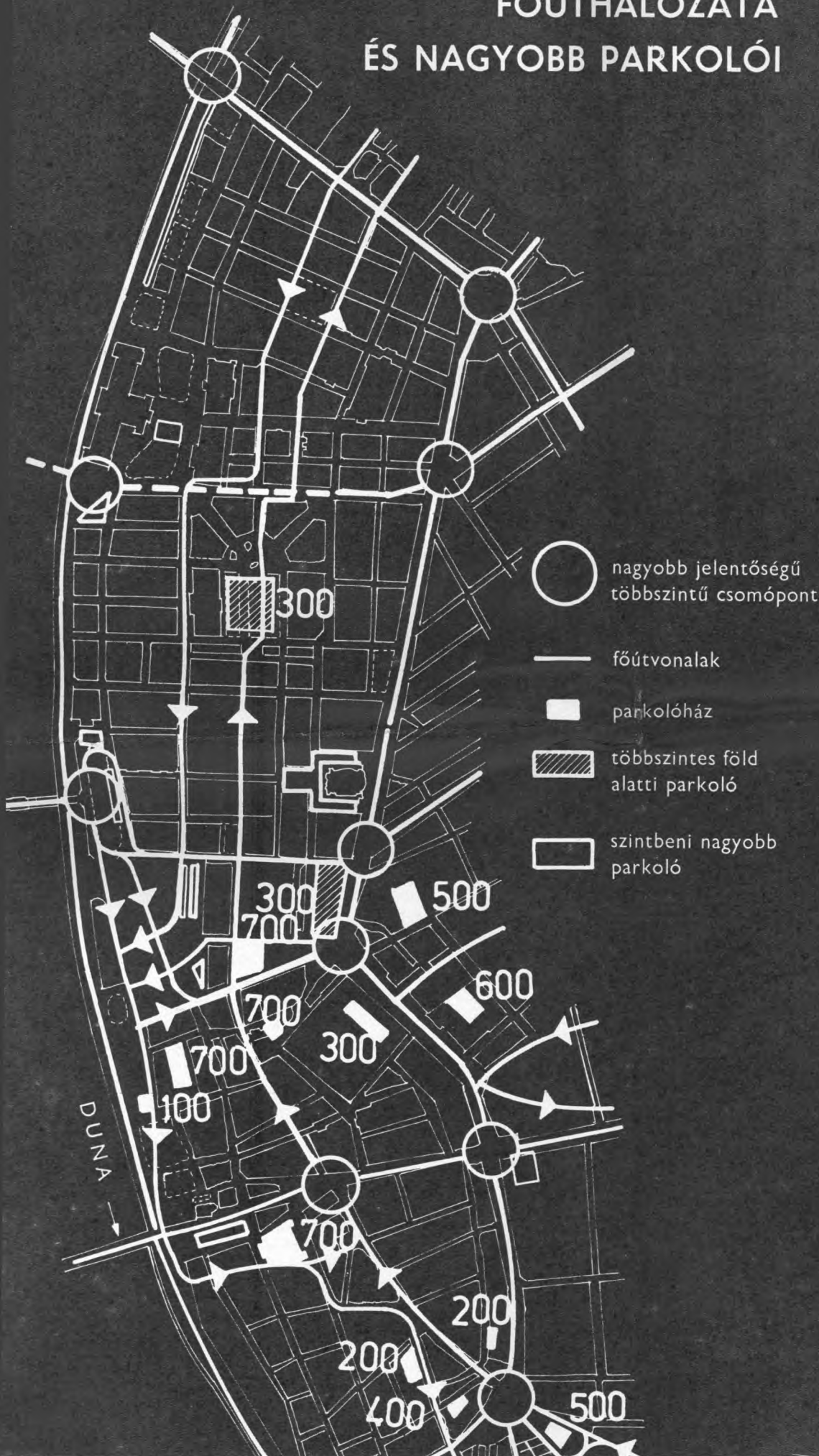




# A BELVÁROS FŐÚTHÁLÓZATA ÉS NAGYOBB PARKOLÓI



Bár a főközpont a jövőben is a Belváros marad, tehermentesítésére hat alközpont épül:

- Pesten: Újpest, István tér; Zugló — Kőbánya között az Őrs vezér tere Kispest, Kossuth Lajos tér.
- Budán: Óbuda, Flórián tér; Közép-Budán a Moszkva tér; Dél-Budán Móricz Zsigmond körtér.

További kiemelt kerületi központok következő városrészekben létesülnek:

- Pesten: Rákospalota, Angyalföld, Zugló, Kőbánya, Erzsébet, Csepel
- Budán: Budafok, Csillaghegy.

Valamennyi al- és kiemelt kerületi központ metróvonalal fog rendelkezni.

A kelet-nyugati látja el az Őrs vezér tere Moszkva tereket, az észak-déli szolgálja ki az újpestit és a kispestit, a harmadik vonal létesít kapcsolatot a Móricz Zsigmond körtérrel, majd a negyedik vonal — illetve addig is a HÉV — kapcsolja össze Óbuda központját.

Valamennyi alközpont a főközponttal közvetlen, illetve egymással átszállás metrókapcsolattal rendelkezik. Egyidejűleg a közúti főhálózat is szerves kapcsolatot teremt közöttük.

E nagyszabású alközpontrendszer a főközpontba történő utazások túlzott igényét (naponta ma mintegy 700 ezer utas érinti a Belvárost) várhatóan jelentős mértékben csökkenteni fogja.

A lehetséges tehermentesítéssel egyidejűleg a főközpont közlekedési helyzete is javítani kell. Ez a belvárosi közlekedési hagyományos — az elmúlt mintegy száz év alatt kialakult — munkamegosztásának átértékelésével, illetve egy korszerű, munkamegosztás radikális kialakításával lehetséges.

## Új arányok a Belváros közlekedésében

Mintegy 100 éves múltra támaszkodva épült ki és üzemel ma is a főközpont metró- és közúti közlekedési, illetve gyalogos rendszere.

A közelmúlt éveiben itt kialakított közlekedési létesítmények (pl. József Attila utca, Kiskörút, Erzsébet-híd, metró, Flórián körúti út, a régebbi árkadosítással együttesen már valami új törekvést jeleznek, mely logikus részei egy 10—15 évre folyó tudományos koncepciónak.

A Belváros egyes területrészeinek funkcióját kívánja teljesebbé tenni a tervezett világvárosi üzletközpont, a passzázs-rendszer, a Duna-parti szállodaszor kiépítése, valamint a Belváros épületeinek, továbbá a közműrendszerének nagyarányú rekonstrukciója. E hatalmas feladatok sem nélkülözhetik egy korszerűbb közlekedési rendszer kialakítását.

Nézzük: hogyan függnek össze a közlekedés különböző területein már megvalósított és a jövőben tervezett városi intézkedések és fejlesztések eredményeként vajon hogyan alakulnak és a jövő igényeit a lehető legjobban kielégítő budapesti főközpont közlekedése.

## A tömegközlekedés

A Belváros területét metróval akarjuk behálózni, hogy tömegközlekedés...

sel, illetve gyalogosan a Belváros minden része elérhető legyen. Ezáltal a belvárosi utazások számára a tömegközlekedés versenyképes, sőt kedvezőbb alternatíva lehet, mint a személygépkocsis utazás.

Jelenleg az összes utazás kerekén 85%-a tömegközlekedési eszközön (metrón, villamoson, autóbuzson, földalatti, trolibuszon) bonyolódik le. Ebből következik, hogy a városközpont szempontjából is a legdöntőbb a több embert szállító tömegközlekedés megszervezése. Tekintettel a beépítettség adottságokra, a szűk útvonalakra, a felszíni közlekedés akadózó, gyakran elégtelen kapacitására, olyan tömegközlekedést kell létesíteni, amely független a felszíni, közúti közlekedéstől.

A kelet-nyugati metróvonal kiépítése után máris kedvezőbb a helyzet, hiszen a 2 km<sup>2</sup> területű cityben már 3 metróállomás (Astoria, Deák tér, Kossuth tér) üzemel.

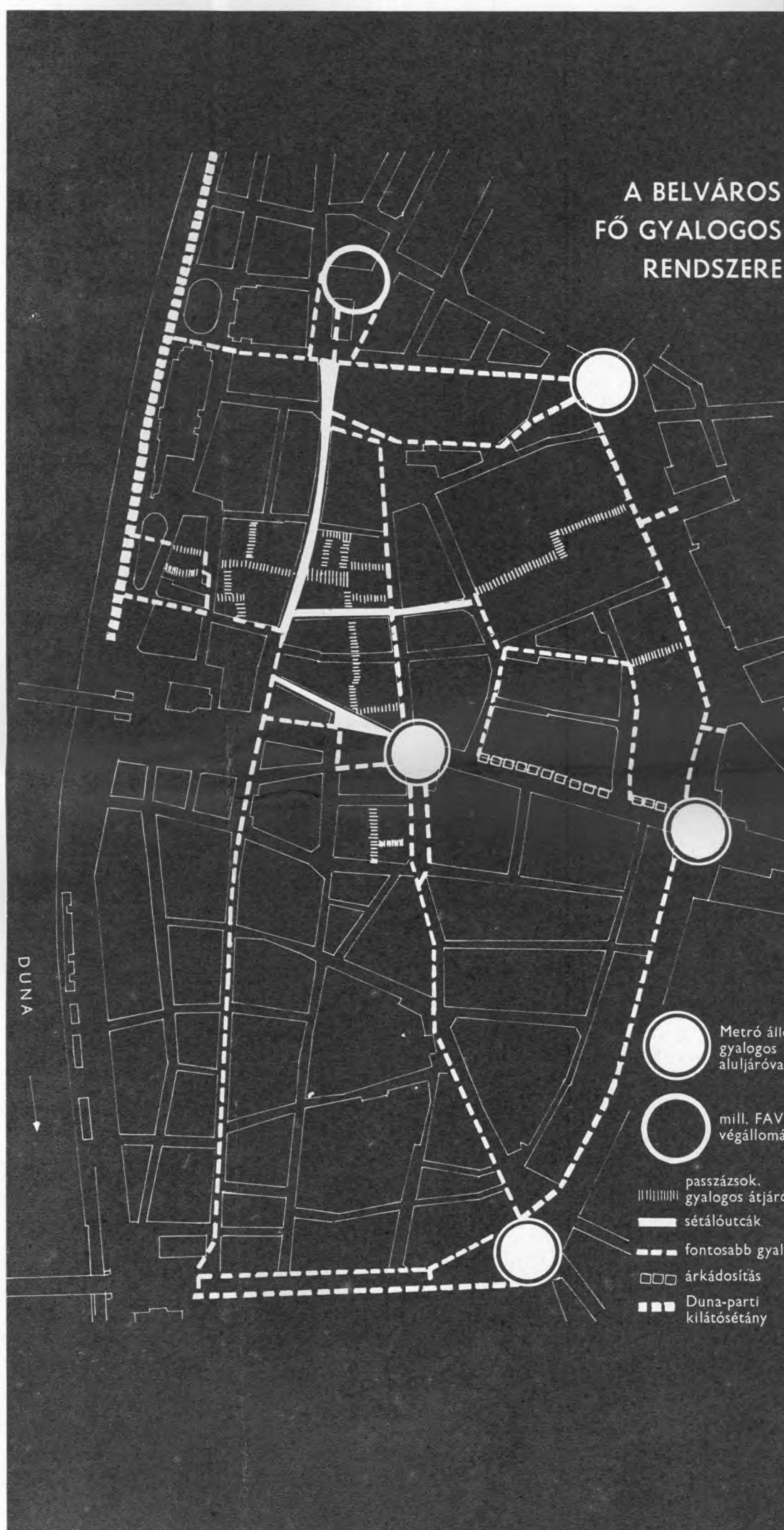
Terveink szerint 1976 végén az észak-déli metróvonal első szakaszát már üzemeltetni fogjuk. Ekkorra a városközpontban a metró-tengelykereszt két vonalának összesen 6 állomása lesz készen. A milleniumi földalatti vasúttal együtt pedig 9 metró, illetve földalatti megállója lesz a szűkebb Belvárosnak. (K-NY: Astoria, Deák tér, Kossuth tér; É-D: Deák tér, Felszabadulás tér, Kálvin tér; MFAV: Vörösmarty tér, Deák tér, Bajcsy-Zsilinszky út.) Ha ehhez hozzászámítjuk a külön-pályás 2-es villamosvonalat (további 8 megállóhely), akkor elmondhatjuk, hogy a következő ötéves terv elején a városközpont közlekedési kiszolgálása már rendkívül kedvezően alakul. A négy vonal lehetővé teszi, hogy tömegközlekedéssel, illetve gyalogosan a szűkebb Belváros minden utcicélja (300 m-en belül) kényelmesen, gyorsan elérhető legyen; s 1980-ra — a Bank utcai és Marx téri metróállomások elkészülte után — a teljes Belváros kielégítő szolgáltatási szintet ér majd el.

### A közúti közlekedés

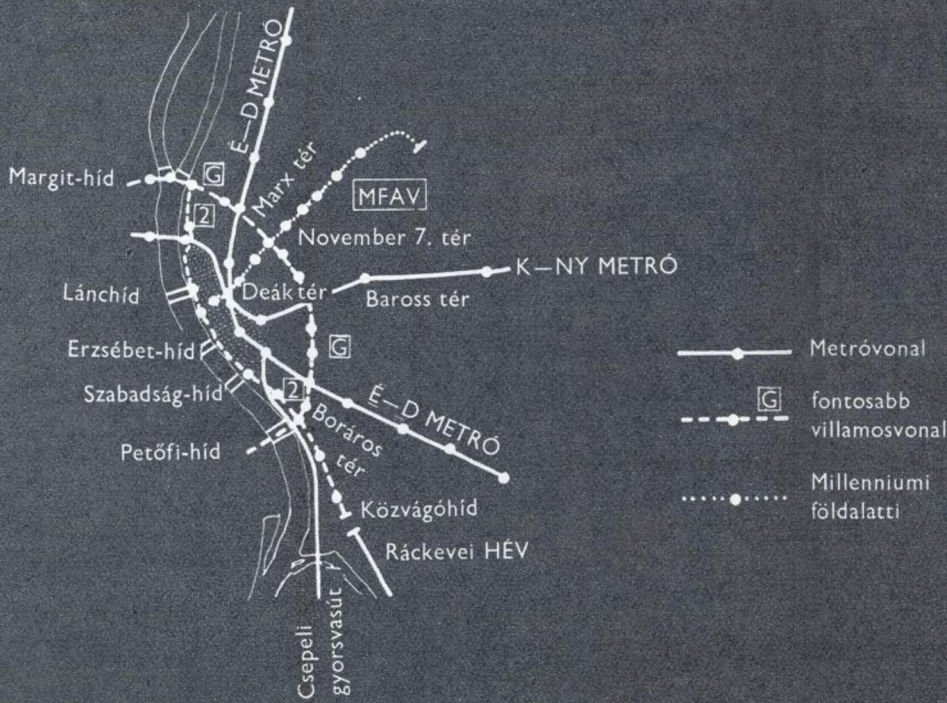
Egy ilyen tömegközlekedési hálózat birtokában már erőteljes közúti korlátozásokra is sor kerülhet. Kérdés: milyen határig lehetséges vagy indokolt elmenni e téren? Gyakran hallunk olyan javaslatokat, hogy a Belvárosból teljesen tiltsuk ki a gépjárműforgalmat. Sajnos, ez nem járható út. A Belváros földrajzi helyzete, a kialakult úthálózat és a Duna-hidak, a városközpont, illetve a határán haladó főúthálózat a forgalom egy részének megtartását a távlatban is szükségessé teszi.

A Belvároshoz jelenleg négy közúti hid és egy metró-alagút kapcsolódik. Pest és Buda között szükség lesz újabb átkelés létesítésére is. Nagy távlatban a következő kapcsolatokkal kell számolni: Szabadság-híd, Erzsébet-híd, Lánchíd, a tervezett Duna-alagút (amely a Kossuth tér és Csalogány utca között várhatóan a 90-es években épül meg) és a Margit-híd. Megjegyezzük, hogy a belvárosi Duna-hidak forgalmát tehermentesíteni fogja a harmadik metróvonal alagútja (megépítése a Gellért tér és Dimitrov tér között már a 80-as években várható).

## A BELVÁROS FŐ GYALOGOS RENDSZERE



## A NAGYKÖRÚT ÉS A DUNA KÖZÖTTI TERÜLET KÖZLEKEDÉSI ELLÁTOTTSÁGA



A városközpont sajátos helyzetéhez hozzátartozik, hogy négy Duna-hídu pesti hídfője a Belvárosban van, és a hídarról a lehajtást, illetőleg a hidakra a felhajtást lehetővé kell tenni.

A hidakhoz csatlakozó és a Dunával párhuzamos belvárosi főúthálózat a jövőben megmarad: Kiskörút, Kossuth Lajos utca, József Attila utca, Alkotmány utca, Báthory utca (a tervezett közúti Duna-alagút kapcsolataként), Szent István körút, alsó rakparti gyorsforgalmi út.

Súlyos gond a városközpont áruellátása is. Ezért sem tűzhetjük ki célul a gépjárműforgalom teljes kitiltását; de azért erőteljes korlátozásokat tervezünk. Csak a legfontosabbakat említem:

- jelentős útfelületeket vonunk el a közúti forgalomtól és adunk át a gyalogosoknak;
- folyamatosan kiterjesztjük a teherszállítást, a gépjárműforgalom és rakodások korlátozását;
- további egyirányúsításokkal ésszerűsítjük a forgalmat;
- árpolitikai eszközökkel differenciáltan szabályozzuk a parkolást (fizetőparkolóknak).

Az egész Belváros területén a mellékutcák forgalmi rendjét úgy kell átalakítani, hogy az kizárólag a célforgalmat és a parkolást (parkológarázsok megközelítését) tegye lehetővé. A parkolási lehetőségek elsősorban a „forgási sebesség” növelésével, a távlatban pedig parkológarázsok létesítésével bővítjük.

Az üzletközpont megépítésével egyidőben jüleg korszerűsíteni kell az üzletek árúellátási rendszerét; széles körben be kell vezetni az éjszakai, konténeres áruszállítást. A Belváros funkcióitól idegen nagykereskedelmi raktárak kitelepítése is lehetséges majd a Belváros közlekedési helyzetén.

A személygépkocsi-forgalom és a metró között új munkamegosztást hozunk létre: a metróvonal külső állomásainál ingyenes nagy parkolókat létesítünk, arra ösztönözve az utast, hogy hagyja ott gépkocsiját a metróval, majd a Belvárosba.

Tehát a cél mindenképpen az, hogy minél kevesebb gépkocsi jöjjön be a városközpontba. S aki mégis ezt igényli, annak a központi zóna nehézségeivel és drágább parkolási költségeivel kell számolnia.

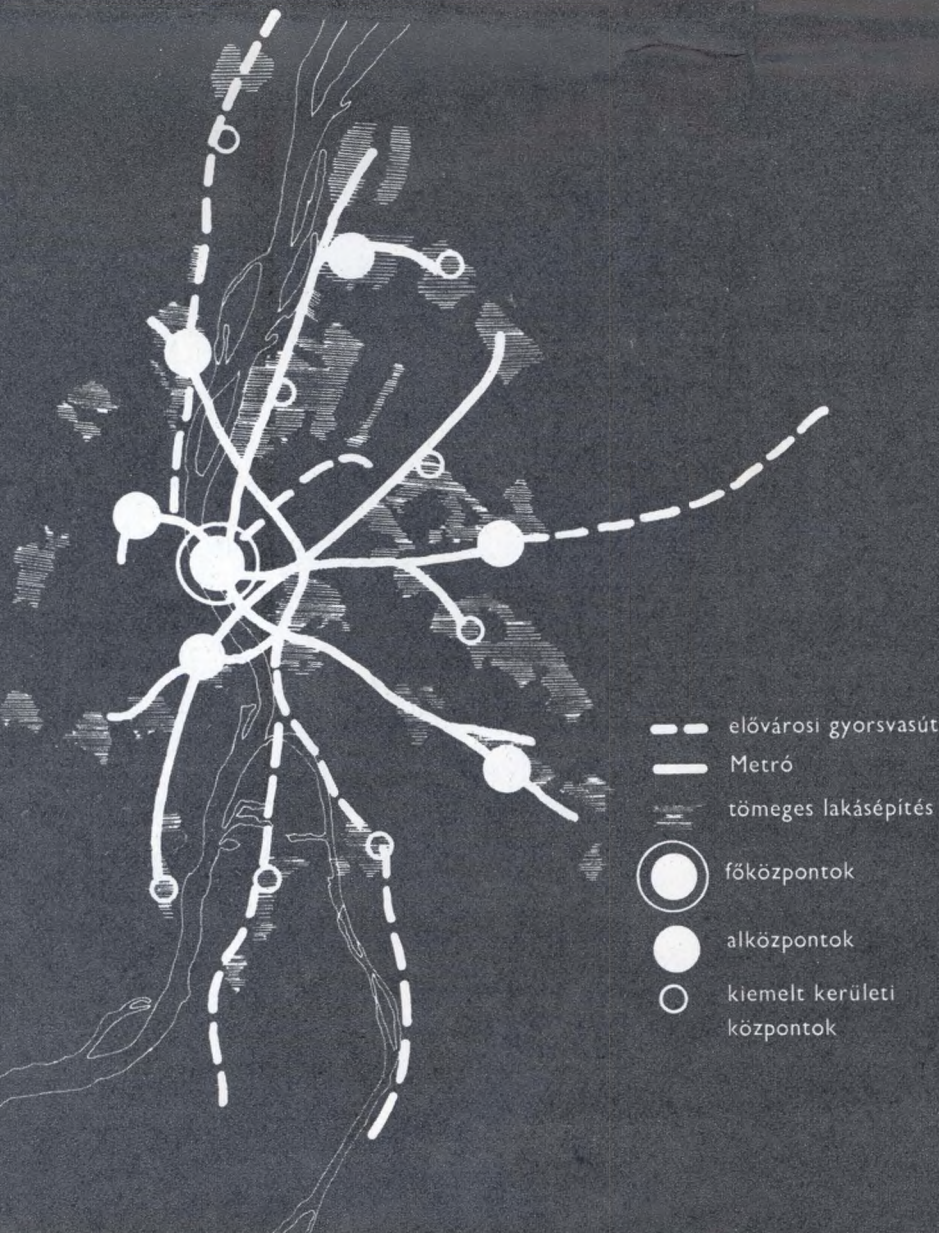
### A gyalogosforgalom

Ezek után — a nagyszabású tömegközlekedés és az erőteljesen korlátozott közlekedés birtokában — megszervezzük a korszerű gyalogosforgalmat.

A földalatti állomásokra, illetve a nagy parkolókra (parkolóházakra) alapozva alakítjuk a gyalogos úthálózatot. Ennek részei a sétálóutca, az üzletutca, a parkolóházak és a gyalog-aluljárók.

A gyalogos útszerkezetnek azonban — funkcionális célok mellett — egyéb szerepeket is meg kell feleltetnie. Például a gyalogos, a sétáló részére hangulatát és esztétikailag is vonzóvá kell tenni. Tehát a gyalogos útszerkezetet nemcsak a közlekedés, hanem az élményt nyújtó gyalogos úthálózatot kell kialakítanunk. Ahol a gyalogos utakat megfelelően berendezik térplá-

## A TERVEZETT BUDAPESTI VÁROS RÉSZ KÖZPONTOK



tikákkal, látványos kirakatokkal, vonzó világitással, térszerűen burkolt útfelülettel, zöld növényzettel, szükség szerint ülőbútorokkal stb.

A Belvárosba tervezett nagy közlekedési létesítmények és az üzletközpont megvalósulása során aluljárók s belső fedett vásárlóutcák (passzázsok) hálózata is létesül. Ezekkel egyidejűleg és a passzázsrendszerhez kapcsolódva a jelenlegi sétáló-utcahoz (Váci utca) további gyalogos-vásárló utcák csatlakoznak. Távlatban a 2-es villamos pályájának lesüllyesztése — esetleg megszüntetése — után a Lánchíd és az Erzsébet-híd között a felső rakparton látványos sétány kialakítására kerülhet sor.

A gyalogosforgalmi rendszer érdekében célszerű a Városháza tömbjén belül egy észak-déli (a mai földszintes üzletsor helyére tervezett Tanács körüti áruház és a Semmelweis utca között) és egy keletnyugati (a Párizsi utca—Madách tér között) gyalogskapcsolatot teremteni.

Mindezen intézkedések nyomán várható, hogy átalakul a belváros forgalmi struktúrája. A munkahelyi forgalom zömmel a tömegközlekedésre helyeződik át, a parkolóhelyeket pedig csak azok veszik igénybe, akik a Belvárost ügyintézés, bevásárlás és szórakozás céljából keresik fel. A kereskedelmi-idegenforgalmi negyedben összefüggő gyalogos-úthálózat keletkezik. A Deák Ferenc utca—Galamb utca—Haris köz—Petőfi Sándor utca által határolt terület csaknem kizárólag a gyalogosok részére fenntartott bevásárló- és szórakozó központtá alakul.

## **A városközpont a gyalogosoké**

A világtörténelemben nem egyedülállóak az olyan — az emberiség szempontjából jelentős — találmányok, civilizációs eredmények, melyek átmenetileg veszélyt hordoznak magukban. Az automobilizmus a századforduló óta egyre inkább nélkülözhetetlen része lett életünknek. S olyannyira elárasztotta városainkat, hogy manapság már fő veszélyként emlegetik.

A közlekedés, a motorizáció valóban egyre több áldozatot követel — ugyanakkor hozzátartozik a modern életformához. A városok széles körében keresik a megnyugtató megoldást. Mi is számot adtunk terveinkről. De hogyan tovább? Meg kell válnunk a gépkocsitól?

A tudomány és a gyakorlat már eddig is sok nehéz kérdésre adott megnyugtató választ. Most hasonló a helyzet. A közlekedés, ezen belül az automobilizmus aktív hatásai ma már nélkülözhetetlenek életünkben. Így hát csak egyetlen járható út áll előttünk: a passzív hatások (levegőszennyezettség, zaj, baleset, egyéb ártalmak) folyamatos felszámolásával élnünk kell a korszerű közlekedés, az automobilizmus előnyeivel.

Belvárosunk közlekedésének fejlesztésekor is ez az alapelv irányít bennünket: ellensúlyozni a passzív hatásokat, s a tömeg-, a közúti és a gyalogosközlekedés új munkamegosztása révén az aktív hatásokat kihasználva, kialakítani egy embercentrikus belvárosi közlekedést — végső soron visszaadni a gyalogosoknak a Belvárost.