

325 1974 NOV 17

Magyarország

Településpolitika

244
Közlekedési háló

Körforgalmi koncepció

Új híd, új út, új vasút

II.

A budapesti agglomeráció területrendezési tervkonceptiója a közlekedés fejlesztésével kapcsolatos célkitűzéseket is behatóan tárgyalja. Ez természetesen: hiszen a nagyvárosi agglomeráció lakosainak együttélési színvonalát éppen a jól megszervezett közlekedés is meghatározhatja. Nem szabad megfeledkezni róla, hogy az ezredforduló táján az agglomerációból Budapestre 140 000, távolabbi vidékről 60 000, a fővárosból csak az agglomerációs övezetbe 10 000 ember ingázik. Utazásukat kényelmesebbé és gyorsabbá kell tenni. Az elkövetkező negyed században a be-, illetve kijáró dolgozók tekintélyes hányada nyilván saját gépkocsiján jár be, még többben a mostaninál bizonyára sűrűbb autóbuszjáratokon. A közutak teheráru-forgalma is kétségtelenül jelentősen emelkedik. A meglévő utak korszerűsítése, (szélesítése és ahol kell, új nyomvonalon vezetése) de új utak építése is elkerülhetetlen. A tervkonceptió erre vonatkozó részletesen felsorolt javaslatait teljes egészében nem közölhetjük, csupán néhány javaslatát ismertetésére szorítkozhatunk.

A külső gyűrűk

Előre kell bocsátanunk azt is, hogy a koncepció az agglomerációs övezet települései egymás közötti forgalmának javítását is figyelembe veszi, főleg a meglévő és még létesülő ipartelepek dolgozóinak közlekedésére való tekintettel. Ezért is a mostani centrikus, sugárirányú forgalmi főhálózatot az ezekben az utakba illeszkedő útvonalakkal hálós szerkezetűvé akarják fejleszteni.

A fővárosba vezető gyorsforgalmi utakat körirányú gyorsforgalmi utakkal kellene összekötni. Ilyen lenne az M 51-es út és az M 1—M 7-es út törökbálinti csomópontjának összeköttetése. Ez az új út a tervek szerint északról a Szilas-patak nyomvonalát követné és Rákoshegy felé délnyugati irányba fordulna, azután Pesterzsébet alatt Soroksár déli szegélye felé irányulva átszelné a Csepel szigetét, majd Nagytétény és Diósd érintésével érne el Törökbálintnál az autópályák csomópontját.

A másik, Budapest belső területe felé húzódó hasonló gyűrű az újpesti Árpád út és a Felszabadulás útja nyomvonalát követve metszene lakott külterületeket is, déli szakaszán pedig a Kőr és Határ út vonalán fordulna át Csepelre, aztán tovább haladva Albertfalva—Rózsavölgy irányába, szintén



MUNKASVONAT INDULÁS ELŐTT GYÁLON

A közlekedés gerince, a vasút marad

a törökbálinti útcsomópontot érne el.

A nagy bécsi és a hasonlóan nagy balatoni forgalmat lebonyolító M 1-es, illetve M 7-es utak a fővárosba bevezető közös szakasza különösen a nyári csúcsforgalom idején már most nagyon telített. A két autópálya Buda, azaz a déli vasúti összekötő híd táján megépítendő új Duna-hídon keresztül Pestre irányuló forgalmának szétválasztása már a Törökbálintnál levő csomópont előtt indokolt.

A forgalom növekedése további új nyomvonalon vezetett autópályák építését teszi szükségessé. Előreláthatólag 1985 után fog megépülni a pécsi M 6-os és a balatoni M 7-a — autópályák Budapestre kivezető szakasza, amely Érd—Ófalu keresztül haladva Százhalombatta térségében válna ketté. Odáig a közös szakasz először ugyan 2x2 forgalmi sávval épül, de később 2x4 sávra bővíti, az elágazás után viszont mindkét út 2x2 sávra lesz. Az M 7-a autópályát azonban később 2x4 sávra kell kiszélesíteni.

Sor kerül az M 4-es és M 5-ös autópályának egymástól független bevezetésére a fővárosba. Az M 4-es 2x2 forgalmi sávval épül meg és a Ceglédtől, Albertirsától északra már megépített 4-es főforgalmi út új szakaszához csatlakozva Gyömrő és Üllő között érkezne az agglomeráció területére, s innen északnyugati irányba

haladva, Ecsér külterületén, a községtől délre érne el a főváros határát. Az M 5-ös tervezett új nyomvonala Ócsától és Inárcskakucstól északkeletre épül meg.

A főváros területén belül a Hungária körút tulajdonképpen már most is Budapest közúthálózatának gerince és a külső kerületek fejlesztése, új körutak nyitása, új Duna-hidak építése után is az marad. Éppen ezért sürgős feladat megfelelő áteresztő képességűvé való kiépítése. A Hungária körút folytatásaként a Dunán új közúti hidat kell építeni és folytatásaként utat az Osztya-

forgalomra is kedvező lesz. A fővárostól délre Taksony és Szigetszentmiklós között a jelenlegi révátkelőhöz vezető út nyomvonalán új Duna-híd építésével kell forgalmi utat létesíteni. Ezenkívül a Csepel szigeten belül a mostani út részbeni felhasználásával új főforgalmi útvonal épülne Szigetszentmiklóson át Szigethalom és a Duna között, s Szigetszépnél torkolna a már meglévő útba.

A környéki autóbusz-közlekedés az útviszonyok gyökeres megjavításán, a menetrend szerinti közlekedést veszélyeztető vasúti keresztelések kiküszöbölésén felül elsősorban járatsűrítést, a zsúfoltság megszüntetését igényli. A város környéki közlekedésben, a hosszú utazásra való tekintettel, minden utas számára ülőhelyet kell biztosítani, tehát a városban használatos sok állóhelyű kocsik nem alkalmasak. Csuklós buszok is csak akkor, ha nem a járatsűrítés rovására jelennek meg az utakon. A fővárosba ingázó utasok közlekedését alapvetően megjavítaná, ha a környékre járó buszok budapesti végállomása mindenütt a kiépülő metró közvetlen közelében lenne.

A vasúttal kapcsolatban megállapítja a tervkonceptió, hogy a környéki közlekedés gerince a jövőben is a vasútközlekedés marad. Műszaki okokból, de gazdasági megfontolásokból is a meglévő vasúttrendszer fejlesztése indokolt. Meg kell teremteni az elővárosi gyorsvasutakat. Ennek érdekében Kőbánya-Kispest és Gyón, Kelenföld és Tárnok, Soroksári út és Kunszentmiklós—Tass állomások között, valamint a dorogi vonalon Angyalföld és Újpest, továbbá Óbuda és Solymár között második, a hatvani vonal forgalmának zavartalanítása érdekében Rákos és a Keleti pályaudvar, a nagy váci teherforgalom miatt pedig Dunakeszi és Rákospalota—Újpest állomás között harmadik sínpárt kell fektetni. Ahol szükséges, felépítménycserével kell elérni, hogy a MÁV vonalain óránkénti legalább 100 kilométeres, a HÉV hálózatán 80 kilométeres sebességgel közlekedhessenek a vonatok. A tervezés távlatában a kelet felé és a dorogi vonalak kivételével az összes többi villamosítani kell.

Egységes viteldíj

A MÁV, a HÉV, a BKV és a Volán részéről olyan összehangolt viteldíjrendszer bevezetése szükséges, amely azonos tarifával teszi lehetővé, hogy az utas többféle közlekedési eszközzel érhesse el úticélját a legrövidebb időn belül. Addig is feltétlenül szükséges és sürgős volna egyeztetni a kékbusz és a Volán-busz viteldíjzásabását. Jelenleg ugyanis ugyanabba a helységbe, azonos távolságon az egyik olcsóbban, a másik drágábban szállítja az utast.

A hajóforgalom elsősorban a nyári kiránduló időben szorulna fejlesztésre. A MAHART azonban új nagyhajókat gazdasági okokból egyelőre nem szerezhet be. A csupán időszakosan kihasználható személyhajók számának nagyon költséges növelése nem is lenne addig helyes, amíg a hétköznapi forgalom megfelelő lebonyolításához szükséges szárazföldi járműállomány nagyfokú elmaradását nem számolják fel. A kiránduló- és üdülőforgalmat a MAHART szűkös hajóival, továbbá az átkelő járatokat üzemeltető Pest megyei Kishajózási Vállalat és a Budapesti Közlekedési Vállalat hosszirányú járataival kell a távlatban ellátni.