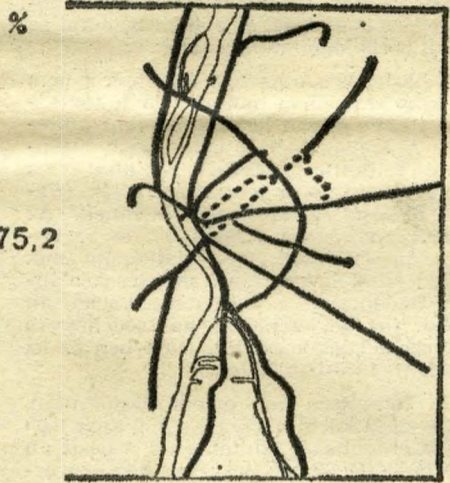
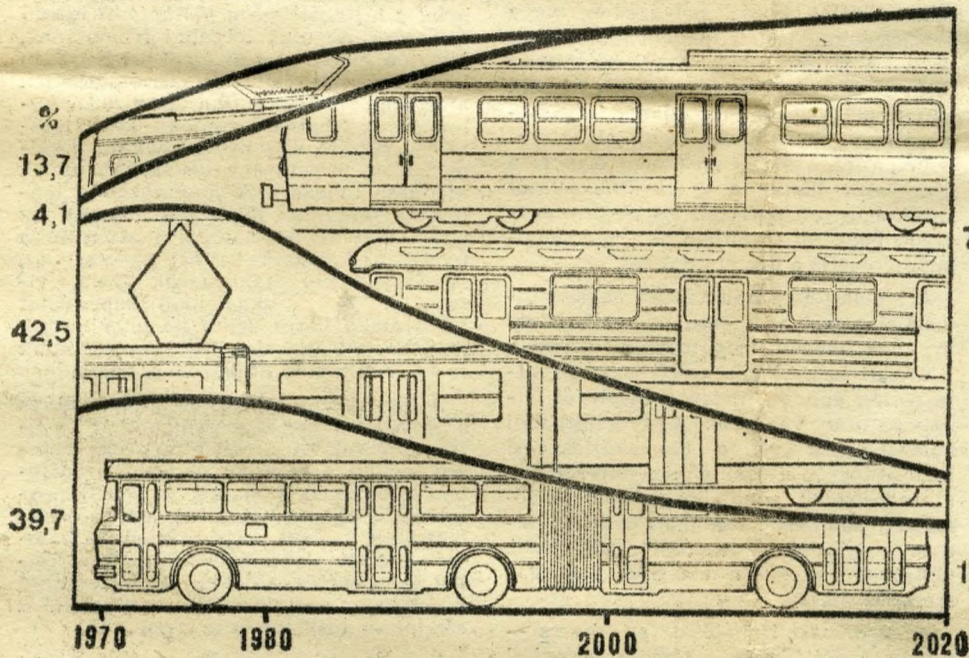


244

A főváros érverése

A tömegközlekedési eszközök utaskilométer teljesítményének várható növekedése és szerkezeti átalakulása



Budapest tervezett gyorsvasúti hálózata (Szaggatottal jelölve az alternatív vonalak)

Értékes karácsonyi ajándékot kapott az idén a főváros lakossága: december 22-én ünnepélyesen átadták a kelet-nyugati metró második szakaszát. A metró építése minden nagyváros súlyos gondja, hiszen a nagy áldozatokat igénylő építés állandó zavart — port, piszkot, zajt, bukásvesztést stb. — okoz és évekig csak terhet jelent. Az üzembehelyezés azonban annál nagyobb öröm, „pirosbetűs ünnep” valamennyi város életében. December 22-e Budapesten ilyen nagy szeszáción, hiszen fővárosunk eddigi legnagyobb, 6,3 milliárd Ft-os beruházása készült el és a 4 kocsis vonat elegánsan, fürgén száguld a Pestet és Budát összekötő 10,1 km hosszú pályán.

Elkészült a metróvonal, átrendeződött a felszíni tömegközlekedési hálózat, új csomópontok épültek, készül a millenniumi földalatti vasútvonal hosszabbítása és az észak-déli metróvonal, kialakultak a HÉV-kapcsolatok. Megannyi közlekedésfejlesztési tevékenység — alagút- és útépítések, jelzőlámpák és jelzőtáblák, stb. Építések, fejlesztések sorozata. Több generációra szóló, óriási pénzeszközöket igénylő munkák. Vajon milyen alapvető összefüggések vannak, hogyan lehet itt mégis eligazodni, rendet tartani? A válasz, bár rövid, már nem ilyen egyszerű. A biztos megoldást, összhangot a jól kialakított távlati tervezés nyújtja.

A budapesti közlekedésben a távlati tervezés munkái és a közlekedéskutatók 1958-ban kezdődtek meg. 10 éves munka eredményeként 1968-ban készült el először Budapest minden részlet feldolgozó, átfogó, megalapozott, három kötetes közlekedésfejlesztési terve, amelynek vizsgálatai a fővároson kívül kiterjedtek a városkörnyéki forgalomra is. A tervet a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1969-ben hagyta jóvá és határozatában előírta, hogy gondoskodni kell a terv rendszeres „karbantartásáról” és időnkénti felülvizsgálatáról. Egyidejűleg elkészült Budapest városrendezése terve is, amelyet a kormány 1970-ben jóváhagyott, és kötelezte a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságát, hogy a Pest megyei Tanács Végrehajtó Bizottságával és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal együttműködve 1972 végéig, az általános rendezési terv alapján vizsgálta felül Budapest közlekedésfejlesztési tervét.

Autós utazás

E munka során részletesen foglalkoztunk Budapestnek és környékének általános rendezési tervével, és különleges

hangsúlyt kapott a budapesti agglomeráció közlekedésének vizsgálata. A felülvizsgálat során figyelembe vettük az eltelte években bekövetkezett változásokat, a vizsgálatok eredményeit, az időközben szerzett újabb belföldi és nemzetközi tapasztalatokat.

A társadalmi-gazdasági fejlődés ered-

ményeként a városokon, településeken belüli mozgásigény: a mobilitás, azaz az összes utazási igény gyorsan nő. A személygépkocsi elterjedése, a motorizáció robbanásszerű gyorsulása, az idegenforgalom kiterjedése az utazási igények

(Folytatás a 2. oldalon)

Terv a jövő évre

Javuló hatékonyság — tart

Az MSZMP Központi Bizottságának november 15-i határozata, majd ezt követően a Minisztertanácsnak az 1973. évi népgazdasági tervről hozott határozata újolag megerősítette, hogy gazdaságfejlesztésünk alapja változatlanul a IV. ötéves terv. A gazdasági munka fő feladata a IV. ötéves terv gazdaságpolitikai céljainak végrehajtása, a gazdasági fejlődés ütemére, arányaira és ezek alapján az életszínvonal növekedésére vonatkozó előirányzatainak teljesítése. A határozatokból következik, hogy 1973-ban is e követelményt kell a gazdaságirányító szervek és a vállalatok, intézmények és szervezetek munkájának előterébe állítani.

Abban, hogy a IV. ötéves terv fő céljainak teljesítését egyértelmű követelményként lehet a gazdaság elé állítani, nagy részük van az 1972-ben elért eredményeknek. Figyelembe kell ugyanis venni, hogy 1970 második felében, de különösen 1971-ben a gazdaságpolitikában felerősödtek olyan tendenciák, amelyek a népgazdasági egyensúlyt rontották és a IV. ötéves terv fejlődési irányvonalára ellen hatottak. Ezek nem annyira a termelés, hanem főleg a felhasználás tervezettől eltérő alakulásában jelentkeztek és elsősorban abban jutottak kifejezésre, hogy a nemzeti jövedelem belföldi felhasználása (a fogyasztás és a felhalmozás együttes összege) a nemzeti jövedelemnél gyorsabban nőtt és felülmúlta a nemzeti jövedelmet; az export lelassult, míg az import nagymértékben nőtt és a külkereskedelmi mérleg számottevő hiánnyal zárult. Ennek fő oka a felhalmozási vásárlóerő gyors növekedése volt, de nagyobb volt a tervezettnél a fogyasztás növekedése is. E tendenciák folytatódása a termelés és a felhasználás egyensúlyának romlásával inflációs folyamatot indíthatott volna el,

a túlkéréslet révén csökkentette volna a termelői érdekeltséget, akadályozta volna az életszínvonal-politikai célok végrehajtását és veszélyeztette volna a nemzetközi pénzügyi egyensúlyt is.

Tekintettel arra, hogy a IV. ötéves terv fő céljainak teljesítése, ezen belül is a termelés hatékonyságának növelése csak kiegyensúlyozott fejlődés mellett lehetséges, az 1972. évi népgazdasági terv a kedvezőtlen tendenciák megváltoztatását és a népgazdasági egyensúlyt megszilárdítását irányozta elő. Előírta, hogy — a belföldi végső felhasználás (a fogyasztás és a felhalmozás együttesen) kisebb mértékben növekedjék, mint a nemzeti jövedelem;

— a felhalmozás ne haladja meg az előző év szintjét és aránya a nemzeti jövedelem felhasználásában csökkenjen;

— a kivétel a behozatalnál gyorsabb ütemben növekedjék és a külkereskedelmi áruforgalom egyenlege számottevően javuljon;

— növekedjék a termelés gazdaságossága, javuljon a termelés szerkezete és a kereslet kielégítettsége.

Kormányzati intézkedések történtek és módosították a közgazdasági szabályozó rendszer egyes elemeit is. Ezek elsősorban arra irányultak, hogy a felhalmozási célra felhasználható pénzeszközök növekedése mérséklődjék és több, a termelésben és felhasználásban jelentős volumenű kivevő termék ára jobban fejezze ki a tényleges társadalmi költségeket, ezáltal termelésük gyorsabban, míg importjuk lassabban emelkedjék.

Kedvező változások 1972-ben

Az 1972. évi gazdasági fejlődés előzetes tényezői azt bizonyítják, hogy az 1972. évi terv céljai reálisak és az ezek

A főváros érverése

(Folytatás az 1. oldalról)

szervezeti módosulását eredményezi. Marnapság gyakran vitatott téma a motorizációval kapcsolatos társadalompolitikai magatartás helyes iránya. A nemzetközi fejlődés — és most már a hazai tapasztalatok — azonban egyértelműen alátámasztják azt a felfogást, hogy a városok közlekedésfejlesztési távlati terveiben nem kapott kellő hangsúlyt az automobilizmus.

Bár a tömegközlekedés minden nagyvárosban az utazás legfontosabb eszköze lesz a jövőben is, az utazásoknak egyre nagyobb hányadát fogja átvállalni a személygépkocsi, még a városokban is. Az utazási kedv, illetve igény állandóan nő. A növekvő mobilitás természetesen igényli a közlekedés színvonalának javítását — a színvonalemelkedés nem általában, hanem differenciáltan értendő — s a mobilitást fokozza a szabad idő állandó növekedése is — a 44, és a 40 óras, majd az ennél is rövidebb munkahetek.

A közlekedésfejlesztési ütemtervet nem évekhez, hanem a motorizáció fejlődéséhez, illetve annak két szakaszához kötöttük. A legnagyobb fajlagos személygépkocsi telítettség elérését tekintettük a nagy távlati, és a telítettség érték feléne elérését a közbelső ütemnek. Az időközben végzett vizsgálatok és az európai nagyvárosok gépkocsállományának fejlődéséből levont következtetések alapján Budapesten a telítettség várhatóan akkor fog bekövetkezni, ha 1000 lakosra 300 személygépkocsi jut. (1970-ben ez az érték 41, 1975-ben 68 lesz.)

A telítettség az ezredforduló után, 2010—2020 körül várható, a 150 szgk/1000 lakos ellátottsági szintet pedig várhatóan a VII—VIII. ötéves terv időszakában érjük el. A fejlesztés egyes feladatai így — a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően — a gépjárművek számához kapcsolódnak, amiből egyértelműen következik, hogy a gépjármű-behozatal gyorsuló üteme is magával hozza a fővárosi közlekedés fejlesztéséhez szükséges ráfordítások ütemének módosulását.

A tervmunka során figyelembe vett legfontosabb szempontok, így a tervezés főbb alapelve az átfogó, a fővárost és környékét — az egész agglomerációt — egységnek tekintő szemlélet; a főváros történelmileg kialakult városszerkezetéhez való alkalmazkodás, a közlekedés városformáló erejének kihasználása; a gazdaságosság és a hatékonyság, valamint a környezetvédelem szempontjai. A közlekedési hálózatok kidolgozásánál a legnagyobb figyelmet a tömegközlekedést a közúti forgalomtól szintben elválasztó gyorsvasúti hálózatra és a közúti főhálózatra fordítottuk; s végül a terv szerint csak a reálisan alátámasztott igényeknek kívánunk eleget tenni.

Gyorsforgalmi hálózat

A tömegközlekedés fejlesztése részint a mai elmaradottság és a hiányok megszüntetését, részint az előrebecsült távlati utazási igények kielégítését tűzhetta célul. Mégpedig olyan megoldásokkal, amelyek egyrészt növelik a tömegközlekedés szállítóképességét és sebességét, másrészt a felszíni tömegközlekedés megszüntetésével felszabadítják a főváros nagyforgalmú útvonalait.

A várható összes (tömegközlekedési és egyéni) fajlagos utazási igény alakulása Budapesten

Év	Utazási igény naponként évenként		Ebből egyéni utazás (százalékban)	
	Utazási igény naponként évenként	Ebből egyéni utazás (százalékban)	Tömegközli. utazás (százalékban)	Tömegközli. utazás (százalékban)
1970	2,09	761	16,0	84,0
1975	2,19	798	20,0	80,0
1985	2,37	866	27,0	73,0
2000	2,59	944	33,3	66,7
Nagy távlatban	2,70	986	37,0	63,0

A fejlesztés ennek megfelelően elsősorban a gyorsvasúti hálózat kiépítésére, a felszíni hálózat további bővítésére, a közlekedés színvonalának emelésére, a hálózat funkcionális áttervezésére és műszaki korszerűsítésére terjed ki. E fejlesztési célok összefüggnek egymással.

A gyorsforgalmi hálózat tervezett nagyarányú kiépítése a főváros tömegközlekedésének alapvető és sokrétű átalakítását jelenti, hiszen számottevően csökken a külső kerületek (pl. az új lakótelepek, városrészek) és a városközpont közötti utazási idő. A városközpont nagyforgalmú útvonalain és a bevezető főútvonalakon a felszíni tömegközlekedés túlnyomórészt megszűnik, s ez növeli az útvonalak közúti forgalmi kapacitását.

A sugárirányú fő tömegközlekedési útvonalak kapacitását a gyorsvasút jelentősen növeli, s ez torlódásmentes közlekedést tesz lehetővé. Azokon a ma még nagyforgalmú útvonalakon, ahol gyorsvasút nem épül, a tömegközlekedés terhelése az áttérlelődés következtében csökken, és várható, hogy az utazás itt is torlódásmentes lesz. Végül, de nem utolsósorban kényelmesebbé válik az utazás.

A gyorsforgalmi hálózat kialakításánál négyféle üzemítéssel számolhatunk. A városi gyorsvasút túlnyomórészt a föld alatt fut, útfelszín alatti, vagy részben mélyvezetéssel, kisebb részben a felszínen, de keresztvezésmentesen vezetve, gyorsvasúti járműtípussal. Az elővárosi gyorsvasút nagyobb részben a felszínen, keresztvezésmentesen halad, kisebb részben a föld alatt a gyorsvasúthoz hasonló elővárosi vasúti járműtípussal. A gyorsvillamosvasút külön pályatesten, vagy fényjelzőkkel védett pályán közlekedik korszerű járművekkel. A gyorsautóbusz célja az, hogy a tervezett, de még ki nem épített gyorsvasúti útvonalakon a gyorsforgalmat lebonyolítsa. Egyes olyan vonalakon, ahol az igények nem érik el a gyorsvasút, illetve a gyorsvillamosvasút gazdaságos működéséhez szükséges nagyságot, nagyobb távlatban is a gyorsautóbusz szolgálja a gyorsforgalmat.

A kialakított gyorsforgalmi hálózat útvonalai a mai nagyforgalmú utazási irányoknak felelnek meg, másrészt azoknak a távlati igényeknek, amelyek az új városrészek építése, illetve a meglévő átépítése után várhatóak. A gyorsforgalmi hálózat építésével a tömegközlekedési hálózat egyéb részei ehhez kapcsolódva átrendeződnek, vonalaik részben módosulnak, hálózatuk általában csökken, hiszen a felszíni közlekedési eszközöknek távlatban lényegében már csak „rähordó” szerepük marad.

A gyorsvasúti hálózat az összes — mind közúti, mind tömegközlekedési szempontból nagyforgalmú — sugárirányú útvonalon lényegesen több utast szállít és számottevően megkönnyíti a közúti közlekedés lebonyolítását. Ilyen útvonalak a Váci út, a Thököly út, a Kerepesi út, az Üllői út, a Soroksári út, a Fehérvári út, a Bartók Béla út és a Szentendrei út, amelyek kapacitása több mint két és félszeresére nő.

A városközpontban — jelentőségét tekintve — ezzel egyenértékű a gyorsvasúti vonalak felszín alatti elhelyezése, és ezzel egyidejűleg az azonos célú felszíni tömegközlekedés megszüntetése. Ennek következtében a közúti forgalom számára rendelkezésre álló terület — a csomópontokon és az útvonalakon egyaránt — mintegy 30—50 százalékkal nő.

„Kiemelt” villamosok

A hálózat funkcionális átrendezése alapfeltetele annak, hogy a kibővült és magasabb műszaki színvonalú hálózat az utasforgalmi és gazdaságossági szempontoknak egyaránt a legjobban megfeleljen. Az eddig tagolt hálózatok (villamos, trolibusz, autóbusz, helyi érdekű vasút) helyett olyan közös alaphálózat jön létre, amelynek tagja az összes tömegközlekedési eszköz, beleértve a gyorsvasutat is. Ezen a hálózaton a város bármely pontjára azonos feltételek mellett lehet eljutni, a közlekedéspolitikai, forgalmi, műszaki, gazdasági és üzemi szempontból optimális közlekedési eszközzel. Egy-egy útvonalon tehát vagy gyorsvasút, vagy villamos (illetve átmenetileg még trolibusz), vagy autóbusz jár, a villamos (trolibusz) és az autóbusz, illetve a helyi érdekű vasút és az autóbusz párhuzamossága tehát az alaphálózatban távlatban megszűnik.

A Hungária körútra tervezett gyorsvillamosvasút a tervek szerint a Dunától a Dunáig közlekedik, majd az Árpád hídön áthaladva, és az óbudai elővárosi gyorsvasúti vonalat érintve a Vörösvári út—Bécsi út torkolatáig halad. Ennek a vonalnak az a tervezett szerepe, hogy a hálózat sugárirányú vonalait összefogva eleget tegyen az összekötő irányban jelentkező, közepes nagyságú utazási igényeknek. A vonal a Hungária körúton létesítendő magasvezetésű autópálya műtárgyai alatt kedvezően lenne elhelyezhető — a néhány szintbeli közúti keresztvezést leszámítva — a függetlenített pályán 25 km/ó körüli utazási sebességet érhet el. A vonal kialakítása még további részletes vizsgálatot igényel, összhangban a Hungária körúti autópálya tervezésével. A másik kiemelt villamosvonal a

nagykörúti, amelynél a közúti és a villamosforgalmat összehangoltan szabályozó berendezésekkel meg kell gyorsítani a villamosközlekedést.

Főutak rendszere

A budapesti agglomeráción belül a fővárost körülvevő településgyűrű mai szerepe a jövőben is megmarad. Továbbra is a főváros fontos munkaerő-tartaléka marad, de az ingázásnak az elmúlt évtizedekhez hasonló, erőteljes emelkedését nem kell számolni, mivel a főváros iparában foglalkoztatottak száma a jövőben csak mérsékelten emelkedik. Am ha, az urbanizáció hatása már a századfordulóra érvényesül, azaz a környék fejlődése eredményeként számottevővé válik a Budapestről kitelepülők aránya, az ingázás ismét növekedni fog.

Az úthálózat fejlesztésének tervezésén belül a legfontosabb a főúthálózat átfogó tervezése. Az utak forgalmi feladatának, jelentőségének — és az ezzel összhangban levő műszaki jellemzőinek — alapján megállapított főúthálózat tervszerű fejlesztése a forgalom mintegy 80—85 százaléka részére viszonylag kedvező körülményeket teremt. Így elsősorban ennek kiépítése indokolt. A főúthálózat a fontosabb forgalmi, főforgalmi utakat, az autótutakat és az autópályákat foglalja magában. Feladata kettős: egyrészt az, hogy megfelelő kapacitású, gyors, viszonylag rövid szakaszokkal kapcsolatot létesítsen a város egyes körzetei között, másrészt a bevezető autópályák, autótutak és a városi úthálózat összekapcsolása.

A főúthálózaton belül az autópályák és a lényegében keresztvezésmentesen kiépített autótutak létesítését a nagyobb sebesség mellett elsősorban nagyobb átbocsátóképességük is indokolja. A keresztvezésmentes utak kapacitása ugyanis a szintbeli keresztvezéses, vagy már zöldhullámmal ellátott útvonalakhoz képest is kétféle és félszeres, amellé, hogy forgalmi biztonságuk — külföldi tapasztalatok szerint — legalább négyszeres.

A budapesti főúthálózat fejlesztésének további fontos követelménye, hogy kedvezően kapcsolódjék az országos főúthálózathoz és összhangban legyen a tömegközlekedési hálózat fejlesztésével. Budapestnek és közvetlen környékének az úthálózata — tekintetbe véve a fővárosnak az országban betöltött szerepét — szorosan kapcsolódik az országos úthálózathoz. Fontos szempont, hogy az autópályák, autótutak bevezető szakaszainak kiépítési ütemezése összhangban álljon a külső szakaszokéval.

A főúthálózat kialakításának fontos tényezője volt a városrendezéssel való szoros együttműködés. A leglényegesebb kérdés az új, illetve rekonstrukciós területek és az érintett úthálózat kapcsolata. Az úthálózat fejlesztésénél arra törekedtünk, hogy a hagyományos sugárirányú főútvonalakra nagyjából merőleges, új utak létesítésével a főútvonalak rendszerét továbbfejlesztésre alkalmas, nyitott szerkezetűvé alakítsuk, és ezzel segítsük a külső városrészek egymás közötti jobb kapcsolatát és a főúthálózat egyenletesebb terhelését. Új — elsősorban a körirányú útvonalak kinyitásánál alapvető — városépítési szempont volt az, hogy az új lakónegyedek közlekedése jól megszervezhető legyen.

A forgalom jellege és összetétele, valamint az útvonal kiépítettségének jellege szerint a városi utak (részben városi főutak) vagy városi autópályák, városi autótutak, főforgalmú utak és forgalmi utak, vagy városi alsóbrendű utak, gyűjtő- és kiszolgáló utak lehetnek. A városi autópályák és autótutak alkotják az ún. gyorsforgalmú hálózatot. Ez az egész úthálózat gerince, nagy kapacitása és kedvező sebességadatai miatt.

A főforgalmi és a forgalmi utak — szervesen kapcsolódva a gyorsforgalmú hálózathoz — az egyes városrészek és körzetek egymás közötti forgalmát bonyolítják le. A gyűjtőutak egy területi egység — pl. egy lakótelep — kiszolgáló útjainak forgalmát kötik be a főhálózatba.

A főhálózat hossza 1985-ben 484, nagy távlatban 572 km lesz, ebből autópálya és autótút 73, illetve 203 km. Az autópályákat a Hungária körút köti majd össze; ez az útvonal lesz az országos autópályák kiindulási, ill. végpontja. A tervezett budapesti autópályákon a közlekedés sebessége 80—100 km/ó. A forgalmi sávok száma irányonként kettő, három, vagy négy. A csomópontok két- vagy többszintűek lesznek.

Dr. Nagy Ervin