

Helikopter vagy csuklós busz

— A legközelebbi helikopterjáratra kér valaki átszállójegyet?

A pesti kalauzok bizonyára csak évtizedek múlva tesznek fel ilyen és hasonló kérdéseket. A magasvasút, a nyergesvasút, a rombusz, a sikló, a kötélpálya és természetesen a helikopter, mint

városi közlekedési eszköz foglalkoztatja a szakembereket, kutatókat, tudósokat. Budapest közlekedésfejlesztési alapelveinek kidolgozásánál is figyelembe vették ezeket a lehetőségeket, de a következő két évtized programját elsősorban a realitásokra alapozták.

Naponta 200 000 vendég 400 000 utazása

Hetven tudományos vizsgálat, tervezet felhasználásával, a fővárosi tanács közlekedési igazgatóságának irányításával, a kétmillió metropolisz hatalmas közlekedési érrendszerének legjobb ismerői a napokban nagy jelentőségű munkát fejeztek be. Az alapvető törekvés: gyorsabbá tenni a budapesti tömegközlekedést. A vizsgálat során nemcsak arra kerestek választ, hogy a Budapesten lakók hogyan közlekedhetnek meg rövidebb idő alatt és kényelmesebben úticéljukat, hanem a naponta ingázók gondjait is szeretnék megoldani. Jelenleg 160 000 ember jár be rendszeresen Budapestre dolgozni, 100 kilométeres körzetből, s további 40 000 vendéget fogad naponta a főváros. Az ingázók és a vendégek naponta 400 000 alkalommal utaznak, tehát a teljes villamos-, autóbusz-, HEV-, taxiforgalom 10 százalékát adják, hiszen ezeken a járműveken 24 óra alatt négy millió utazást bonyolítanak le.

A terv figyelembe veszi

az új városrészek, lakótelepek születését; Kelenföld például napi 50 000 utazási igényt jelent. A vizsgálatok során kiderült, hogy egyes útvonalak, városrészek közlekedését egységesen kell rendezni, nem lehet teljesen különválasztani például a közúti és a villamosforgalmat.

A leggyorsabb fejlődést a gépjárműközlekedés területén várják. Ez a folyamat azonban a tömegközlekedési eszközöknél is megfigyelhető. A villamosokon utazók száma például évek óta azonos szinten mozog, ugyanakkor az autóbuszokat igénybe vevőké állandóan emelkedik. Az egyes pesti »dugók« megszüntetése az egész közlekedési helyzet javítását jelenti majd. A főváros több útvonalra, illetve csomópontja már most, vagy legkésőbb öt éven belül teljesen telítette válik. Így például a Baross tér, a Rákóczi út egyes szakaszai, s lényegében valamennyi olyan tér, ahol körforgalmi rendszer van, a Hungária körút több csomópontja.

Autópálya a Hungária körúton

Az alul- és felüljáróépítéseket összehangolják a föld alatti gyorsvasút építésével, ez mutatkozik a legcélravezetőbbek, a leggazdaságosabbnak. A tervezet szerint Budapesten gyalogaluljárót például 25 helyen javasolnak, természetesen fokozatos kiépítésben. A leg sürgetőbbnek a Baross tér rendezését tartják. Budapest első autópályája a Hungária körúti gyorsforgalmi út lesz, amely

valamennyi fontos országos főútvonallal kapcsolatot biztosít, elkerüli a város centrumát, ugyanakkor a csatlakozó útvonalak segítségével Budapest bármelyik pontja felé gyors összeköttetést ad majd. Az autópálya megvalósításához egy speciális hidat is kell majd építeni a Dunán is, amelyen csak autók közlekedhetnek — a Déli vasúti összekötőhíd mellett —, s a különböző leágazások se-

Budapestre vonatkozó újságcikkek			
Szerző:	Kaldorán Tamás		
Cím:	Helikopter vagy csuklós busz		
Forrás:	Népszava		
(Hely)	1966. ján. 16.	(Idő)	(Köt. v. fiz.)
			(Oldal)
Tárgy	385.83		
Hely	"1966"		
Idő	1966		
Személy	Helyszám		
Helyszám	OSZTÁLYOZÁS		

gítségével az útvonal az Osztapenko-szobortól az Árpád-hídig »fut«.

A tervezet szerint a jelenlegi Hungária körúti kiépítés megmarad, az új autószerdát lábakra helyezik, s két irányban három-három sorban haladhatnak a járművek. Az első csatlakozórész, a tatányai és a balatoni autószerdáda bevezető szakasza elkészült. A vasúti sorompóknál, a közúti kereszteződések megszüntetése, s a felüljárók építése több helyen elkerülhetet-

len. Budapesten 101 sorompó van a közutakon, előfordul, hogy ezeket naponta 12—14 órán át zárva tartják. Az *albertfalvi felüljáró* már épül, s a Hungária körúton is meg akarják kezdeni a munkálatokat. Ami a hidak sorsát illeti, a számítások szerint *nincs szükség új híd építésére*, viszont valamennyi Dunahidat felújítják, a Szabadság-híddal meg is kezdték a munkát. Az Árpád-hidat, élve a műszaki lehetőségekkel, szélesítik.

HÉV a Calvin téren

A tömegközlekedésben döntő szerepet kap az épülő metró, s a korszerűsítésre kerülő HÉV-vonalak együttes rendszere. A közlekedésfejlesztési koncepciók szerint a gyorsforgalmi rendszer átszállási csomópontjai a Calvin tér, az Engels tér lesznek. A szigetszentmiklósi és csepeli HÉV vonalát a Calvin térig meghosszabbítják, az észak-déli, Újpestről kiinduló földalatti gyorsvasút lőrinci és budafoki ágazatának találkozópontra is a Calvin téren, illetve az Engels téren lesz.

A Gödöllő felől érkező utasoknak a már épülő Kelet—Nyugati gyorsvasúthoz biztosítanak közvetlen átszállást, a Szentendréről bejárók pedig a Batthyány térnél szállhatnak át a metróra. A ki-

építési vonalakat az utasáramlási vizsgálatok alapján választották ki, amelyek szerint az átlagos utazási távolság 6 kilométer, s az irányok a legtöbb esetben átlósak, a centrumot körülvevő külső városrészek felől, illetve ellenkező irányban. A legtöbben például Zuglóból utaznak a városközpont felé és vissza: naponta 150 ezren. Keresik annak lehetőségét is, hogy több útvonalon a villamos- és autóbusszközlekedést hogyan lehet gyorsforgalmú rendszerűvé átalakítani.

A tömegközlekedésben egyre több csuklós villamost és autóbusszt akarnak munkába állítani. Ezek a járművek egy-egy vonalon kétszer annyi utast szállítanak el, mint a hagyományosak.

Moldován Tamás