

ÖT ÉV MŰLVA – ÖT PERC

A BELVÁROSTÓL AZ ÁRPÁD-HÍDIG



A Marx tér, közvetlenül a felüljáró átadása előtt ...



Néhány sorral és ábrával kívánjuk bemutatni a metró építésének és a vele kapcsolatos felszín újjászülésének következő éveiben várható eredményeit. Különös tekintettel ajánljuk azoknak, akik ennek a térségnek lakói, illetve használói, s már hosszú ideje várják a napot, mikor a feldúlt utcák ismét, de most már korszerűsített formában járhatók lesznek.

A III. metróvonal Árpád-hídig tartó északi szakaszának átadására két ütemben kerül sor: most legutóbb a Deák tértől az Élmunkás térig, 1986-ig pedig az Árpád-hídig. A metró feletti úttest végső formája annak

átadása után 1–2 évvel alakul ki.

Az első szakasz metróállomásai a Deák tértől: az Arany János utcánál, a Marx tér, valamint az Élmunkás tér alatt helyezkednek el. A felszíni rendezés legfőbb vonása, hogy a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Váci úton végig – a tömegközlekedés gerincét képező metró üzembe helyezésével – megszűnik a villamosforgalom. A helyén felszabaduló területen – hasonlóan az eddigi gyakorlathoz – a felszíni közlekedés nagymértékű átszervezésre kerül. Ez többek között a metró megjelenésének közlekedés-



V formáló szerepéből is szükség-szerűen következnek.

AZ ELSŐDLEGESEN ÉRINTETT útvonalak jó része jelenleg is fontos láncszeme a főútvonal-hálózatnak. Ezeknek megfelelően a Tanács körutat is némileg korszerűsítik. Jelentősebb változás az, hogy a Dohány utcából nem lehet majd közvetlenül az Astoria felé haladni, hanem a Gerlóczy utca előtt kell visszafordulni. Ezáltal jelentősen nő az útvonalak és a jelzőberendezés teljesíthetősége, s egy időre talán megszűnik a torlódás is.

A Bajcsy-Zsilinszky út megszokott keresztmetszete és széles járdája megmarad. 3–3 forgalmi sávval és két oldalán általában parkolószóval épül ki. Jelzőlámpás csomópontjai – ahol természetesen a gyalogosok átkelését is szabályozzák – a következő kereszteződésekben lesznek: Népköztársaság útja, Szent István tér, Arany János–Lengyel Gyula utcapár, „zebra” az 52. számú ház előtt, Rudas László utcai csomópontrendszer és Alkotmány utca.

Az utolsó csomópont lénye-

gében már a Marx tér része, mivel a Bajcsy-Zsilinszky út–Váci út irányú 1–1 sávós felüljáró az Alkotmány utcánál kezd emelkedni és a Katona József utcánál ér le. A felüljáró alatt a felszínen jelzőlámpás szabályozású csomópont alakul ki, ahol az összes kanyarodó és a nagykörüti egyenes irányú mozgás lehetséges. A téren működő jelzőlámpák természetesen illeszkedni fognak a körüti „zöldhullámba”.

A Westend udvarban, a Nyugati pályaudvar mellett 70 férőhelyes gépkocsiparkoló, taximegálló és a 6, gyors 6, 26, 91, 191 számú autóbuszok számára végállomás lesz. A 12, 12A jelű autóbuszok megállói az eredetihez képest változatlan helyen maradnak, míg a körüti villamosok mindkét irányban a Nyugati pályaudvarral szemben állnak meg. Tehát a Rudas László utcai és az eredeti Visegrádi utcai ideiglenes peronok megszűnnek.

A FELSZÍN ALATT Budapest legnagyobb méretű gyalogosaluljárócsarnoka épül ki. Ebből szinte valamennyi kereske-

delmi és közlekedési célpont elérhető a Skála Aruháztól kezdve a MÁV-pénztárcsarnokon át a metróállomás lejáratáig. Ez a lejárát lényegében már a negyedik „közlekedési szintre” vezet, ahol a klasszikus kialakítású „belvárosi rendszerű” metróállomás található.

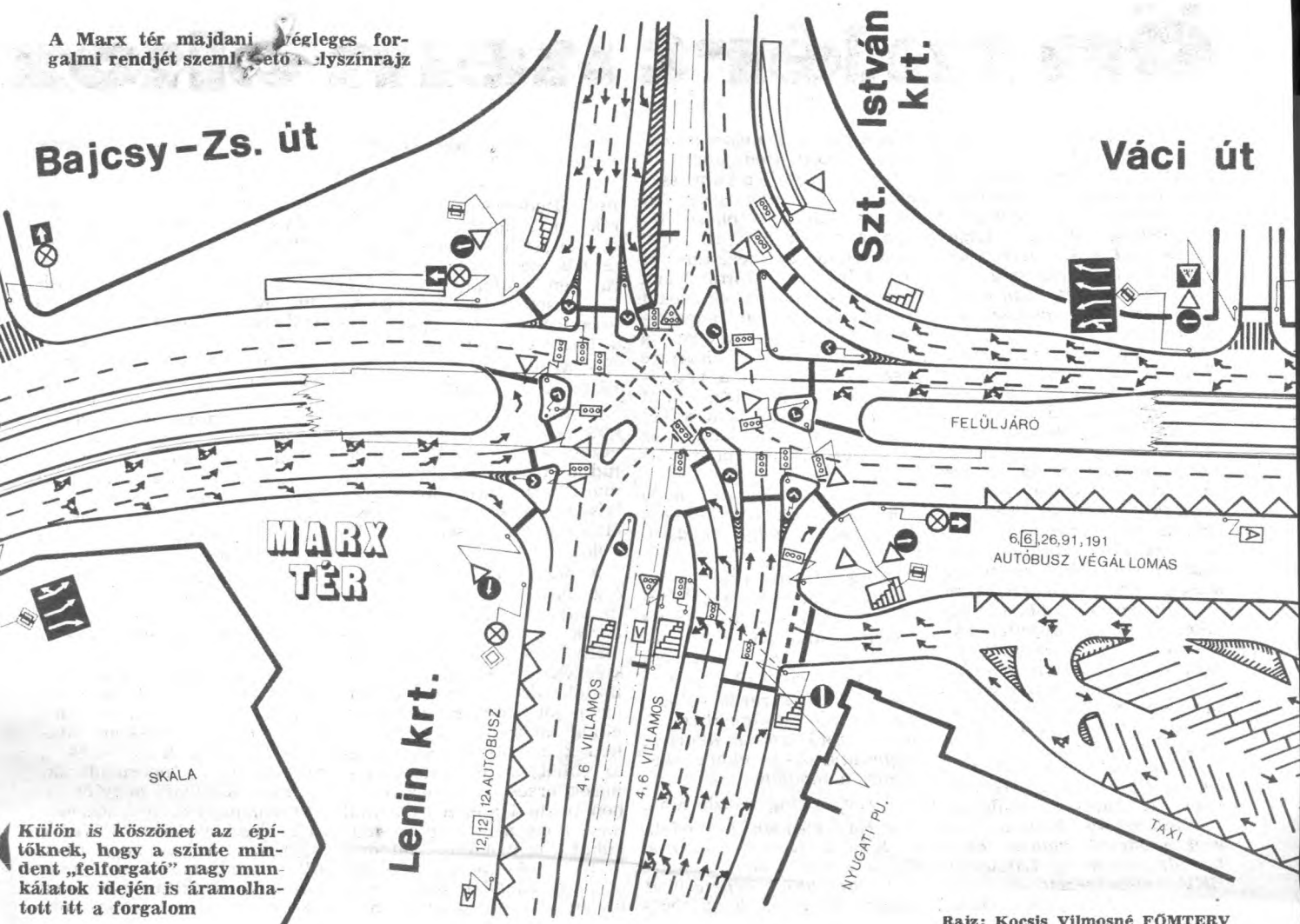
A metró, kifelé haladva a Marx téri állomás után az Élmunkás tér alatt áll meg. Ennek az állomásnak építészetileg érdekes a kialakítása, fő vonásaiban a Nagyváradi téri két-szintes, galériás állomásra emlékeztet.

A felszíni jelzőlámpás csomópontban közvetlen kapcsolat épül ki a Váci út irányába, míg a Lehel utca ezen a szakaszon Újpest felé egyirányú. Innen a befelől tartó forgalom a Váci uton át éri el a Marx teret. A Csanády utca – és benne a trolibuszforgalom – az Élmunkás-híd felé, a Victor Hugo utca pedig a Duna felé lesz egyirányú. Az Élmunkás-híd is hamarosan felújításra kerül. A tér mögött lesz a végállomásuk a Lehel utcán Újpest felé közlekedő 12, 14 számozású villamosoknak, amelyekről természetese-

sen közvetlen átszállási lehetőség lesz a metróra.

A Váci úton az Élmunkás tértől a Dózsa György útig – ahol a következő metróállomás lesz – a meglévő fasor között a Bulcsu utcai és Lőportár utcai jelzőlámpás csomópontokon át, 3–3 forgalmi sávban haladhat a forgalom. A metróállomás gyalogosforgalmilag új szerkezetű megoldás, közvetlenül a peronok fölé épített aluljáróval. A térszíntelen létesülő jelzőlámpás kereszteződés lehetővé teszi a minden irányból egyenesen előre haladó és a kis íves mozgásokon kívül a Váci út mindkét ágáról a balra fordulást is. A Dózsa György útról és a Dráva utcából eltolt balra fordulás a szomszédos Révész–Csángó utcai jelzőlámpás csomópontban lehetséges a Váci utat keresztező gyalogosátkeléssel együtt.

Innen a megszokotthoz képest az egész Váci úti keresztmetszet lényegesen megváltozik. A fasor között egy 3–3 forgalmi sávós kétirányú főpálya épül ki, míg a fasor és az épületek között mindkét oldalon szervizút biztosítja az üzemek



Rajz: Kocsis Vilmosné FŐMTERV

Külön is köszönet az építőknek, hogy a szinte mindent „felforgató” nagy munkálatok idején is áramolhattott itt a forgalom

és a lakosság közlekedési kiszolgálását. A kisebb forgalmú mellék- és lakóutcák csak a szervizútra csatlakoznak majd. A középső, nagy kapacitású főútvonalra a forgalom várható rohamos fejlődése miatt van szükség, hiszen gomba módra nőnek az anyalföldi, az újpesti, s majdan a kóposztásmegyeri lakótelepek. Jelentős hétfélg forgalom várható a 2-es főközlekedési út – későbbiekben az Újpestig kiépülő M2-es autópálya – felől, valamint át kell vezetni a 3–3 forgalmi sávval átépített Árpád-híd és Róbert Károly körút járműveit is. Ilyen forgalom mellett kell kielégíteni az anyalföldi üzemek, gyárak szállítási igényeit úgy, hogy a lassú teherforgalom, és az átutazó személyforgalom ne zavarja egymást. Az útvonal kialakításakor fontos szempont volt a még meglévő fasor megóvása is.

Lényegében tehát három pályás úttest alakul ki – hasonlóan a Népköztársaság útja külső szakaszához, amelynek

középső, kétirányú úttestjén a Kresz értelmében tilos parkolni. Ennek megfelelően a parkolás a speciális kialakítású szervizutakon lehetséges, ahol az egyirányú pálya jobb oldalán a járda mellett tilos megállni, viszont a bal oldalon ferdén kell beállni a fák közé (lásd a Dózsa György út–Váci úti kereszteződés rajzának jobb oldalát). Ezzel a módszerrel több mint kétszer annyi várakozó jármű fér el az úton, mint a szegélyköment párhuzamos parkolásnál.

AZ ÁRPÁD-HÍDI METRÓÁLLOMÁSNAI szintén egy „négy-szintes közlekedési csomópont” épül, ahol a metróállomás közvetlenül a kéreg alatt, oldalperonos kiépítésű, mint a Külső-Üllői úti metróállomásoknál. Itt azonban – mivel a felszínen gyalogosforgalom tilos – a metróvonalat keresztezni rendkívül újszerűen, a metróalagút alatt húzódó mozgólépcsősoron lehet.

A felszínen hatalmas méretű, korszerű forgalomszervezésű jelzőlámpás szabályozású csomópont épül, amely természetesen „egyenkapacitású” a hid túloldalán egy időben épülő Flórián téri komplexummal. Az újjáépített Árpád-hídról és a felújított Róbert Károly köruton 3–3 forgalmi sáv lesz, egyenesen és mindkét irányból 2 sávról lehet balra fordulni. A Váci út mindkét ágáról 2–2 sávról lehet majd nagy ívben a hídra, valamint a Róbert Károly körútra fordulni, míg a Váci úti egyenesen áthaladó forgalom egy 2–2 forgalmi sáv közötti felüljárón kerül átvezetésre, hasonlóan a Könyves Kálmán körüti felüljáróhoz. Az Árpád-hídi–Váci úti csomópontokon kívül jelzőlámpás kereszteződések és gyalogátkelőhelyek lesznek még a felüljáró déli rámpájánál levő Süllő utcánál, a felüljáró alatt az Árboc utcánál és a SZOT-székház előtt, valamint a felüljáró északi leajtója után a Dagály utcánál.

A felüljáró alatti területen mintegy 110 férőhelyes parkoló épül.

A térség teljes kiépítéséhez tartozik még egy Volán autóbusz-végállomás kialakítása, a József Attila Színház rekonstrukciója és az anyalföldi Skála Áruház felépítése.

A Hungária körúton majdan közlekedő 1 jelű villamosnak itt az aluljárón keresztül közvetlen kapcsolata lesz a metróval. A Dagály utca környékén, a Váci úti szervizpályákon kerül kialakításra a 3, 84 és a 32, gyors 32 számú, valamint egy új autóbuszviszonylat végállomása.

Természetesen az egész újjáépített Váci útra egységes jelzőlámpa-összehangolás készül, amely többek között lehetővé teszi minden gépjármű legkevesebb megállással történő mozgását, és melynek eredményeként az utazás autóval a Belvárostól az Árpád-hídig 5 év múlva 5 percig tart majd.

FARKAS LÁSZLÓ