

351.81

Szerző:

Cím:

# Vizsgálják a főváros közlekedési „pulzusait”

1961. IV. 23.

Idő

Személy

A Magyar Nemzet egy parlamenti interpelláció nyomán a közelmúltban foglalkozott a főváros idegesítő forgalmi gócpontjainak helyzetével és beszámolt néhány vasúti átjárónál és sorompónál keletkezett közlekedési „dugóról”, valamint a megoldás lehetőségeiről. Nemcsak a vasúti átjáróknál és a belső nagyforgalmú utakon vannak azonban idegesítő gócok a fővárosi közlekedés érhálózatában hanem más helyeken is egyr-

gyakrabban bukkannak fel. Mind több kifogás merül fel a járművezetők és a gyalogosok részéről. Ezek között szerepel a Baross tér, a Boráros tér és a Gellért tér. Mi lesz ezekkel a közlekedési csomópontokkal, ahol akadozik a forgalom?

Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Út-Vasútépítési és Közlekedésügyi Tanszékén az egyik tantárgy szorosan kapcsolódik az elmondottakhoz. Az ötödéves hallgatók tanulják a „közlekedésügyi szeminárium” című tantárgyat és ennek második félévi, az oktatási reformon belül már módosított anyagában szerepel Budapest közlekedése és forgalma. A szemináriumi feladatok összeállításakor az a cél vezette a tanszékét, hogy a hallgatók még közelebb kerüljenek az „élet-hez”.

A fiatalok úttörő kezdeményezése népgazdasági szempontból is fontos, mert szükséges, hogy a csomópontok vizsgálata egységes, átgondolt szempontok szerint történjék. A megoldás ne „érzésen” alapuljon, Szorgalmasan jegyezték egy órán keresztül, a délutáni 16—17 órai csúcsgalomban a téren áthaladó személy- és tehergépkocsik rendszámát, az autóbuszok és rolibuszok viszonylatszámait. A tér áttervezése napirenden szerepel, mert a járművek forgalmát nem tudja biztonságosan, gyorsan levezetni. Az s figyelemre méltó, hogy két év alatt 72 baleset volt itt.

## 30 diák „lesbe áll”

Harminc ötödéves végzős hallgató egy márciusi nap délutánján a Baross téren, a Thököly úttól és Kerepesi úttól a tér Rákóczi úti torkolatáig, a Rottenbiller utca, a Mező Imre út torkolatánál és valamennyi betorkolló utcánál „lesbe állt”. Szorgalmasan jegyezték egy órán keresztül, a délutáni 16—17 órai csúcsgalomban a téren áthaladó személy- és tehergépkocsik rendszámát, az autóbuszok és rolibuszok viszonylatszámait. A tér áttervezése napirenden szerepel, mert a járművek forgalmát nem tudja biztonságosan, gyorsan levezetni. Az s figyelemre méltó, hogy két év alatt 72 baleset volt itt.

A fiatalok jól oldották meg feladatukat, pontosan feljegyezték, hogy a jármű hol „lépett be” a tér területére és hol hagyta el, senkit nem állítottak meg és nem kérdeztek meg, mert a járművek rendszámáról, be- és kilépéséről amúgy is mindent sikerült megtudniuk. A jól megszervezett járműszámlálás után a vizsgálati adatokat a tanszéken rövid idő alatt feldolgozták. Az egész vizsgálat és a feldolgozás csak 135 óra munkát igényelt! Idő- vagy hitel-hiányra való hivatkozás

tenát nem indokolt azzal a helyes elvvel szemben, hogy közúti csomóponttal foglalkozni nem szabad forgalmi vizsgálat nélkül.

Kitűnt, hogy a téren egy óra alatt 2570 jármű haladt át. Még érdekesebb adatokat kaptak a forgalom fő irányairól. A legnagyobb forgalmat a Mező Imre út és a Rottenbiller utca viszonylatában találták. A Rottenbiller utcából a térre belépő járművek közül 428 folytatta útját a Mező Imre úton; a Mező Imre útról 300 jármű tért be a Rottenbiller utcába. A Rákóczi útról belépő járművek közül — összesen 742 volt — 315 a Thököly út, 231 pedig a Kerepesi úton haladt tovább a tére elhagyása után.

Az adatokból azt a megállapítást szűrték le, hogy a Baross téren nem indokolt a cőrforgalom és ezért az ille-  
 ékeseknek meg kellene vizsgálni, nem lenne-e egyszerűbb a keresztirányú forgalom bevezetése. Igen érdekes az a megállapítás is, hogy a Rottenbiller utca és a Mező Imre út gépjármű forgalma nyilván azért emelkedett az utóbbi két év alatt, mert a Nagykörútról kitiltották a tehergépkocsikat. Felmerül a kérdés ezzel kapcsolatban: nem volt ez elhamarkodott intézkedés? Az eset arra figyelmeztet: a jövőben egy-egy fontos útvonal és csomópont helyzetét nem szabad önmagában vizsgálni forgalmi szempontból, hanem a környező utcákkal, terekkel és a városi úthálózzal szoros összefüggésben.

## Egy tér körtünetei

A rendkívül tanulságos adatfelvétel és értékelés alapján az egyik hallgató *diplomatervet készít a megoldásra és ez május végén készül el. Ugyancsak diplomatervet készít két másik hallgató a Boráros tér forgalmi vizsgálatáról. A Boráros tér forgalmi vizsgálatára a IX. kerületi tanács kérte fel a tanszékét. Mi a probléma ezen a fontos közlekedési gócponton?*

Hivatalos megállapítások szerint a gyalogosok rendszeresen haladnak át az útes-  
 teken.

A gyalogosok panasza: az átkelősvávokat nem a megfelelő helyeken jelölték ki.

A gépjárművezetők tapasztalata: a járókelők miatt a forgalom zökkenővel bonyolódik le. Nagy a baleseti veszély. Ha a gyalogosokat engedik át, a gépjárművek torlódnak, ha a járművek előtt nyitnak szabadot, a gyalogosok tömörülnek az átkelősvávknál.

Ezek a Boráros tér forgalmának körtünetei. A tanszék hallgatói a járműforgalmi vizsgálaton kívül még két alkalommal végeztek vizsgálatokat a nagy forgalmú útvonalon. Az első alkalommal 25-en úgynevezett „keresztmetszeti vizsgálatokat” tartottak a délutáni csúcsgalomban 16,15—17,15 óra között. Azt jegyezték fel, hányan szállnak fel autóbuszra, villamosra, a csepeli gyorsvasútra és ezekről hányan szállnak le. A téren egy óra alatt 14 534

utas közlekedett. A másik „népszámlálást” a Boráros téren egy héttel később tartották, amikor 34 hallgató az autóbusz és villamos felszállóhelyeknél azt kérdezte az utasoktól: melyik járműről szállt át? Egy óra alatt összesen 9228 utassal beszéltek. Az adatok értékelésekor kitűnt, hogy a legnagyobb forgalma egymás között a 2-es villamosnak a csepeli gyorsvasúttal van. Összesen 2296-an vették igénybe a két járművet. Második helyen a 2-es villamos és a Soroksári út felé haladó 22, 31 és 32-es villamosok viszonylata szerepelt. Az egymás közötti utasszám 2080-at tett ki.

## Érdekes folt

Ezek az adatok is alátámasztják azt a megállapítást, hogy a 2-es villamos és a csepeli gyorsvasút egymás közti utasforgalmában a megállóhelyeket jól választották meg annak idején. A megközelítés zavartalan, ellenben a Soroksári út felé az átkelősvávok valóban nincsenek megfelelő helyen. Célserű lenne a végállomásokat egymáshoz közelebb hozni oly módon, hogy az utasoknak ne kelljen kétszer keresztezniük az úttestet, ha a 2-es villamosról át akarnak szállni a Soroksári út felé haladó villamosokra és viszont. A forgalmi vizsgálat eredményei módot adnak a megalapozott forgalomszabályozásra. Ez a feladatuk a diploma-tervezőknek.

Vig István