

Gyalogosok, autósok és a közlekedési dugók

A budapestiek évek óta a saját bőrükön érzik, hogy a közlekedés kezdi kinőni eddigi „ruháját”. A zsúfoltság egyre nagyobb méreteket ölt a villamosokon, autóbuszokon a csúcsforgalmi időkben; a gyalogosok a »zebráknál« percekig ácsorognak, amíg az autósözlopok elvonulnak; a járművezetők is sokat mégtámlankodnak a forgalmi dugók miatt és minduntalan emlegetik: gépkocsijuk mind hosszabb idő alatt ér céljához.

Gyalogosok, utasok és autósok széles tábora várja, hogy a jelenlegi helyzeten javítsanak az illetékesek. Budapest közlekedésének problémái egyre több fórumot foglalkoztatnak. Az elmúlt ősszel a *Közlekedéstudományi Egyesület és a Magyar Tudományos Akadémia* közös városi közlekedési konferenciáján a legkiválóbb szakemberek tanácskoztak a városrendezés és a közlekedés új szintézisééről, a modern forgalomirányítás módszereiről, a korszerű, nagy befogadóképességű járművekről, a főváros várható tömegközlekedési igényeinek kielégítéséről és egyebek időszerű feladatokról. Legutóbb a *fővárosi tanács plénuma* hozott döntést a felmerült közlekedési problémák megoldására. A már korábban kidolgozott irányelvek alapján — így szól a határozat —, szoros összhangban a jóváhagyott városrendezési tervekkel, el kell készíteni Budapest közlekedésének részletes távlati fejlesztési tervét, különös tekintettel a gyakorlati és a tudományos szempontok összhangjára.

Nagy feladatok várnak a közlekedési, forgalmi és városrendezéssel, tervezéssel foglalkozó szakemberekre, hiszen a mai problémák ismeretében olyan terveket kell kidolgozni, majd megvalósítani, amelyek révén orvosolják a közlekedés mai nehézségeit és a távolabbi időszakok igényeit is kielégítik.

Mérnökök körében gyakran hallható az a megállapítás: *ők a mában élnek, de a jövőbe »látanak«*; a jelen problémáinak ismeretében a következő időszakok feladatait bogyozzák, oldják meg.

Elmerültek a bonyolult feladatokban, amikor azzal a hálás megbízatással fordultak hozzájuk: *készítsenek »röntgenfelvételt« Budapest centrumáról, a Belvárosról.* A mérnökök és munkatársaik vizsgálták a lakó- és középületek állapotát, a lakáshelyzetet, a 66 000-nél nagyobb lakosú V. kerület közlekedési gondjait. Megállapították például, hogy naponta 17 000-en érkeznek személygépkocsin az itteni hivatalokba, 12 000 autó hosszabb-rövidebb ideig parkol a szűk utcákban, a kevés parkolóhelyen. Az is kitűnt a vizsgálatokból, hogy vannak időszakok, amikor egyszerre 3000 jármű parkolásáról kell gondoskodni. A járművek emelkedő száma, a parkolási nehézségek súlyosbodása, a novemberben megnyíló új Erzsébet-híd leendő forgalma, a hídhoz vezető utcák közlekedési rendjének legjobb kialakítása, a közlekedés biztonságának növelése *nagyon bonyolult feladat és a helyes megoldás nagy körültekintést, elmélyülést kíván a szakemberektől.* S tegyük mindjárt hozzá, minél sikeresebb lesz a megvalósítás: a tömegközlekedési eszközök utasai, a személygépkocsik sofőrei, ezek utasai, a gyalogosok gyorsabban, biztonságosabban érnek céljukhoz.

Budapest területén sok csomópont közlekedését kell gyorsabbá, egyszerűbbé és biztonságosabbá tenni. Már több közlekedési gócpontra elkészült a javaslat, más helyek közlekedési problémáit most mérik fel. Egy korábbi ülésen a parlamentben interpelláció hangzott el a *sorompókról, amelyek a közúti úterek forgalmát sok helyen elvágják, percekre, negyedórákra és még hosszabb időkre torlódást idéznek elő a forgalomban.* A megfigyelések szerint a Róbert Károly és körüti, az albertfalvai és más sorompók egy-egy alkalommal 15—20 percre, 24 óra alatt pedig 8—10 óráig is elzárják a járművek forgalmát. A vasút, növekvő áru- és személyforgalma sürgeti, hogy a »sorompók ügyét« egyes helyeken végleg megoldják alul- és felüljárók építésével. Így kerül elsőnek sor a Balatonhoz vezető Budapest—Budafok út vonal albertfalvai úterének végleges rendezésére a villamos felüljáróhoz csatlakozva kétirányú, kétirányú felüljáró építésével. Ezt követi majd a többi sorompó megszüntetése, *ha a népgazdaság teherbíróképessége ezt megengedi.* Mert hiába készülnek jó tervek, hiába sürgető a közúti-vasúti kereszteződések megszüntetése, *ha nincs rá anyagi fedezet, gép- és munkaerőkapacitás.* A budapesti 101 vasúti-közúti szintbeni keresztezésből 30-at meg kell szüntetni alul- vagy felüljáró építésével. Ehhez tetemes összeg szükséges. Egy forgalmi csomópont és vasúti kereszteződés végleges megoldása gyalogaluljáróval 30—80 millió, a járművek számára is alkalmas aluljáróval 120—300 millió forintba kerül.

A belterületi csomópontok között első helyen szerepel a Nagykörút—Rákóczi úti kereszteződés végleges rendezése. A fővárosi tanács végrehajtó bizottsága elé *ősszel kerül ez az ügy.* Ezen a forgalmi csomóponton egy óra alatt csúcsforgalomban 4000—5000 ember száll fel csak a Nyugati pályaudvar felé menő villamosokra és már ez az egyetlen adat is szemlélteti, *milyen fontos a 6-os villamos vonalának föld alá bújtatása és megfelelő aluljáró csatlakoztatás kialakítása az épülő földalatti megállóhoz.* A *Nemzeti Színháznál közlekedési, városrendezési, esztétikai szempontokat kell egyeztetni és összehangoltan, nagy körültekintéssel megoldani a teendőket.*

Sok szempont szükségessé teszi, hogy az eddigieknél nagyobb figyelmet fordítsanak Budapest útjainak korszerűsítésére, a főközlekedési utak folytatásaként a városperemet és centrumot összekötő utak fejlesztésére. Az 1962. évi adatok szerint 13 millió 131 000 négyzetmétert tett ki Budapesten a burkolt úttest. A 13 millió négyzetméter útfelülethez az elmúlt évben és az idén is újabb korszerű úttestek csatlakoztak. Közlekedési, idegenforgalmi szakemberek ama véleményét továbbbítjuk az illetékeseknek — a fővárosi tanácsnak, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak, az Országos Tervhivatalnak —, *hogy a meglevő fővárosi úthálózatot a jelenlegi igényeknek, a biztonságos közlekedés követelményeinek kielégítésére alkalmassá kell tenni az elkövetkező időszakban.* Budapesten körülbelül 80 kilométer tesz ki az építendő és átépítésre szoruló útszakasz. Ezek között emlíjtük a Szentendrei utat, az Árpád utat, az Alkotás utat, a Budaörsi utat, Nagytétényben az átkelő szakaszt, a pesti oldalon a Váci utat, a Lehel utat, a Pozso-

nyi utat, a Kerepesi utat, a Kőbányai utat, az Üllői utat, a Soroksári utat, a Hungária körutat, ahol a legsürgősebbek az építések és az átépítések.

A közlekedési utak építési és fejlesztési programjának összeállításánál megfelelő súllyal kell szerepelniük a felsorolt nagy forgalmú utaknak, hogy lépést tudjunk tartani a követelményekkel, zavartalanabb legyen a tömegközlekedési eszközök forgalma, gyorsabb a személy- és

tehergépkocsik forgalma, elősegítsék az idegenforgalom növekedését.

A csomópontok helyes megoldása, az útkorszerűsítés, útépités nagy beruházásokat igényel, *de szükséges és jó beruházás is egyben*, amely idővel sok vonatkozásban érezteti kedvező hatását. Ezért mindenki örül annak, hogy nagyobb súllyal szerepel a közlekedés a főváros fejlesztési terveiben a korábbi időszakhoz képest.

Vig István