

MILYEN LESZ BUDAPEST ÚTHÁLÓZATA?

A jelenlegi utazási igényeket (napi 5,2 millió utazás — ebből 4,6 millió jut a tömegközlekedésre), valamint az 1975—1980 között várható fejlődést, illetve a főváros kisebb strukturális változásait figyelembe véve megállapítható, hogy a jelenlegi úthálózat (3500 km) és a tömegközlekedési hálózat (1000 km) az igényeket jobbra kielégíti; a problémák elsősorban a hálózat kapacitásának elégte-

15%-a, és ez természetesen a leggyakoribb utazási igényeket elégíti ki. A mintegy 480 km-es közúti főhálózaton halad a gépjárművek 80—85%-a. A végleges kiépítésében mintegy 150 km-es gyorsvasúti hálózatból már elkészült a kelet—nyugati metróvonal, amely a hálózat 1%-a, és az utasok 12%-át szállítja. Az észak—déli metróvonnal együtt (melyből az V. ötéves tervben 11 km készül el)

üzemszervezés által nyerhető előnyöket is.

Rendkívül fontos, hogy az új közlekedési rendszerek (metró, autópályák stb.) kiépítése során a meglévő felszíni közlekedési rendszerek szinten tartásáról és hatékony fejlesztéséről is gondoskodjunk.

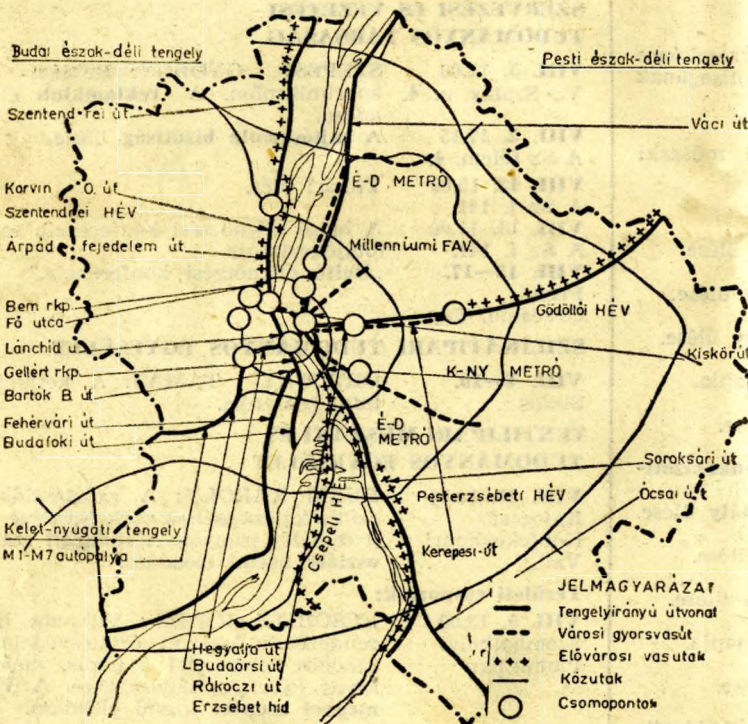
A következőkben röviden, szinte felsorolásszerűen áttekintjük a budapesti közlekedés-építés két legfontosabb városformáló feladatát, a közúti és metróterületek, valamint a körutak rendszerével, tehát a gerinchálózat legfontosabb elemeivel kapcsolatos közlekedés-fejlesztési koncepciót.

Ilyen hatalmas rendszert nem lehet egyszerre kiépíteni. Hangsúlyozzuk éppen ezért, hogy Budapest különböző területein — látszólag elkülönülten — építések folynak, amelyek a teljes koncepcióba illeszkednek, de csak évek, sokszor évtizedek alatt teljednek ki, kapcsolódnak össze mint közlekedési rendszerek, teljes egészt alkotva.

A közúti és metróterületek kiépítése

A kelet—nyugati tengely hosszúságú munkálatok eredményeként elkészült. Hiányzik még a Budaörs—Alkotás utca—Hegyfalja úti csomópont, és az Alkotás utca korszerűsítése (szélesítése). Legutóbb befejeződött a Kerepesi út Gumigyár—Hungária körút közötti szakaszának építése. Így ezt az útvonalat (Kerepesi út—Rákóczi út—Erzsébet-híd—Hegyfalja út—Budaörsi út M1—7 autópálya) gyakorlatilag teljes hosszában korszerűsítettük, közúti kapacitását jelentősen növeltük, és forgalomtechnikailag (jelzőlámpák, burkolati jelek stb.) szabályoztuk.

A tömegközlekedésben a kapacitását tekintve kimerült villamos helyett a különpályás, nagy kapacitású, kényelmesebb metró közlekedik. Az átszállások biztosítására aluljárókkal ellátott, korszerű csomópontokat, végállomási rend-



Budapest közlekedési tengelyei

lensége miatt jelentkeznek. A lakosságnak csak 40%-a lakik 500 méternél távolabb valamilyen tömegközlekedési megállótól.

A közúti és gyorsvasúti hálózat fejlesztése

A teljes hálózaton belül kialakítottunk egy gerinchálózatot, amely a teljes hálózat kb.

már a metró a hálózat 20%-át alkotja, és az összes utasok 20—25%-át fogja szállítani.

Alapvető célunk a közúti főhálózat és a gyorsvasúti hálózat kiépítése. Ennek megfelelően elsősorban a szűk keresztmetszetű vonalak, utak, csomópontok, keresztezések, illetve a férőhelyek, az üzemek és ezek infrastruktúráinak fejlesztésére kell törekedni, természetesen tovább keresve a korszerűbb

Milyen lesz Budapest úthálózata?

(Folytatás az 1. oldalról)

szereket építettünk (Ors vezér tér, Baross tér, Batthyány tér, Moszkva tér és Déli pályaudvar).
Korszerű kapcsolatot létesítettünk a MÁV Keleti és Déli pályaudvarával, és a gyorsvasúti hálózat kiépítése keretében közvetlen átszállási lehetőséget biztosítottunk a gödöllői és szentendrei HEV vonalakra. Az Ors vezér és a Batthyányi térnél a felszíni tömegközlekedési hálózatot a metró hatékonyabb kihasználása céljából átrendeztük.

gelyt (Szentendrei út—Korvin Ottó út—Árpád fejedelem útja—Bem rakpart; Fő utca—Lánchíd utca—Gellért rakpart—Bartók Béla út—Fehérvári út, illetve Budafoki út). E tengely fontosságát növeli, hogy öt Duna-híd budai hídfője is ezen az útvonalon helyezkedik el (Flórián tér, Margit-híd, Clark Ádám tér, Erzsébet-híd, Gellért

(szűk szakasza egyirányúsítva). Ezek munkálatai az V. ötéves tervidőszak elején fejeződnek be.

A Hungária körüti (Vörösvári út—Árpád-híd—Róbert Károly krt.—Hungária krt.—Könyves Kálmán krt. elágazással az új déli Duna-híd, illetve Csepel felé) építkezés várhatóan az V. ötéves terv egyik legnagyobb útépitési munkálata lesz.

A körút feladata a helyi, igen nagy városi forgalom lebonyolításán túlmenően az országos főútvonalak bevezető szakaszai közötti kapcsolat biztosítása is. A kiépítés során gondoskodni kell az Árpád-híd szélesítéséről, valamint minél előbb célszerű megkezdeni a déli közúti híd egyik felének (a 2x4 nyomú hídból 1x4 nyomúnak) az építését. A teljes 2x4 nyomú útpálya közepén városi villamosvasúti vonal létesítése is célszerű a sugárirányú tömegközlekedési vonalak kapcsolatának biztosítására, a körúton jelentkező nagy utazási igény kielégítésére. Az úton első ütemben valószínűleg egyszerű jelzőlámpás csomópontok létesülnek, kivéve az országos autópályák fővárosi szakaszain épített bevezető autótutak és a körút találkozásait, ahol a főirányok külön szinttel kapcsolódnak. Új közúti csomópontot kell létesíteni a déli közúti híd és a Soroksári út keresztezésénél.

A körúthoz kapcsolódóan épül az M-3-as autótút. Célszerű megkezdeni az M-4-5-ös autótút építését, valamint a Hamzsabégi úti autótút kapcsolatát is.
Jelentősebb csomópontépítésekre (gyalogalutjáró, szükség szerint köztűz felüljáróval) kerül sor; a Flórián téren, a 2-es autótút és a Váci úti keresztezésnél, ahol metróállomás is létesül, a Lehel útnál, az M-3-as autótút, illetve a Kaszab Pongrác úti kereszteződésénél, a Thököly, a Kerepesi és a Kőbányai útnál, ahol a vasúti aluljáró mellé egy újabbat kell építeni, az Üllői útnál, ahol a metró építésével egyidejűleg közúti felüljárót is építünk, valamint a Soroksári útnál.

A külső körút vonala: III. ker. Bécsi út—Aranyhegyi árok—Pók utcai—Szentendrei úti csomóponttal északi új autódél—IV. ker. Árpád út—Felszabadulás útja—XVI. és X. kerületben új nyomvonalon — Sibrik Miklós út—XIX. ker. Hunyadi utca—XX. ker. Nagy Sándor út — új híd a Soroksári Duna felett — XXI. ker. Ady Endre út — Budafoki út—új Duna-híd—XI. ker. Albertfalva vasútállomás körzetében kapcsolat a Szabadság és Fehérvári úttal — XXII. Rózsa-völgyi út—M 1-7 autópálya vonalvezetéssel.

A körút feladata a helyi forgalom és a külső kerületek összekötésén kívül az országos autópályák budapesti kapcsolatainak biztosítása. Ennek megfelelően az autópályák e körútig épülnek ki autópálya jellemzőkkel, innen a Hungária krt-ig autótútként mennek tovább.

A külső körút általában 2x2 és leálló sávval épül ki, jelzőlámpás csomópontokkal. Az autópályák külön szintű csomópontokkal kapcsolódnak.

Az V. ötéves tervidőszakban elsősorban a pesti szakaszok kiépítésére, a körút nyomvonalára első szintű vasútkezeszések megszűntetésére kerülhet sor.

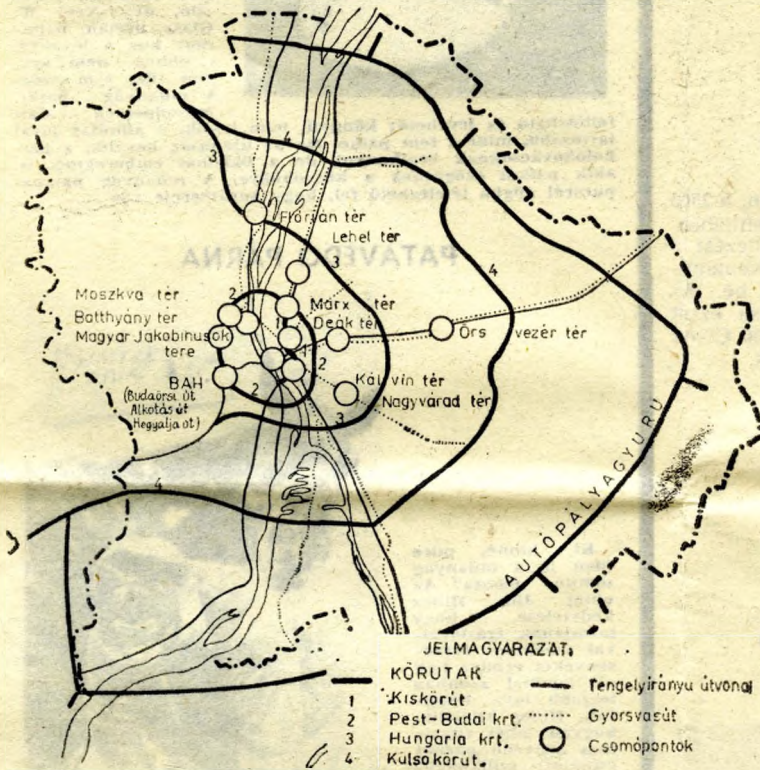
Még ez évben elkészül az Árpád úti felüljáró, amely összeköti a IV. Árpád utat és a XV. Felszabadulás útját, az V. ötéves terv időszakában pedig a X. Tárna utcánál a MÁV Rákospalota állomás felett, valamint a X. Sibrik Miklós útnál a ceglédi vasútvonal felett épül újabb felüljáró.

Autópálya-körgyűri

Csak a teljesség kedvéért említjük az autópályakört, mert kiépítésére csak a távoli jövőben kerül majd sor. Vonalvezetését ábrán mutatjuk be.

A vázolt gerinchálózat kiépítésén kívül természetesen számos egyéb jelentős fejlesztési feladatot oldanak meg még. Azonban valamennyi nagy munka logikusan e koncepcióra épül.

DR. NAGY ERVIN



Budapest körútjai és a főbb csomópontok

A pesti észak—déli tengely építése már évek óta folyik. A közúti tengely: Váci út—Kiskörút—Gönczy Pál utca—Belgrad rakpart—Soroksári út—Ocsai út. Megépült a külső Váci út egy része, kész a Kiskörút, épül a Deák és Kálvin tér, a Soroksári út egy része elkészült, és gyors ütemben építjük a hiányzó részeket. Ez évben elkészült az Ocsai utat keresztező vasútvonal miatt épített közúti felüljáró is.

Az V. ötéves tervidőszakban folytatjuk az észak—déli tengely építését. A Marx tér rendezésére, átbeszélőkapacitásának növelésére az észak—déli metró építése keretében kerül sor. Itt is négy szintű (metró, gyalogalutjáró, közúti alul- vagy felüljáró és a terepszint) csomóponti rendszer épül. Szűk keresztmetszetet jelent a Boráros tér. Átmenetileg kisebb korrekciót hajtunk e hónapban végre. A Soroksári út rendezése során azonban az egyenkapacitás biztosítása érdekében feltétlenül véglegesen rendezni kell a teret. A csepeli gyorsvasút Kálvin téri bevezetése lehetővé fogja tenni a Gönczy Pál utcánál levő szűk közúti keresztmetszet kibővítését is.

A metró-tengelyen a Váci út—Marx tér—Felszabadulás tér—Kálvin tér—Üllői út—Kőbánya—Kispest vasútállomás segítségével további MÁV- és HEV-kapcsolatokat létesítünk. A MÁV-val Rákospalota—Újpest vasútállomásnál, a Nyugati pályaudvarnál, és Kőbánya—Kispest vasútállomásnál létesül kapcsolat.

A csepeli gyorsvasút Kálvin térig való meghosszabbításával, illetve a pesterzsébet—ráckevei HEV Hentes utcai megállójának a gyorsvasúthoz való átvezetésével a HEV dél—pesti vonalcsomópontja is szervez részévé válik a főváros gyorsközlekedési hálózatának. Az észak—déli metró teljes vonalából az V. ötéves tervben mintegy 11 km-es szakasz készül el az Elmunkás tér és Kőbánya—Kispest vasútállomás között.

A vonal déli irányba való gyors továbbépítését az üzemi szempontokon túlmenően a főváros déli részén tervezett tömeges lakásépítés is szükségessé teszi (Kőbánya—Új hely, Pesttörinc állami lakótelep, a József Attila telep befejezése, Kispest városközpont). Ezzel egyidejűleg a kapcsolódó közúti tengelyt és csomópontjait is átépítjük (Lehel, Marx, Deák, Felszabadulás, Kálvin, Nagyvárad tér és az Üllői út).

A Határ út—Kálvin tér között a villamosközlekedés megszűnik, a több autóbusszonal is módosul. A metró révén a kapacitás nő, a felszíni hálózatot pedig átrendezjük.

Ugyancsak évek óta építjük a budai észak—déli közúti ten-

tér, és közvetve a Mórincz Zsigmond körtér).

A közúti tengely több része megépült, illetve épül már, azonban a tervidőszakban teljesen ki kellene építeni.

A koncepció keretében épül a Szentendrei út; megtörtént a Bem rakpart és a Fő utca, továbbá a Fehérvári út és a Budafoki út korszerűsítése.

Az IV. ötéves tervidőszakban készült el továbbá a szentendrei HEV-vonal Batthyány téri kéregalatti bevezetése, amely átszállásos kapcsolatot biztosít a kelet-nyugati metróhoz, és a korszerűsített dunaparti villamosvonalon át Buda részeihez.

Tekintettel arra, hogy a HEV-vonal mentén az V. ötéves terv folyamán közel 20 000 lakás épül, a megnövekvő utazási igények színvonalas kielégítése érdekében a vonal átbeszélőkapacitásának növelése, korszerű biztosítóbiztosítás, illetve a vonalon közeledő szerelvények számának növelése szükséges.

E tengelyhez kapcsolódik a harmadik, budafoki metróvonal építése, első ütemben a Kálvin tér—Gellért tér—Mórincz Zsigmond körtér között, illetve a Bocskai utig meghosszabbítva. Építését még az V. ötéves tervidőszakban meg kell kezdeni. Ezt a forgalmi igényeken kívül a mélyalagút-építési kapacitás kihasználása is szükségessé teszi.

A körút-rendszer kiépítése

A Kiskörút az észak—déli tengelynek is része. Alapvető változást fog jelenteni a Kálvin térnél a Gönczy Pál utca kinyitása és a Soroksári úti kapcsolat rangos kiépítése, amely a csepeli gyorsvasút bevezetésével együtt történik (1,3 km földalatti-meghosszabbítás a Boráros tér—Kálvin tér között). Átépül a Marx tér, a Deák tér, a Kálvin tér, és korszerűsítjük a Tolbuhin krt-at, és a Gellért teret. A Bajcsy-Zsilinszky úton a villamos megszűnik.

A pest—budai Nagykörút korszerűsítése mintegy évtizedes munka eredményeként gyakorlatilag befejeződött, és mai kiépítésében fog hosszabb ideig üzemelni.

A pesti szakaszon korszerűtlen a Marx tér, amelyet az észak—déli metró építése kapcsán rendezünk, valamint a Boráros tér, amelyet a csepeli gyorsvasút behozatalával együtt korszerűsítünk. Budán kiépítendő a Budaörsi—Alkötás—Hegy-alja úti csomópont, az Alkotás utca, valamint a Mártírok útja