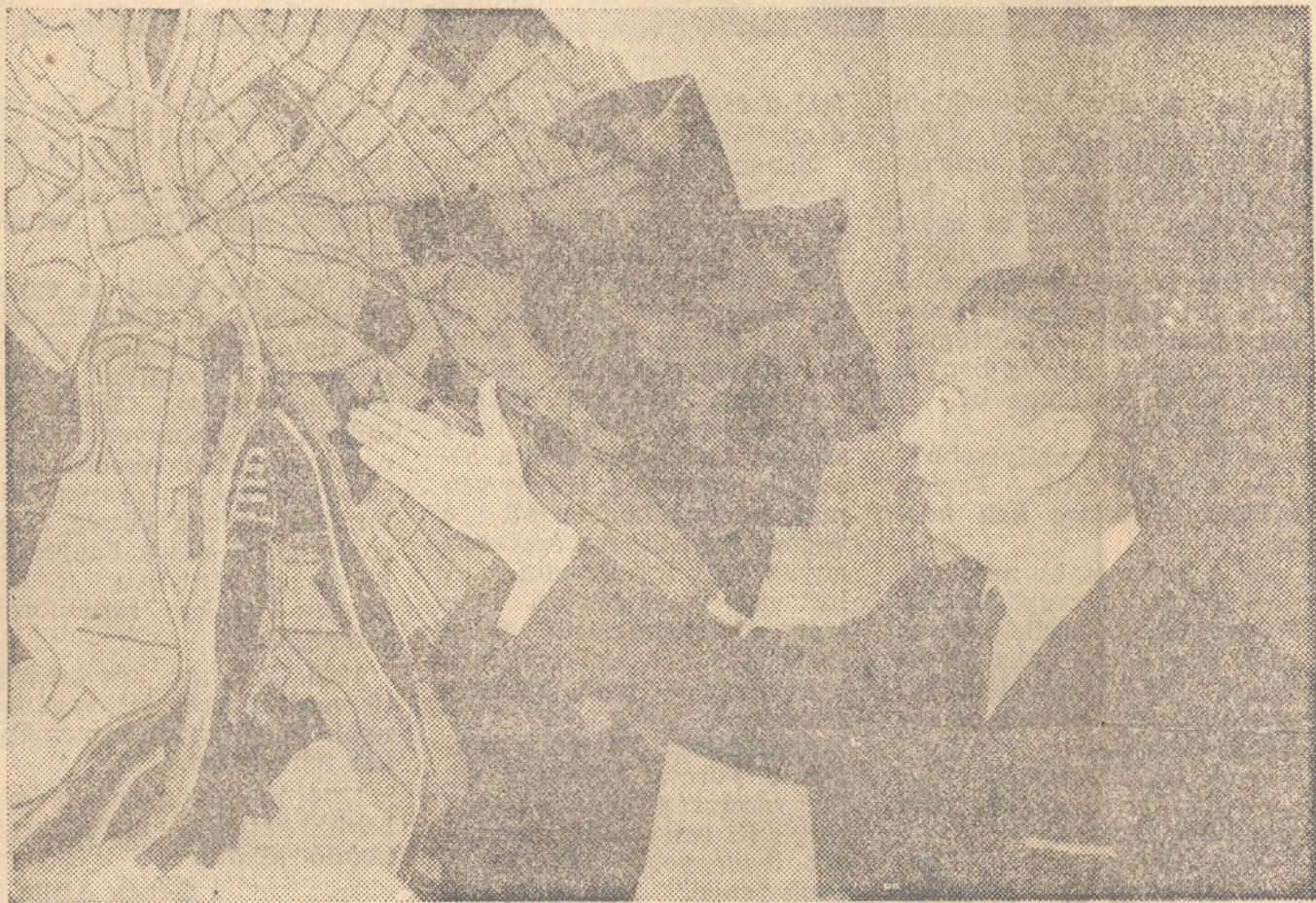


# A közlekedés ma és holnap



A régi Pestet idéző ódon teremben, ahol a főváros vezetői szoktak ülésezni, három nagy térkép van a falon. Ha megnyomnak egy gombot, sárga, kék, piros fények gyúlnak ki rajtuk. Az elsőn azt jelzik, hol van mozi, színház, kórház, a másodikon az építkezéseket mutatják, a harmadikon pedig azt: merre járnak villamosok, buszok.

A közlekedési térkép előtt most Kelemen Lajos, a Fővárosi Tanács vb-elnökhelyettese válaszol az Esti Hírlap kérdéseire. A színes vonalak sűrű hálózata érzékelteti az eredményeket: a pestieknek igazán nem kell sokat gyalogolniuk. De a fényháló rávilágít a gondokra is: keresztezések, csomópontok — és sorompók — tömege lassítja a közlekedést.

## • Hogyan kívánják rendezni a csomópontok forgalmát?

— A tanács egyik fő törekvése — válaszolja Kelemen Lajos —, hogy mérsékelje a csomópontok zsúfoltságát. A Belvárosban jelentős változást hoz majd az Erzsébet-híd közeli napokban várható megnyitása. Az új híd csökkenti a Szabadsághíd és a Lánchíd forgalmát, enyhíti a Clark Ádám, a Roosevelt és főként a Kálvin téri helyzetet. A Kálvin téren a távolabbi időben aluljárót is javasolnak. Sürgeőbb azonban a Körút-Rákóczi út kereszteződésének rendezése. Most folynak a tárgyalások és még az idén lesz döntés.

## • Tudomásunk szerint eddig négy változat készült el. Mi a főváros véleménye a vitában?

— A Körút felett áthidaló Rákóczi út gondolatát minden fórum elvetette. Maradt

három lehetőség: gyalogos aluljáró, vagy gyalogos és közúti aluljáró együtt, vagy pedig gyalogos aluljáró, amelyhez később közúti is építhető. Az első terv csak 10—15 százalékkal gyorsítja a forgalmat. Ezért szükséges a közúti aluljáró is. A kettő egyszerre viszont nagyon sokba kerül, a következő években pedig nemcsak a közlekedést fejlesztjük, hanem lakást is kell építenünk, hogy mást ne is mondjunk. Tehát úgy véljük: építsük meg a metróval együtt a gyalogos aluljárót — innen jutnak majd az utasok a metróhoz is —, azután pedig buktassuk a mélybe a Körútnak ezt a szakaszát. Vagyis, négy szint lesz. Az első a Rákóczi út, alatta a gyalogos aluljáró, alatta a Körút, alatta pedig a metró.

## • Másutt is készülnek újabb aluljárók?

— A metróval együtt kell megépíteni a Baross téri aluljárót is. A Rákóczi út torkolatában is javasolunk mikro aluljárót a gyalogosoknak. Ilyet tervezünk a Szent István körút és a Visegrádi utca sarkára is. Mintegy tíz mikro aluljárót szeretnénk építeni a Körúton, ezek a gyalogosok biztonságát szolgálják.

## • Hogyan értékesítik a napi munkában a „budapesti Parlament” közlekedési vitájának javaslatait?

— A Fővárosi Tanács ülése után minden javaslatot és kérést azonnal megvizsgáltunk, a helyi vonatkozásúakat megbeszéltük az adott kerület vb-elnökével. Közülük többet már 1965-ben, illetve a következő években megvalósítunk. Néhány kérdés az egész fővárost érinti. Többen szoltak az új telepek

közlekedési gondjairól. Nem szabad, hogy megismétlődjene az Üllői úti telepen észlelt hibák. Ismeretes, hogy itt a közlekedés elmaradt az építkezés üteme mögött. A jövőben mindig meg kell előznie a közlekedés fejlődésének a jelentkező igényeket. Ezt az elvet már érvényesítik az új kelenföldi telepen is. Azt is tervezzük: ahogy az ipar sorozatosan szállítja majd az új nagy kocsikat, ne csak a fő vonalokon járjanak a csuklósok, hanem ezzel javítsák a telepek forgalmát is. Szóvá tették azt is: kevés a kalauz, emiatt időnként sok jármű áll. Sajnos, ezzel a jövőben is számolni kell, másutt is hiányzik a munkaerő. Egyetlen lehetőség a kalauz nélküli közlekedés. Nem történhetik az meg, hogy a szerelvény nem fut ki, mert a vezető ott van, de a három kalauz hiányzik. Az új megoldás kiterjesztésének egyik legfőbb feltétele, hogy egyszerűsítsék a jegyrendszert. Jellemző adat: ma a kalauznak 36 féle jegyet kell ismernie. Az egyszerűsítés már tíz éve húzódik, sokáig már nem lehet elodázní. Élénk vitát keltett a balesetek növekvő száma is. Tanulmányozzuk ezért az „önkiszolgáló zebra” lehetőségét. Ennek lényege: iskola, kórház vagy más intézmények előtt, ahol csak a nap bizonyos szakában van élénkebb forgalom, a járókelők szabályozható lámpával az átkelőhelynél megállíthatják a kocsikat.

## • Növekszik a Skodák, Trabantok száma, jelentkeznek a parkolási gondok is. Milyen lehetőségek vannak enyhítésükre?

— A legtöbb gondot a belvárosi parkolás okozza. Hamarosan elkészül a pesti Er-

Négy szint a Rákóczi út-Körút kereszteződésénél

Mikro-aluljárók gyalogosoknak

„Önkiszolgáló” zebrák

Új Duna-híd a láthatáron

Az új gyorsvasúthálózat

zsébet-hídfő alatti parkoló, majd 1965 első felében az Engels téri. Anyagiak híján több szintes parkolót egyelőre nem építhetünk. Ezért szóba került már az is, hogy a Belvárosból részlegesen kiltják a kocsikat. Erre azonban a hatvanas években feltehetően még nem kerül sor.

## • Az Erzsébet-híd után terveznek-e újabb hidat?

— Igen, Csepel és Albertfalva között, de csak a távoli években.

## • A nyáron elfogadott húszéves közlekedési irányelvek alapján milyen új nagy terven dolgoznak?

— A legjelentősebb: készül a gyorsvasúti hálózat terve. Ennek csak egyik része a metró, a mélyben haladó vonalakon kívül tanulmányozzuk a másfeles — a gyalogos aluljáró szintje alatt húzódó —, a kéreg alatti és a magasan; az utak felett építhető vasutak lehetőségét. A csuklósítás s több más intézkedés azt szolgálja, hogy a mai szinten tartsuk a közlekedést, vagyis ne lassuljon. A növekvő forgalom közepette ez is nagy áldozatokba kerül. Gyökeres változást majd az új gyorsvasúti rendszer hoz. Hálózata átfogja egész Budapestet, érinti majd a mai telepeket — így a lágymányosit, az Üllői utat — és a következő években tervezettek is. Vonalai, amelyek közvetlenül csatlakoznak a többi közlekedési eszközhöz, sehol nem keresztezik egymást, illetve a többi jármű útját. Ezért a hamar gyorsuló, nagyobb sebességű és sok száz utast befogadó szerelvények a pestieket majd valóban lényegesen gyorsabban, kényelmesebben és biztonságosabban szállíthatják.

Aczél Kovách Tamás