épülnek rendszeresen autótárolók.

A lehetséges megoldások két nagy csoportját, a *fejlesztést*, ill. a *korlátozásokat* a helyi adottságoknak megfelelően egyidejűleg kell alkalmazni, s kapcsolódó intézkedésekkel együtt. A főbb megoldási lehetőségekként a következők jöhetnek szóba:

— Szabadtéri parkolók létesítése tereken és új épületek beépítetlen földszintjén.

— Szükség esetén nagyobb terek vagy létesítmények alatt kiképzett tárolók építése, esetleg *emeletes parkolóhelyek* kialakítása. Ennek érdekében olyan építési szabályok és normák kötelezővé tétele, melyek forgalomvonzó építmények számára az elegendő szabadteret és fedett járműtárolást biztosítják.

— Távlatban az úgynevezett „*park and ride*” rendszer kialakítása, a városba bevezető fontosabb földalatti vagy villamosvonalak melletti parkolóhelyek létesítésével, hogy az utasok a város belterületének központjába villamossal, autóbusszal vagy földalattival folytathassák útjukat.

— A parkolás korlátozása *tilalommal*. Ez történhet időben pl. egész napra vagy csak csúcsforgalomra esetleg egy bizonyos időszakra; meghatározott területre vagy útvonalra, ill. csak egyes járműfajtákra (pl. tehergépkocsikra) vonatkozóan.

Egyes széles, de kisforgalmú mellékutakban az átmenő forgalom eltávolításával parkoló utca létesíthető. A parkolás korlátozását jelenti a parkolási idő megszabása is, esetleg parkoló órák, ill. díj szedésének alkalmazásával.

A főváros parkolási problémáit — a fenti módszerek jól összehangolt alkalmazásával — *átfogó terv* alapján kívánják megoldani, úgy, hogy a parkolási lehetőséget az egész városra kiterjedően, egységesen szabályozzák.

Dr. Nagy Ervin