

Milyen lesz Budapest közlekedése öt-tíz év múlva

Nem hinném, hogy kizárólag budapesti jelenség, mégis hazánkban talán a főváros lakosaira a legjellemzőbb, türelmetlenek vagyunk a közlekedéssel szemben. Ezért is volt érdekes az a beszámoló, amelyet dr. Nagy Ervin, a fővárosi tanács közlekedéspolitikai és fejlesztési osztályvezetője tartott a II. kerületi Hazafias Népfront helyiségében Budapest közlekedésfejlesztésének terveiről.

Vegyes összkép

Az elmúlt száz esztendő alatt nem fejlődött annyit a főváros közlekedése, mint a most következő öt esztendőben fog Budapest 526 négyzetkilométeres területe csaknem akkora, mint Moszkváé, 2 millió lakossága azonban a szovjet fővárosénak csak egynegyede. A város 3500 kilométer hosszú úthálózatának műszaki paraméterei nem kedvezőek, az utak 50 százaléknak rossz a burkolata, kicsi a teherbírása. Tenger és lagúnák nélkül is Budapest bizonyos tekintetben Velencéhez hasonló: 320 hídja van és ebből, beleértve a Duna-hidakat is, 20 nagynyílású.

1000 kilométer hosszú tömegközlekedési hálózatával — autóbusz, villamos, HÉV, földalatti — Budapest nemzetközileg is kedvező helyzetben van. A fővárosban nincs olyan terület, ahol a megszabott 400 méternél hosszabb gyalogutat kellene megtenni. Nem ilyen kedvező a kép, ha a tömegközlekedési hálózat kapacitását vesszük szemügyre. Zsúfoltak a járatok, Budapest lakossága naponta 5 millió, átlagban 6 kilométer hosszú utazást tesz meg.

Ezek után könnyen belátható, hogy a főváros közlekedésének korszerűsítése nem kis gondot okoz a szakembereknek. A fejlesztést nem lehet rutinszerűen megoldani, ahhoz átfogó tervek szükségesek, és ezek a városrendezéssel szoros összhangban készülnek. A tervek ma már olyan szakaszhoz érkeztek, hogy mostani intézkedéseink generációk múlva is éreztetik hatásukat.

A távlati közlekedési fejlesztési terv öt témakör köré csoportosítható. A kelet—nyugati, valamint az észak—déli metró és közúti tengely kiépítése, és ezt a hatalmas kettős irányú tengelyt körül ölelő pest—budai körutak kialakítása. A házgyári technológiával, teljes kapacitás esetén évente 20—25 ezer lakás felépítésére van lehetőség. Kis „Szolnokokat”, 70—80 ezres lakosú kis városokat építünk a fővárosban. A közlekedési kapcsolat kiépítése komoly gondokat okoz, önmagában mindegyik egy-egy metróvonalat igényelne, a költségek miatt ez azonban nem megoldható. Egyebek címszó alá tartoznak többek között a vasúti felüljárók. A negyedik ötéves tervben 25 ilyen létesítményt kívánnak építeni; az elmúlt negyedszázad alatt mindössze 5 vasúti felüljárót létesítettek.

A hangsúly Budán van

Üzembe helyezése óta kedvelt közlekedési eszköz a metró, naponta 250—300 ezer embert szállít. Az építkezés most Budára koncentrálódik. Egyszerre épül a három budai metróállomás, egyidejűleg rendezni kell a felszíni közlekedési kapcsolatokat. Időközben csaknem teljes hosszában elkészült az M—1—7-es autópályákhoz csatlakozó, budai közúti tengely, bár ennek a Budaörsi út—Alkotás utca—Hegyalja úti vonalnak éppen a legforgalmasabb, középű szakasza még hiányzik. Az Alkotás utca átépítése a Déli pályaudvar és a Magyar Jakobinusok tere rekonstrukciójával egyidőben kerül sor. Rövidesen számolni kell a járműforgalom nagyarányú növekedésével, ezért a Nagyszőlős utcánál kifli alakban Y elágazású híd épül; ez vezeti le a forgalmat a Hegyalja út, illetve az Alkotás utca irányába.

A Moszkva téri metróállomás épülete az egykori

gomba helyén lesz közvetlen autóbusz és villamos csatlakozással. Az első ütemben a felszíni közlekedés javítását oldják meg, a metró üzembehelyezésével lényegesen egyszerűsödik a tér funkciója. A Moszkva téri állomás építéséhez kapcsolódik a budai körút másik szakaszának, a Mártírok útjának rendezése. A Margit-híd budai hídfőjének rekonstrukcióját megkezdték, a munkálatok a jövő évben befejeződnek. A HÉV-vonal kéreg alá helyezésével egyidejűleg megszűnik a jelenlegi állomásepület, helyét parkosítják. A Mártírok útja átépítését a Batthyány téri munkálatok befejezése után kezdik meg. Ezen az útvonalon is bevezetik az egyirányú közlekedést.

Egyirányú lesz a forgalom a Bem téren és a Bem rakparton. A Lánchíd, illetőleg az Erzsébet-híd felé a Fő utcán közlekedhetnek a járművek. Szükségessé vált ezzel kapcsolatban és a fennálló nagy baleseti veszély miatt is a Clark Ádám tér forgalmának szabályozása. Budapesten évente 20 ezer közlekedési baleset történik, naponta 2—3 halálos áldozat van. A tér forgalma nagyobb, mint az átlagosztó képessége, a közlekedésben az ököljog uralkodik. A Várból levezető út, a Sikló, valamint a Fő utca építése megköveteli a tér rendezését. A 9-es villamos alagútjának közúti alagúttá alakításával megszüntetnek egy szintbeni kereszteződést, a Fő utca torkolatában lámpaszabályozott kereszteződést alakítanak ki.

Évenként egymilliárd forintot költenek az elkövetkező években Buda közlekedésének fejlesztésére. A leggyorsabban a Déli pályaudvaron és környékén haladnak a munkálatok. A Krisztina körútról a Szilágyi Erzsébet fasorba a Városmajor utca és a Maros utca forgalmi rendjének szabályozásával a Moszkva tér érintése nélkül juthatnak el a járművek. A János kórháznál létesítendő közúti híddal új csomópontot alakítanak ki és a környék rendezésével együtt kezdik meg a fogaskerekű teljes rekonstrukcióját.

Távlati tervek

Öt földalatti vonal épül a fővárosban a negyedik ötéves tervben: a metró kelet—nyu-

gati, és észak—déli vonala, a meghosszabbított kis földalatti, a szentendrei HÉV, valamint a csepeli gyorsvasút bevezetése a Batthyány, illetve a Calvin térre. A Deák téren, ahol a két metróvonal és a kis földalatti találkozik, az aluljárórendszerrel és a felszínnel együtt ötszintes állomás alakul ki. A Calvin téren kétszintes aluljárórendszer épül, az észak—déli metróvonal fölött pedig helyet hagynak egy később kiépítendő dél-budai metróvonalnak. A távlati tervekben ugyanitt még egy magas út vezetése is szerepel.

15 kilométer hosszú lesz az észak—déli metró tengely, amelynek első szakaszát, a Nagyvárad tér és a Deák tér között 1975-ben helyezik üzembe. A teljes útvonal kétharmadát kéreg alatti vezetéssel képezik ki, mélyvezetés a Marx tér és az Üllői úti klinikák között lesz. Megkezdődött az Üllői úti csomópont építése, 1972-ben indul meg a Boráros tér rendezése. Ezek a munkálatok részben a külső körút, illetve a budapesti körgyűrű, valamint az észak—déli közúti tengely kialakításával kapcsolatosak. A Hungária körutat 2×15 méteres szélességben egészen a Soroksári útig megépítik, az Árpád-hídra való vezetés érdekében kiszélesítik a hidat. Ez a megoldás lehetővé teszi a budapesti autópályák felvezetését a körgyűrűre, amelynek déli szakaszán a távlati tervekben egy új, kétszer négy nyomsvú Duna-híd építése szerepel; tervezése már megkezdődött.

Sárvári Márta

*

A SZOT székházában pén-
telen délután írták alá a ke-
let—nyugati metró második
szakaszának határidő előtti
felépítésére kötött szocialista
együttműködési szerződést a
munkában részt vevő tíz leg-
nagyobb vállalat párt-, szak-
szervezeti és gazdasági vezetői.
Ezt megelőzőleg termelési
tanácskozáson beszéltek meg a
vállalatok dolgozói a közös
felajánlást, amely szerint a
pártkongresszus tiszteletére
egy évvel hamarabb, 1973 vé-
ge helyett 1972 végére meg-
építik és üzembe helyezik a
metró teljes kelet—nyugati
vonalát.