

## A Magyar Nemzet vitafóruma

## A metróval kapcsolatos forgalmi változások

244

A jelenlegi közlekedési rend bevezetését hosszú vita előzte meg. Ebből a legexponáltabb a Rákóczi út közlekedési rendjének bírálata volt. Nem célszerű ennek jogosságát ma vitatni, mivel ez már eldöntött tény. Az elhangzott érvek azonban nem voltak teljesen meggyőzőek.

A busz, villamos, metró párhuzamosságának megtartása valóban nem célszerű. Ebből nem következik azonban az, hogy a villamosvonal felszámolása és szelvényeinek átírányítása volt a szükségszerű. Ugyanolyan erővel a buszok is átírányíthatók lettek volna, sőt kötetlen pályájuk miatt sokkal rugalmasabb felhasználási lehetőséggel.

Az út három sávra bővítése sem sokat jelent. Részben a kis ívben kanyarodó járműforgalom és a kötött szélső buszpálya nehézségei folytán; és világjelenség, hogy a villamosok kiszorítása csak rövidebb ideig oldja fel az út zsúfoltságát, mivel a gépjárműszám növekedésével pár év alatt eléri, sőt túl is lépi a módosítás előtti telítettség szintet. A személykocsinak a szállított személyre vonatkoztatott fajlagos úthelyfoglalása sokkal rosszabb, mint a tömegközlekedési eszközé. Ezen mindinkább a személykocsi-forgalom korlátozásával, illetve a tömegközlekedési eszközök propagálásával kívánunk több városban segíteni, mint legutóbb Róma esetében is olvashattuk.

Viszont elgondolkoztató lehetett volna, hogy a metró kelet-nyugati szárny első szakaszának megépülésével a Rákóczi úti villamosforgalom nem csökkent olyan mértékben, ahogy az várható volt, sőt metró, villamos, busz terhelése arányos volt. Részben ebből adódóan is a metró telítettsége olyan nagy mértékben megnőtt, ami elsősorban a mozgólépcsők kapacitása miatt szelvényesítésével sem látszik levezethetőnek csúcsforgalomban. A Rákóczi út forgalmi rendje azonban eldöntött, amiben feltételezhetően nemcsak az ismertett szemponatok játszottak szerepet. Célszerűnek látszik olyan lehetőségeket is megvizsgálni, amelyekkel a metró további terhelését mérsékelni lehet. A metró bevezetésével azonban csomó olyan forgalmi változás is életbe lépett, melyek véleményem szerint nem kapcsolódtak a metró bevezetéséhez, azzal semmi szerves kapcsolatban nincsenek.

Mielőtt erre bővebben kitérnék, talán pár szóval jellemezném Budapest villamosközlekedésének kialakítását. A vonalak döntő többsége sugárirányú útvonal, illetve az ezt összekötő körvonalak. A buszvonalak vagy ezzel párhuzamosan, vagy ezek kiegészítéseként létesültek, elsősorban az új beépítésű területeken. Mindenképpen céljuk volt a villamosnál gyorsabb és kényelmesebb szállítás, amelyet az eltérő viteldíjszabás is tükrözött. Az eltérő díjszabást mint tény semmiképpen nem lehet figyelmen kívül hagyni. Tudomásul kell venni, hogy nálunk vannak rétegek, elsősorban a többgyermekes munkáscsaládok, melyeknél a villamos- és buszviteldíj, illetve bérletárak közti különbség érezteti hatását, habár közlekedési szakembereink szeretnek hivatkozni a hazai közlekedés olcsóságára. Természetesen itt ugyanolyan hibás ezt kiragadva, önmagában vizsgálni, mint a nyugati és hazai keresetet összehasonlítani a körülmények mérlegelése nélkül. Ebből következik, hogy a meglévő villamosvonal-hálózatnak önmagában is megfelelőnek kell lennie, beleértve ebbe a metró is. Ez nem lehet azonban olyan vonalakra igény, ahova jelenleg a villamos közlekedtetése nem megoldott, illetve létesítése relative is gazdaságatlan (pl. hegyi járatok: 2, 8, 16 stb.).

A fentiek előrebocsátása után vizsgálva a bevezetett közlekedési változtatásokat, elsősorban a villamosközlekedésben adódtak nem világos döntések. A 63-as Nagyvárad tér—János Kórház viszonylatá-

hoz a metró belépésével semminemű közvetlen kapcsolat, párhuzamosság nem adódott. A Moszkva téri utazókat a módosított vonal ugyan az Astoriánál átadta a metrónak, de azt a 42, 52 is elvégezte volna. Viszont a Gellért tér, Tabán, Krisztina város felé utazókat többszöri átszállásra kényszerítette és indokolatlanul növelte a metró terhelését.

A 18-as villamos eltérítése a János Kórház irányába Buda északi és déli része között megszüntette a közvetlen kapcsolatot. A metró Obuda felé utazók ugyanis Moszkva téri és Margit-hídfői átszállással tudnak csak eljutni úticéljukhoz, vagy a Batthyány téren HÉV-vel Margit-hídfőig és onnan tovább villamossal. Ez utóbbi nehezen nevezhető a HÉV menetrendi gyakoriságát tekintve gyors megoldásnak. A Buda dél felől érkezők szintén a Moszkva téri és Margit-hídfői átszállással utazhatnak azon az útvonalon, amelyet azelőtt közvetlenül, átszállás nélkül megtehettek.

A fenti közvetlen útvonal megszüntetését súlyosbította, hogy a 9-es villamos és az obudai járatok kapcsolatát is szét szakították a Batthyány téri végállomás kiépítésével, így a déli és északi rész a Duna-part irányából sem közelíthető meg egyszeri átszállással. A 9-es villamos végállomásának kialakítása egyben megszüntette a közvetlen villamos-összeköttetést a Nagykörútról a budai Duna-partra.

A jelen közlekedési rend tehát hátrányosan érinti a Gellért tér Déli pu. közötti területre vagy területről utazókat, az obudaiakat, akiknek nincs közvetlen villamoscsatlakozásuk a metróhoz, sőt a 4-es, illetve 66-os megszüntetésével a közvetlen közúti járatoktól is elestek.

A Tabán területén lakókat igyekezett kárpótolni a 89/A buszjárat. A járat végállomáshelyének kijelölése nem érthető, mert villamospótló busz létezésére sem a Déli pályaudvart nem érinti, sem az oda kapcsolódó 59-es, 61-es villamosjáratokat. Ez annál is inkább hiányzik, mivel a metró üzemideje rövidebb, mint a villamosoké, és a megszűnt 44-es éjszakai villamosjáratot is ez a járat pótolja.

Feltehető, hogy a közlekedési rend módosításában a metró belépésén kívül egyéb szempontok is szerepet játszottak. Így esetleg a Szabadság-híd tehermentesítése, a Calvin tér várható átépítése, Margit-hídfő zsúfoltsága stb. A fenti szempontok azonban a járatok viszonylag egyszerű módosításával megoldhatók és megszüntethető ez a sokszori átszállás. Mert az átszállás nemcsak pénzügyi (bérleteseknél sem az) vagy kényelmi kérdés. Minden indokolatlan átszállás ugyanis az átszállási pont zsúfoltságát feleslegesen növeli, ami azonban már közlekedési szempontból sem kívánatos.

A fentiek alapján javaslatom az alábbi:

A Budafok felé utazók részére a Nagykörút és Batthyány tér felőli megközelítés elégséges. A 47-es villamos jelenlegi útvonalán megszüntethető, a 9-es és 4-es villamossal pótolható.

A 47-es járatot tehermentesített Szabadság-hídon járatható a 63-as villamos. A Calvin téri átépítés várható zavarai miatt a Madách téri végállomásról indítható és a Calvin tértől eredeti útvonalán mehet. Így a Rákóczi út, illetve Belváros közvetlen vagy egyszeri átszállással kapcsolatba kerül Tabán—Krisztina várossal, anélkül, hogy nagy kerülővel kelljen a Déltől visszajönni. Az Üllői út felől érkezők sem terhelik az Astoria-aluljárót, illetve nem szorulnak kétszeri átszállásra. A forgalom lebonyolítására a jelenlegi 42-es, 52-es villamosjáratok elégségesek.

A 18-as villamos dél-budai végállomásának áthelyezése vitatható ugyan, de elfogadható, viszont a Moszkva tértől ismét eredeti útvonalán a Nagyszombat utcáig célszerű járni. Ennek pillanatnyilag egyetlen akadályát látjuk, az 59-es

Moszkva téren kialakított új végállomása. Ez azonban nem megoldhatatlan, mert a végállomás ebben a kialakításban úgysem megfelelő. Részben balesetveszélyes a leszállóhely, azonkívül erősen akadályozza több 59-es egyidejű beérkezése a forgalmat. Az 59-es eredeti végállomásra helyezése nem lehet probléma, mert a 44-es villamos kiesésével a tér zsúfoltsága mérséklődött, de a 4-es és 6-os villamosok száma is az igénybevétel alapján csökkenthető — sőt véleményem szerint a tér forgalmát gyorsítani is. A Török utcai szűk szakasz vitathatatlannul problémát jelent, de véleményem szerint nem jobb a helyzet továbbá a Frankel Leó utcán sem. Ezen a szakaszon inkább az autóforgalmat kellene korlátozni, áttérve azt a Dunaparti útszakaszra.

A fentieknél nehezebb a 9-es villamos végállomásának viszhelyezése, mivel ez anyagi áldozatot is jelentene. A Kör-

út és Óbuda közvetlen kapcsolata a budai Duna-part vonalával ezen változás megtételével indokolná.

Végül javaslom a 89/A vonalnak a Déli pályaudvarig való meghosszabbítását. A kialakított útviszonyok ott közvetlen végállomás létesítését nem teszik lehetővé, de Maros utca—Városmajor—Városmajor utca vonalában visszafordítható. A buszvonal módosítását javasolta legutóbb az I. kerületi tanács is.

Jelen javaslatom természetesen nem pótol egy tanulmányt, amely forgalomszámlálási tényadatokat, változásjavaslatokat, járatsűrűség-vizsgálatokat tartalmaz. Lehet gondolkodni betétjáratok beállításáról is. Pl. Mórca Zsigmond körtér—Budafok irányában, de fő vonásaiban a leírt megoldás megvalósításával finomítani és javítani lehetne azt a közlekedési nehézséget, amely a metró belépésével egyes területeken okozott. Mert összességében a metró javította Budapest közlekedését, ez elvitathatatlan, és minél előbb megépül az újabb szakasza, annál kényelmesebb lesz közlekedésünk.

Kézdi Árpád