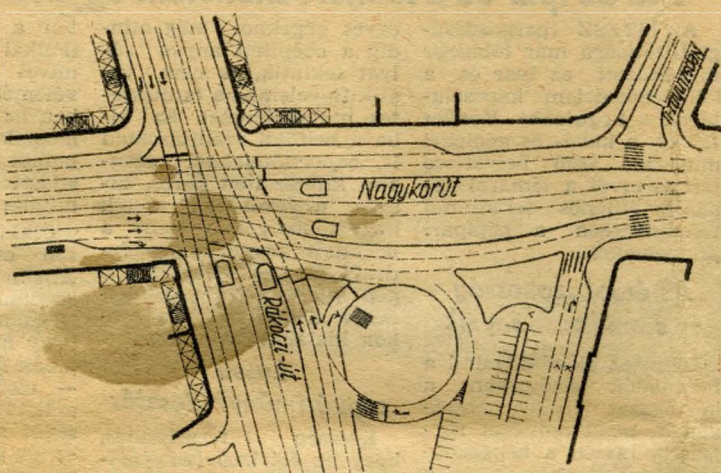


A Rákóczi út – Nagykörút keresztezés forgalmi rendezése



A Rákóczi út és Nagykörút kereszteződésének forgalmi rendezését két tényező teszi aktuálissá: az épülő kelet–nyugati földalatti vasút Blaha Lujza téri állomásának a felszínnel való kapcsolata, és a kereszteződés forgalmi terhelése.

A földalatti vasutak nagy forgalmú állomásainál a le- és felszálló utasokat általában nem közvetlenül hozzák fel az utcaszintre, hanem elosztva, mert a koncentráltan jelentkező, nagy gyalogos tömeg komoly zavarokat okozhat a felszíni közlekedésben. Az UVATERV tanulmánya szerint, az épülő földalatti vasút Blaha Lujza téri állomását naponta 124 000 utas veszi majd igénybe.

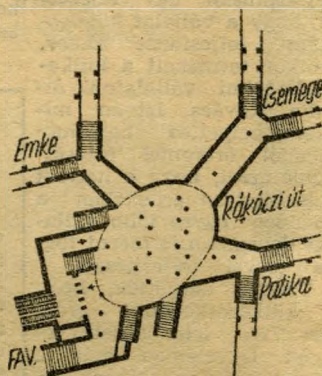
A föld alatti elosztócsarnok

A legcélszerűbb megoldás itt az, hogy egy „elosztócsarnokot” építenek ki közvetlenül az út felszíne alatt, amelynek több irányban van kijárata. Amennyiben a földalatti vasút állomása valamelyik nagy forgalmú út kereszteződésében vagy annak közelében van, akkor a legcélszerűbb megoldás az, hogy az elosztócsarnok egyben gyalogos aluljáróként is használható legyen. A gyalogos aluljárók nö-

haladó gépjárművek számára a következő értékeket kapjuk:

egész nap csúcsórában:
Marx tér 100% 105%
Calvin tér 119% 137%

Abszolút értékben tehát több gépjármű halad át a Marx téren, illetőleg a Calvin téren, de a forgalom mindkettőnél egy nagyobb, összefüggő tér több keresztezési pontján jelentkezik.



Ezzel szemben a Rákóczi út és Nagykörút kereszteződésében a kisebb terhelés koncentráltan lép fel, ezért elfogadható az a vélemény, hogy ez a kereszteződés fővárosunk legterheltebb forgalmú gócpontja.

Az előzőekben említett 2461 gépkocsi/csúcsóra értéket (mely természetesen egységjároműben értendő) vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a Nagykörút és a Rákóczi út közel egyenlő mértékben részesül a közúti forgalomból.

Az előrebecslések szerint 1970-ben a csomópontban 5200 egységjáromű/óra forgalom várható, ami a FÖMTERV adatai szerint 1975-ben 7400, 1980-ban pedig 9570 egységjáromű/óra terhelésre nő.

A jelenlegi közúti kereszteződés lehetséges teljesítőképessége – gyalogaluljárót is figyelembe véve – 5500 egységjáromű/óra. Ezt az értéket az előrebecslés adataival összevetve látható, hogy a kereszteződés teljesítőképessége valamikor 1970–1975 között kimerül.

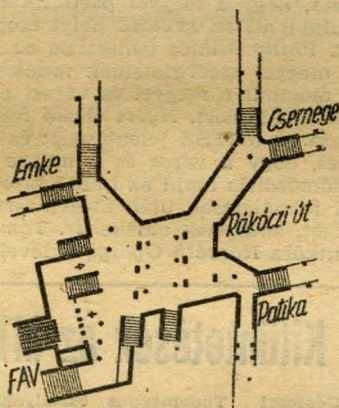
1970 után tehát forgalmi nehézségekkel kell számolni, ezért célszerű mielőbb rendezni a kereszteződés forgalmát, különös tekintettel arra, hogy a földalatti gyorsvasút Blaha Lujza téri állomása a tervek szerint 1970-ben már üzemelni fog.

A tervek

Ilyen megfontolások után fogtak hozzá a főváros illetékes szervei a kereszteződés forgalmi rendezésének vizsgálatához, és adtak megbízást a tervezőintézeteknek (UVATERV–FÖMTERV–BUVÁTI) tervváltozatok készítésére. A feladat olyan változatok kidolgozása volt, amelyek megoldják a földalatti vasút Blaha Lujza téri állomásának felszíni kapcsolatát, és egyben a közúti kereszteződés távlatban is elegendő átbecsátóképességet biztosítanak, továbbá gazdaságossági szempontból is megfelelő megoldást adnak.

A tervezők javaslata tulajdonképpen két fő alternatívára bontható, de ezeken belül to-

(Folytatás a 10. oldalon)



velik a forgalmas útvonal, illetőleg a kereszteződés teljesítőképességét, és az átkelő gyalogosok részére is kellő biztonságot nyújtanak.

Hasonló céllal épült a Rákóczi út és Kiskörút kereszteződésében a földalatti gyorsvasút Astória-állomásának felszíni kapcsolatát biztosító gyalogos aluljáró is, amely az eddigi, pontosan még nem értékelt adatok szerint is, mintegy 15%-kal növelte a kereszteződés átbecsátóképességét.

A Rákóczi út és Nagykörút kereszteződésénél is a leghelyesebb megoldásnak az látszik, hogy a földalatti gyorsvasút mélyállomásáról felvezető mozgólépcsőket a kereszteződés alá elhelyezendő elosztócsarnokba vezessék, és ez a csarnok gyalogos aluljáróként is kösse össze a kereszteződés négy sarkát és a villamosvasúti szigetperonokat.

A forgalom

A Rákóczi út és Nagykörút kereszteződése közismerten Budapest egyik legforgalmasabb gócpontja. Az 1962-es adatok szerint itt naponta 30 800, csúcsidőben óránként 2461 gépjármű közlekedett.

Ha ezt az értéket 100%-nak vesszük, a Marx téren és Calvin téren hasonló időszakban át-

A Rákóczi út — Nagykörút keresztezés forgalmi rendje

(Folytatás az 1. oldalról)

vábbi változatok is készültek a döntés megkönyvítésére.

Az egyik ilyen fő csoport az volt, hogy csak gyalogaluljáró készül elosztócsarnokként, a szintben való kereszteződés meggyásásával.

A másik szerint a gyalogaluljáróval, illetve elosztócsarnokkal együtt kétszintű kereszteződés is épül; vagy mélyvezetéssel, vagy felülvezetéssel. Az első változat szerint a Nagykörutat a Rákóczi út alatt, a másik szerint a Rákóczi utat a Nagykörút felett vezetnék át. Mindkét változatról makett is készült a tanulmányozás elősegítésére.

A kétszintű keresztezés teljesítőképessége 10 000 egységjármű/óra felett van. A mélyvezetéses változatnál az okozott nehézséget, hogy a Nagykörúton lévő főgyűjtőcsatorna kiváltása, illetve az aluljárórendszerrel kapcsolatban a közművek átépítése hogyan oldható meg. A felüljárós megoldásnál viszont városesztétikai kérdések kerültek előtérbe, minthogy a Rákóczi út viszonylag keskeny, és így a felüljáró a házakhoz igen közel kerülne.

Mindkét változatnál 2x2 haladó nyomot terveztek. A mélyvezetéses változat a nagykörúti villamost is átvezette a Rákóczi út alatt, abból a megfontolásból kiindulva, hogy a nagykörúti villamosvonal a távolabbi jövőben is megmarad.

A felülvezetéses változat viszont már a Rákóczi úti villamosvágányok megszüntetésével számolt, feltételezve, hogy a kereszteződés kiépítésére akkor kerül sor, amikor a kelet—nyugati földalatti gyorsvasút mellett már belép az észak—déli

vonal is a dél-budai szárnyvonalal együtt, és a két földalatti gyorsvasúti vonal feltehetően feleslegessé teszi majd a Rákóczi úti villamos fenntartását a Baross tértől a Duna felé.

Az egyes variánsok költségei természetesen nagy különbségeket mutattak, mert a csak elosztócsarnokos gyalogaluljárós megoldás mintegy 50 milliós költségével szemben, a mélyvezetéses változat közel 250 millióba, a magasvezetéses pedig több mint 100 millióba kerül — hozzátevé azt, hogy a mélyvezetésű változat megépítése egy ütemben és két ütemben egyaránt, a magasvezetésű változat csak két ütemben irányozható elő, minthogy az utóbbi végleges kialakítása függ a Rákóczi úti villamosvonal felszámolásától.

Jelentős az eltérés az építés időtartamában is, mert az egyes változatok megépítéséhez 12 hónaptól 28 hónapig terjedő építési időszakra van szükség.

Kétszintű keresztezés

A kereszteződés forgalmi teljesítőképességének tartalékait és a nagy költségkülönbségeket figyelembe véve, az a döntés született, hogy a kereszteződés forgalmi rendezését két ütemben kell végrehajtani. Az első ütemben kell megoldani a földalatti gyorsvasút felszíni kijáratának kialakítását a kereszteződés alatt elhelyezett, gyalogos aluljáróként használt elosztócsarnokkal. A második ütemben kell a kétszintű közúti keresztezést megépíteni, szoros összefüggésben a földalatti gyorsvasúti hálózat kialakításával.

Az első ütemben épülő gyalogaluljárót szerkezetiileg úgy kell elkészíteni, valamint a közműveket már a gyalogaluljáró építéskor úgy kell megtervezni, hogy később, az aluljáró különbözőbb megbolygatása, illetve elbontása nélkül, bármelyik kétszintű változat kialakítható legyen.

A gyalogaluljáróra, amelynek tervezése jelenleg folyik, igen sok változat készült. Eldöntötték már, hogy lépcsőt az árkádok alatt kell elhelyezni, és a lépcsők szélességét úgy kell megállapítani, hogy később oda mozgólépcsőket is el lehessen helyezni.

A gyalogaluljáró elrendezésének néhány változatát mutatják be képeink. A jelenleg folyó részlettervezések során döntik majd el a végleges belső esztétikai elrendezést. A fő szempont azonban az, hogy mivel első sorban közlekedési létesítményről van szó, ennek jó funkcionális megoldása a legfontosabb. Nagyobb tömegeket vonzó létesítményeket, pl. eszpresszót, üzleteket ezért itt nem célszerű elhelyezni.

A kivitelezés nagy gondot okoz, mert hosszú hónapokra kell ezen a forgalmas gócponton az építőknak helyet adni, s ugyanakkor a forgalmat is le kell bonyolítani. A tervek szerint megpróbálják a villamosforgalmat mind a Nagykörút, mind a Rákóczi út irányában fenntartani, és csak a közúti forgalomban vezetnek be korlátozásokat. Ez persze még csak terv, a program most készül, s még sokat kell vitázni a legjobb megoldáson.

NAGY RUDOLF