

Az első forgalmi tapasztalatok az Erzsébet-híd megnyitása után

Az Erzsébet-híd megnyitása előtt cikket közöltünk a híd, a hozzá csatlakozó útvonalak és csomópontok, valamint a Belváros új forgalmi rendjéről. A híd megnyitása óta eltelt három hónap alatt a közlekedési szakemberek már sok tapasztalatot gyűjtöttek, végleges véleményt azonban csak a nyári forgalom után mondhatunk. A híd nyári forgalma ugyanis más összetételű lesz, mert pl. a balatoni forgalom jelentős része is áthalad rajta.

A csomópontok forgalma

Az egyik legfontosabb tapasztalat, hogy a főváros keletnyugati tengelyében lévő híd számottevően befolyásolja a távolabbi útvonalak és csomópontok forgalmát is. Ez részben kedvező, tehermentesítő hatás, részben azonban kedvezőtlen, minthogy növeli a forgalmat egyes távolabbi, amúgy is túlszűfolt csomópontokon.

A főváros vezetői nagy erőfeszítéseket tettek az Erzsébet-híd távolabbi környezetének korszerűsítésére is. Ebbe a programba tartozott pl. az Astoria aluljáró építése, számos útszakasz burkolatának átépítése, parkolóhelyek létesítése stb. Nem volt azonban lehetőség három távolabbi csatlakozó csomópont: a Baross tér, a Moszkva tér és a Gellért tér korszerű kialakítására, s ezeken a helyeken a megnövekedett forgalom torlódásokat okoz. Különösen a nagyobb villamosforgalom hatása szembetűnő. A három közül leg súlyosabb a helyzet a Baross téren, viszont ennek az átépítése várható a leghamarabb, már a harmadik ötéves tervben.

A tömegközlekedés várható utasszámát és irányok szerinti megoszlását az 1958. évi célforgalmi számlálás alapján számították ki. A villamosok tényleges utasszáma azonos a számított értékkel: csúcsforgalomban óránként, egy irányban 7100—7200. (A Rákóczi út utasszáma ennél jóval több, a szükséges férőhelyre ez a mértékadó.) Az irányok szerinti megoszlás egy kissé eltér az eredetileg közel 50—50%-ra becsült értéktől, mert Észak-Budára valamivel többen utaznak, mint Dél-Budára. Egy későbbi számítás egyébként jelezte, hogy ez várható. A hídon áthaladó autóbuszok csúcsórai utasszáma 4000, ez is megfelel a tervezettnek. Érdekes, hogy a csuklós járművekkel közlekedő, sűrű 7/C-járat komoly versenytársa a villamosnak: a déli irányban utazó 3300 villamosutas mellett 2400 utast visz az autóbusz. Észak felé 3800 villamosutassal szemben az autóbuszutasok száma csak 1600.

A számított és számlált utasszámok egyértelműen mutatják a célforgalmi számlálás használhatóságát: nemcsak a meglévő összeköttetések forgalmát mutatja meg, hanem a még nem létező, megépítendő összeköttetések várható forgalmának pon-

tos meghatározását is lehetővé teszi.

A villamosok és autóbuszok csúcsórai 11 000-es utasszáma azt mutatja, hogy az Erzsébet-híd megnyitása beváltotta a hozzá fűzött reményeket, s százezrek utazását tette gyorsabbá és egyszerűbbé. Egyidejűleg tehermentesítette a többi hidat, s hatása még a távolabbi Margit-hídon is jól mérhető. A Kis- és Nagykőrútról néhány villamos-szerelvény is felszabadult.

A tömegközlekedés új rendje tehát az utasok többségének kedvező, bár vannak panaszok is. Így pl. az első hetekben sok volt a férőhely a 19-es villamoson (ezt természetesen senki sem panaszolta), viszont a 44-esen állandó volt a zsúfoltság, sőt az utasok sokszor le is maradtak róla. Ezt egyszerűen orvosolni lehetett a kocsik átcsoportosításával, ami már meg is történt.

A villamos- és autóbuszforgalom

Legtöbb a panasz a 67-es villamosra. A belváros helyett csak a Baross térig hozza a zuglói és rákospalotai utasokat, így mintegy 8000 embernek kell többször átszállnia. Ezt a kényelmetlenséget egyelőre el kell viselni, mert ha tovább menne a 67-es, csak Budán lehetne visszafordítani, s vonala túl hosszú lenne. A Baross tér korszerűsítése után azonban a 67-es és a Baross térről Budára induló villamosok egy közös peron két oldalára futhatnak be, s így az átszállás kényelmes és gyors lesz. Ugyancsak közvetlen átszállás lesz a 67-esről a földalatti gyorsvasútra is.

Igen nehéz feladat elé állítja a rendezőket a Baross téren visszaforduló sok villamosjárat, s ez kedvezőtlenül hat a Rákóczi út és az Erzsébet híd forgalmára is. A Baross tér korszerűsítéséig csak egyes járatok kényeszerű, ideiglenes összevonásával lehetne ezen segíteni, ami viszont a vonalak meghosszabbodása miatt hátrányos. Ezt a kérdést ugyancsak vizsgálják.

A Gellért és a Moszkva téren egyelőre kevesebb a probléma. A budai oldalon többen visszakerik a híd építése miatt ideiglenesen a Rudas-fürdő elé helyezett villamosmegállót. Erre nincs mód, azonban az autóbuzsmegálló közel van a fürdő bejáratához, s Észak- és Dél-Buda, valamint Pest felől jól megközelíthető.

Az Erzsébet-híd megnyitása után, a híd alá került a 8-as és a 16-os autóbusz végállomása. E járatok utasainak egy része a Belváros északi részében dolgozik, ezért sok a panasz mind az átszállási kényszerre, mind a kedvezőtlen átszállási lehetőségre. A végállomás elhelyezése kényszerhelyzetből adódott, ugyanis a megnövekedett belvárosi forgalom miatt nem sikerült más, végállomásnak alkal-

(Folytatás az 1. oldalról)

mas helyet találni, a korábbi végállomások megszüntetése pedig már a híd megnyitása előtt is napirenden volt. Sajnos, a forgalom növekedése idővel tovább kellemetlen korlátozásokat is szükségessé fog tenni a Belvárosban és környékén. A 2-es autóbussznak a Belvárosba való visszahozása viszont egyértelmű tetszésre talált.

A közúti forgalom vizsgálata — ellentétben a tömegközlekedéssel — több meglepetést hozott. A híd gépkocsiforgalma jóval kisebb a számítottnál, s ez nemcsak a magángépkocsik téli leállításával függ össze, hanem a híd jelenlegi, téli forgalmához viszonyítva is kevesebb a vártnál. 1940-ben az Erzsébet-hídat használta a Dunát keresztező gépkocsik 20%-a, most viszont csak 15—16%-a. A Lánchíd és Szabadság-híd kb. 25—30%-ban tehermentesült. Az Erzsébet-híd megnyitásával egy időben 30%-kal nőtt az Árpád-híd forgalma, s ez jó, mert ez a híd úgyis csak kevéssé volt kihasználva. Ez azonban nem az Erzsébet-híd megnyitásának, hanem a híd távolabbi környezetében egyidejűleg bevezetett új forgalmi rendnek a következménye.

Végleges választ a híd közúti forgalmának eltéréseire csak kb. 8—10 hónap múlva kapunk, a nyári forgalom értékelése után. Annyi azonban már most is biztos, hogy nem a megszokás hiánya okozza a kisebb igénybevételt, hiszen a megnyitás utáni két hétben a jelenlegi gépkocsiforgalom többszöröse haladt át a hídon, tehát minden gépkocsivezető kitapasztalhatta volna a híd előnyeit.

A számítottnál kisebb forgalmat a híd környezetének kedvezőtlen forgalmi viszonyaiban kell keresnünk. Míg a budai oldalon lévő csomópont hibátlanul megfelel bármely irányú fel- és lehajtás igényeinek, a pesti oldalon nehézségek vannak. A Váci utca járműforgalom elől való elzárása, valamint a Szabadsajtó út—Váci utca keresztezésében levő, rosszul, elhelyezett és szabályozatlan gyalogos átkelőhely miatt, a Piarista közbe kényszerült járműoszlop csak hosszú várakozással tud a hídra felfutni, ami csúcsforgalomban könnyen elveszi a járművezetők kedvét a híd igénybevételétől. Feltehetően kedvezőtlenül hat az is a híd forgalmára, hogy a Pestre érkező járművek a Váci utcától a Síp utcáig nem tudnak balra kanyarodni.

Szerepet játszik a híd kisebb igénybevételében, hogy a Szabadság-híd és a Lánchíd kisebb mértékű tehermentesülése átmenetileg kedvezőbbé tette a rajtuk való áthaladást. A híd gépkocsiforgalmának növelésére, illetve a problémák megoldására elsősorban a Szabadsajtó út—Váci utca keresztezésében lévő gyalogos- és járműforgalom észszerűbb megoldását tartom szükségesnek, de mielőbb felül kellene vizsgálni a Váci utca járműforgalom elől való elzárásának problémáját is. Véleményem szerint a helyes megoldást a korzó fellazítása hozhatja meg: egyrészt a tömbbelsőkhöz kell a Párizsi-udvarhoz hasonló, vonzó üzletsorokat létesíteni, másrészt a Váci utca déli részét is be lehetne kapcsolni új üzletek létesítésével a korzóba, ezáltal a kirakatokat néző tömeg megoszlaná. Természetesen korlátozni lehetne a járművek sebességét a Váci utcában, és a korlátozást szigorúan meg is kellene tartatni.

A Belvárosban kialakított új forgalmi rend az egyenirányúsítás által növelte az útvonalak teljesítőképességét, csökkentette a baleseti veszélyt, és lényegesen kedvezőbbé tette a parkolási lehetőséget. Bár egyes intézkedések még egy kissé korainak tekinthetők, helyesebb volt egyidejűleg bevezetni az új rendet, mert mire a forgalom kényszerítően megkövetelné bevezetését, már megszokják a járművezetők.

KUTAS LÁSZLÓ