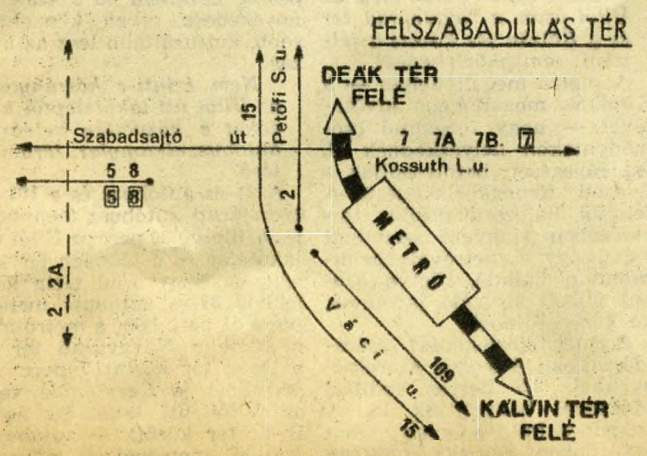
# Felszabadulás tér

## Az első közúti aluljáró — Építészeti változások
## Határidő előtt — Sétálóutcák — Díszburkolat




A Belváros alatt futó metróvonalaknak, így az észak—déli metrónak is, rendkívül nagy szerepe van a történeti Belvárossal kapcsolatos összehangolt építészeti és közlekedésfejlesztési rekonstrukcióban. A gyalogosutcák, a passzázsok rendszere csak akkor alakítható ki, ha megoldódik a több szintű tömegközlekedés, és *jelentős mértékben csökken az autóforgalom*. Ezáltal megóvható a szűk beépítése révén környezeti ártalmakra fogékony, veszélyeztetett városmag. És nemcsak megóvható, hanem — amint a közelmúltban átadott közúti aluljáró, a hangulatosan kiépített Kígyó utca, az ízléses aluljárók bizonyítják — tovább alakítható-szépíthető. Ebben a koncepcióban óriási jelentőségű a Felszabadulás téri nagy kiterjedésű csomóponti együttes.

Az állomás: A metró mélyállomása a tér Károlyi Mihály utcai torkolata alatt helyezkedik el. Az *utasok 3 mozgólépcső segítségével jutnak az aluljáróba.*

A *gyalogos-aluljáró* a Petőfi Sándor utca sarkán levő új árkádot és a Károlyi Mihály utca sarkán álló templom előtti teret köti össze. Alapterülete 620 négyzetméter. A gyalogos-aluljáróból 3 fix lépcső vezet a felszínre, a már említett utcák irányába.

A Felszabadulás téren kell átszállni a 7, 7/A és a gyors 7-es autóbuszra, a Kelenföldi lakótelep és Zugló felé, a Krisztinavárosba utazóknak pedig a 78-as autóbuszra. Az észak—déli metróról itt érhető el a legkevesebb gyaloglással a 2-es villamos, és rövid sétával megközelíthető az 5-ös, 8-as és a gyors 5-ös, 8-as autóbusz végállomása. Akik a 2-es autóbusszal kívánnak továbbutazni, azoknak szintén itt a végállomásnál célszerű átszállni.

Szintén a téren jelentek meg először — kék alapon fehér betűkkel — a *régen várt budapesti útbaigazító jelzőtáblarendszer első darabjai.*

A tér szemléltetően kifejezi az alapgondolatot: *színes sétálóutcák, virágok, szobrok, kisebb-nagyobb terek lazán összefüggő láncolata, különszintű, biztonságos, nagy kapacitású közúti és gyalogosforgalom.* A mélyben pedig tömegeket szállító metró.

Különösen szép a környezetet is kiemelő Nereidák kútja, mögötte a barokk templom és tér. A díszburkolattal ellátott — mintegy 300 négyzetméter — sétálóutcában az eszpresszók és sörözők elé nyáron ki lehet ülni.

**AUTÓBUSZ**

| Járatszám | Útvonala | Megjegyzés |
|---|---|---|
| 2 | IRÁNYI U. — Lánc-híd — FODOR U. | |
| 5 | MÁRCIUS 15. TÉR — Moszkva tér — PASARÉTI TÉR | |
| 5 (piros) | MÁRCIUS 15. TÉR — Moszkva tér — PASARÉTI TÉR | |
| 7 | BORNEMISSZA TÉR — Rákóczi út — BOSNYÁK TÉR | |
| 7/A | BORNEMISSZA TÉR — Rákóczi út — BAROSS TÉR | |
| 7 (piros) | KELENFÖLDI PU. — Rákóczi út — BOSNYÁK TÉR | |
| 8 | MÁRCIUS 15. TÉR — Hegyaljai út — IRHÁS — Árok | |
| 8 (piros) | MÁRCIUS 15. TÉR — Hegyaljai út — KISS FERENC TÉR | |
| 15 | BORÁROS TÉR — Kálvin tér — GOGOL U. | |
| 78 | BAROSS TÉR — Rákóczi út — NAPHEGY TÉR | új viszonylat |
| 109 | ORCZY TÉR — Baross u. — DUNA U. | útvonala módosul |
| éjszakai 182 | NAGYVÁRAD TÉR — Üllői út — DUNA U. | új viszonylat |

**VILLAMOS**

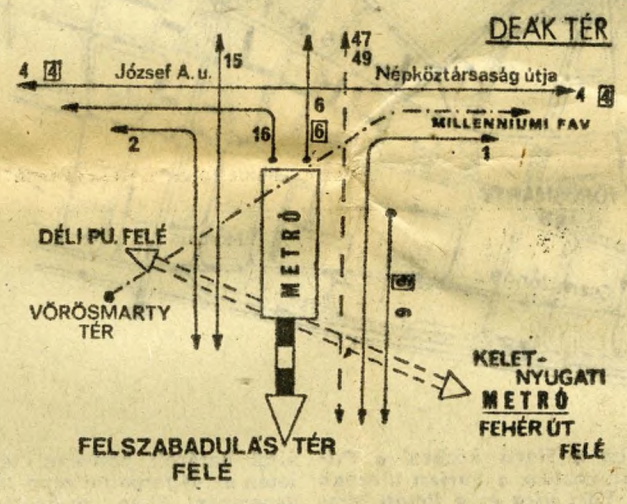
| | | |
|---|---|---|
| 2 | JÁSZAI MARI TÉR — Duna-part — KÖZVÁGÓHÍD | |

# Deák tér

## Ötszintes csomópont — Átszállási lehetőségek

A tér a metró észak—déli vonal I. szakaszának északi végállomása, kiképzése középperonos.

A téren az észak—déli metróvonal elkészültével Budapest egyik legjelentősebb, *ötszintes közlekedési csomópontja alakul* ki: három földalatti vonal (a kelet—nyugati, az észak—déli és a millenniumi földalatti) a Deák tér felszíne alatt keresztezi egymást, negyedik szint: a gyalogos-aluljáró. A térszinten pedig a megmaradó tömegközlekedési vonalak — villamos és autóbusz — csatlakoznak a metróvonalakhoz.




A két metróvonal és a kis földalatti átszállóforgalma részben a már meglevő, részben pedig az észak—déli vonal állomásának kijáratával együtt épülő, terepszint alatti átszállóútvonalakon zajlik le. A két metrómélyállomás között a mintegy *60 méter hosszú átjárófolyosó és mozgólépcső segítségével közvetlen átjárási lehetőség áll rendelkezésre.* Emellett korábban a kelet—nyugati vonal felszín alatti csarnokából gyalogosátjáró kapcsolat épült ki, amely egyben a millenniumi földalattira való átszállást biztosítja.

A Deák téren a három földalatti vonal utasainak a gyalogos-aluljáró megvalósításával *három útvonal áll rendelkezésére:*

a kelet—nyugati metróvonal meglevő utascsarnoka a Belváros irányába, a gyalogos-aluljáró a Madách tér—Tanács körút irányába, a millenniumi földalatti meglevő kijáratai pedig az Engels tér—József Attila utca felé nyitnak utat.

A Deák téri állomás az *észak—déli* vonal belső, ideiglenes végállomása, ahol a *kelet—nyugati* metróra és a millenniumi földalattira lehet átszállni. A kelet—nyugati vonalon annak célszerű folytatni utazását, aki Közép-Budára, Óbudára, a Batthyány téren keresztül HÉV-vel, vagy az Örs vezér tere felé kíván utazni.

A *millenniumi földalattin* a Hősök tere, Kacsóh Pongrác úti lakótelep felé lehet kényelmesen eljutni. A felszínen a Marx tér felé a 47, 49-es villamos, a 6-os és a gyors 6-os busz, a Várba a 16-os autóbusz, a Lékai János tér környékére és Angyalföldre a 4-es és a 4-es gyorsjárat biztosít kapcsolatot.

A Deák tér a Kálvin térhez hasonlóan forgalmilag rendkívül fontos szerepet játszik a forgalomban: az észak—déli irányú közúti tengely részeként a 2. sz. fő közlekedési utat köti össze az E5-ös úttal (Váci út—Marx tér—Kiskörút—Kálvin tér—Gönczy Pál utca—Közraktár utca—Boráros tér—Soroksári út). Az útvonal további szakaszai, illetve több szintes korszerű csomópontjai — például az Élmunkás tér, Marx tér, Boráros tér, Közraktár utca és Gönczy Pál utca — az észak—déli metró folytatódó északi irányú építése, illetve a csepeli HÉV Kálvin téri bevezetése során, a közeli években készülnek el.

A belvárosi — a Felszabadulás tér kapcsán már ismertetett — gyalogoskoncepció részeként megszűnik a Deák Ferenc utca—Deák tér közúti kapcsolata. Ezáltal a metróállomás körül térburkolattal ellátott — a műemléki háttérhez kapcsolódó — összefüggő kis tér alakul ki, szoborral, zöldterülettel és utcabútorokkal.

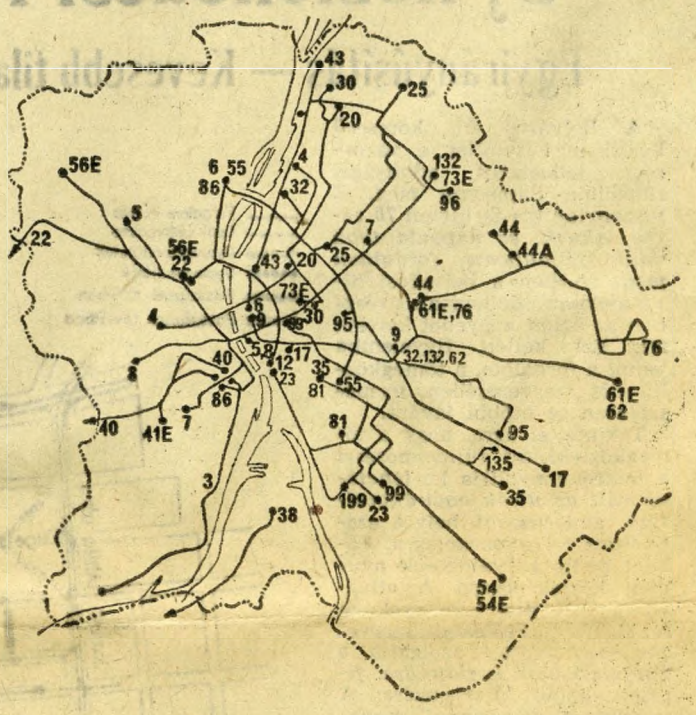
**AUTÓBUSZ**

| Járatszám | Útvonala | Megjegyzés |
|---|---|---|
| 1 | KACSÓH P. ÚT — Kiskörút — KELENFÖLDI PU. | |
| 2 | IRÁNYI U. — Alagút — FODOR U. | |
| 4 | LÉKAI J. TÉR — Népköztársaság útja — GYÖNGYÖSI ÚT | |
| 4 (piros) | LÉKAI J. TÉR — Népköztársaság útja — GYÖNGYÖSI ÚT | |
| 6 | ÓBUDA, MIKLÓS U. — Margit-híd — Bajcsy Zs. út — ENGELS TÉR | útvonala rövidül |
| 6 (piros) | ÓBUDA, MIKLÓS U. — Margit-híd — Bajcsy Zs. út — ENGELS TÉR | útvonala rövidül |
| 9 | PATAKI I. TÉR — Kőbányai út — MADÁCH TÉR | útvonala rövidül |
| 9 (piros) | PATAKI I. TÉR — Kőbányai út — MADÁCH TÉR | |
| 16 | MOSZKVA TÉR — Vár — ENGELS TÉR | |

**VILLAMOS**

| | | |
|---|---|---|
| 47 | BUDAFOK, VARGA J. TÉR — Kiskörút — MARX TÉR | |
| 49 | KELENFÖLDI PU. — Kiskörút — MARX TÉR | |

# Gyors- és expressz autóbuszjáratok



# Így számozzák az autóbuszokat

Az autóbuszok számozási rendszere már szinte teljesen áttekinthetetlen, és gyakorlatilag csak a helyi lakosok tudnak eligazodni a különböző — A, B, Y — jelzések útvesztőiben. A számozás terén kialakult rendszertelenségek oka az, hogy a jelenlegi *229 autóbuszviszonylat jelzésére* — a jelenlegi 36 háromjegyű számmal jelzett gyors- és expresszviszonylat kivételével — az *1—100 közötti számokat használjuk*, különböző betűjelzésekkel kombinálva.

A kiegészítő betűjelzések eredetileg az alapviszonylattal azonos, de annál rövidebb útvonalon közlekedő betétjáratok, *A, B, C*, valamint az elágazó *Y* járatok (egyik végállomásuk és az útvonal egy része azonos az alapviszonylattal) jelzésére szolgáltak. Ezt a funkciót ma már a betűjelzések csak részben tudják betölteni: *többségük önálló viszonylatok jelzésére szolgál, mivel az adott számtartományban szabad számjelzés már nincs.* Egyrészt, mert az 1 és 100 közötti számtartomány foglaltsága újabb viszonylat jelzésére nem ad lehetőséget — másrészt a jelenlegi rendszer egyszerűsítése érdekében szükségessé válik az autóbuszviszonylatok új számozási rendszerének mielőbbi bevezetése.

Az új számozási rendszer kidolgozásánál arra törekedtünk, hogy

— *a jelenlegihez képest lehetőleg minél kevesebb változás legyen,*

— *a ma már „hagyományos" jelzések ne változzanak.*

A jelzésre felhasználható számtartomány bővítése érdekében első lépésként a *gyors- és expresszviszonylatok jelzését* („százas" járatok) kell megváltoztatni.

Az új rendszerben ezeket az *alapviszonylat számával azonosan, de piros színnel fogjuk jelezni, piros négyszöggel bekeretezve, az expresszjáratokat pedig kiegészítő, E jelzéssel különböztetjük meg. Például:*

a jelenlegi 104-es gyorsjárat helyett: *piros színű 4,*

a jelenlegi 154E expresszjárat helyett: *piros színű 54E,*

a jelenlegi 173E expresszjárat helyett: *piros színű 73E*

*Az összes többi viszonylat jelzése fehér alapon fekete színű.*

Az alapviszonylatok jelzésére a jelenlegi *1—100* közötti *számokon kívül 200-ig* a 100-nál nagyobb számokat is felhasználjuk.

A betétjáratok jelzésére továbbra is megtartjuk a kiegészítő betűjelzéseket (A, esetleg B), például: 12—12A, 38—38A, 38B. *Az elágazó járatok Y jelzését megszüntetjük.* Helyettük háromjegyű számokat vezetünk be de a könnyebb megjegyezhetőség érdekében törekszünk arra, hogy az új jelzés és a régi között összefüggés legyen, például.

— a jelenlegi 2Y helyett 102
— a jelenlegi 28Y helyett 128
— a jelenlegi 57Y helyett 157

A bemutatott új autóbuszszámozási rendszerbe illeszkedően szükséges még a jelenlegi 7C jelzést 7-re változtatni, mivel ez már régen alapjárat.

A változó viszonylatjelzések száma a következő:

— a gyors- és expressziáratok: 36 darab,
— egyéb autóbuszjáratok: 47 darab,

de ezek közül 33 viszonylatnál csak annyi változás lesz, hogy az „Y" betűjel helyett szám elé írt „1" kerül (elágazó viszonylatok).

*Az új számozási rendszert a hálózatmódosításokkal egyidejűleg vezetjük be.*

## Éjszakai járatok