



VÁROSI KÖZLEKEDÉS

LAPUNK

példányonként megvásárolható Budapesten a

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| II. Bem u. 9. | V. József nádor tér 1. |
| V. Váci u. 10. | VI. Lövölde tér 7. |
| V. Szabadsajtó út 4. | VII. Lenin krt. 6. |
| V. Kecskeméti u. 3. | VIII. Emke aluljáró |
| V. Szt. István krt. 25. | X. Kőrösi Csoma út 14. |

szám alatti

HÍRLAPBOLTOKBAN

A budapesti Boráros tér forgalmi rendezésére kiírt tervpályázat értékelése

Dr. Pápay Zsolt

A Boráros tér két nagy jelentőségű útvonal csomópontja. Az egyik útvonal a Nagykörút és folytatása a Petőfi-hídon át a Budai körút felé, a másik a Dunával párhuzamosan haladó és a városközpontot Dél-Pesttel összekötő, nagy forgalmú Közraktár utca — Soroksári út. Jelenleg a Petőfi-híd — Soroksári út vonalán halad az E—5 jelű út, és így az ország keleti és nyugati része közötti forgalom nagy hányada is érinti a teret. A csomópontra jellemző a nehéz közúti forgalom nagy aránya. A tér tömegközlekedési szempontból is jelentős: nagy forgalmú átszállóhely és számos autóbuszjárat végállomása.

A csomópont közúti és tömegközlekedési forgalma a jövőben várhatóan megnövekszik. A jelenlegi kialakítás már a mai forgalmi igényeknek sem felel meg, forgalombiztonsági szempontból is kifogásolható. A tér forgalmi rendezésére korábban több tervváltozat készült, ezek azonban nem adtak minden szempontból kielégítő megoldást. Időközben a közlekedési hálózat

átfogó koncepciójában is történtek bizonyos — a teret is érintő — változások. Ezért a Fővárosi Tanács V.B. Közlekedési Főigazgatósága, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, 1973 márciusában *tervpályázatot* írt ki a csomópont és környéke forgalmi rendezésére.

A pályázat *célja* az volt, hogy a kiíró hatóságok olyan komplex tervek birtokába jussanak, amelyek alapján a várható közúti, tömegközlekedési és gyalogosforgalom zavartalan és megfelelő színvonalú lebonyolítását biztosító rendezés valósítható meg, és amelyek a gazdaságosság és a fokozatos kiépíthetőség igényeit is kielégítik.

A pályázat iránti nagy érdeklődésre jellemző, hogy 114 tervpályázati kiírást vettek ki, és a bíráló bizottsághoz beérkezett kérdések száma is meghaladta a százat.

A kiírás szerinti határidőre 49 pályaterv érkezett be. A bíráló bizottság valamennyi beérkezett pályaművet elbírált és megállapította, hogy a pályázat — a pályaművek számát és színvonalát tekintve egyaránt — eredményes volt.

A pályamunkákat mind az átfogó koncepció, mind pedig a rész megoldások tekintetében részletesen értékelték, és a városrendezési szempontok együttes mérlegelésével alakult ki a tervek sorrendje. Olyan terv, amely valamennyi szempontból egyformán jó megoldást javasol, nem készült, de a díjazott és a megvett pályamunkák a legjobbnak minősített koncepcióit és a legtöbb jó rész megoldást tartalmazzák.

A jelen ismertetés természetesen nem lehet teljes, és valamennyi díjat nyert terv bemutatására sincs mód. Megjegyezzük, hogy a díjazott és a megvett terveket a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Szakosztálya 1973. szeptember 25-én vitadélutánon mutatta be és vitatta meg.

Általános megállapítások

A tervek átfogó elgondolásairól megállapítható, hogy a kiírásban megadott forgalmi igények jelzőlámpás forgalomirányítású, szintbeni csomópontokkal — kapacitás, forgalombiztonság és áttekinthetőség szempontjából egyaránt — gazdaságosan kielégíthetők.

A meglevő hídnyílások jó kihasználásával műtárgyépítés csak a Petőfi-hídról közvetlenül lehajtó, illetve a hídra közvetlenül felhajtó rámpák létesítésénél indokolt, a szolgáltatási színvonal emelése és a híd folyamatos üritése céljából. A jó megoldáshoz épületbontás vagy jelentős árkádosítás nem szükséges. Megjegyzendő viszont, hogy a teherpályaudvar közúti kapcsolata a tervezési területen nehézkes és zavarja a közúti és a villamosforgalmat.

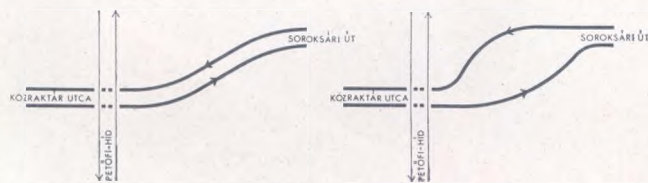
A közúti forgalom megoldásai

A következőkben a fontos forgalmi kapcsolatokat egyenként sorra véve ismertetjük a jellemző megoldá-

sokat és értékelésüket, továbbá bemutatunk néhány részletet a díjnyertes pályázatokról.

a) Soroksári út — Közraktár u. útvonal mindkét irányban

A Soroksári út — Közraktár utca szintbeni vonalvezetésének két alapváltozata van (1. ábra):



1. ábra

A két irány *párhuzamos* vezetése viszonylag nagy sugarú ívekkel, illetve a két irány *széthúzott* vezetése az autóbusz-végállomás közbelső elhelyezése végett. A pályaművek alapján a párhuzamos, nagy sugarú ívekkel történő vezetés az útvonal szempontjából előnyösebb és az autóbusz-végállomás jó kialakítását sem akadályozza.

Az útvonal a csomóponton három, esetleg négy összehangolt jelzőlámpával szabályozott keresztezéssel átvezethető, ennél több keresztezés kialakítása már lényegesen kedvezőtlenebbé tenné a forgalmat.

Az útvonalaknak a csomóponton való külön szintű átvezetése forgalmi szempontból nem indokolt és rendkívül költséges. Ilyen jellegű forgalom-átvezetésre a későbbiekben létesítendő Duna-parti gyorsforgalmi út szolgál.

b) Soroksári út — Petőfi-híd

A Soroksári út — Petőfi-híd kapcsolat kialakítására a következő megoldások lehetségesek (2. ábra): — indirekt kapcsolat a jelenlegi északi felhajtó rámpa felhasználásával,



2. ábra

— közvetlen fordulás délről a Petőfi-hídra, jelzőlámpás szabályozással,

— kerülő útvonalakon a Liliom utca — Mester utca, illetve a Közraktár utca — Bakáts utca Ráday utca (Szamuely utca) felhasználásával.

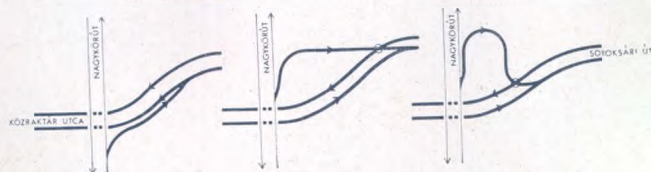
A felsorolt megoldások közül *első ütemben* a jelenlegi felhajtó rámpával történő megoldás tartható viszonylag legkedvezőbbnek, a rámpa ívviszonyai-

nak javításával. A legkevésbé jó a nagy kerülőket javasoló megoldás. Meg kell jegyezni, hogy a jelenlegi felhajtó rámpa geometriai viszonyai csak korlátozott mértékben javíthatók.

A második ütemben a délről jövő ilyen irányú forgalom csökken, ezért a kerülő úton történő vezetés elfogadhatóbb, mint az I. ütemben. A meglevő rámpa elbontása ebben az ütemben, elsősorban városképi szempontból, feltétlenül kívánatos.

c) *Petőfi-híd — Soroksári út*

Ennek a kapcsolatnak a megoldására a tervekben három alapvető változat fordul elő (3. ábra):



3. ábra

- közvetlen lehajtó rámpa (új műtárgy) létesítése és egyidejűleg közvetett lehajtó rámpa az északra tartó forgalom részére,
- egyetlen kiválás a jelenlegi lehajtó rámpa helyén a geometriai jellemzők megfelelő javításával és a jelzőlámpás csomópontnak megfelelő távolságra történő elhelyezésével,
- lehajtó rámpa a jelenlegi rámpa helyén vagy ez utóbbi felhasználása a kedvezőtlen geometriai jellemzők megtartásával és a rámpa végének közelében elhelyezett jelzőlámpás csomóponttal. Forgalomtechnikai szempontból legkedvezőbb a második megoldás mert egyetlen jobbra történő kiválást tartalmaz és a jelzőlámpás csomópont megfelelő távolságban történő elhelyezése biztosítja, hogy a hídon visszatörlesztés ne álljon elő. A Petőfi-híd — Soroksári út irány kiemelése illetve szolgáltatási színvonalának emelése az elsőként említett megoldást indokolja, de ez esetben ennek megvalósítása már az első ütemben célszerű. A harmadik megoldás több szempontból a legkevésbé kedvező.

d) *Közraktár utca — Petőfi-híd*

Ennek a kapcsolatnak megoldására a Ráday vagy Szamuely utcán át történő közvetlen felhajtás, illetve a tér déli oldalának megkerülésével közvetett felhajtás lehetséges. Ez utóbbi csak az első ütem kis forgalma esetén fogadható el. A Közraktár utcából új közvetlen felhajtó rámpa építése csak a második ütemben indokolt.

e) *Petőfi-híd — Közraktár utca*

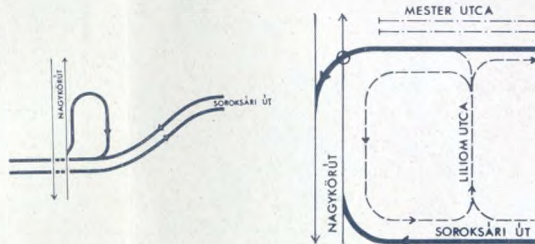
A kapcsolat megoldása a jelenlegi lehajtó rámpa átépítésével közvetett módon biztosítható. Nem kedvező a jelenlegi geometriai viszonyokat megtartó megoldás; forgalomtechnikai szempontból az a legelőnyösebb ha a rámpa végén jelzőlámpa nélkül lehet becsatlakozni a Közraktár utca felé (4. ábra).

f) *Közraktár utca — Nagykörút*

Ennek a kis forgalmú kapcsolatnak a megoldására többféle kerülő út kínálkozik, de nem fogadható el a tervezési területen kívüli megoldás.

g) *Soroksári út — Nagykörút*

A kapcsolat jól csak a Ferenc körútra való közvetlen rávezetéssel oldható meg vagy a jelenlegivel egyező módon, vagy a Petőfi-híd levezető rámpájához való csatlakoztatással. Ez utóbbi előnye hogy a Mester utcai csomópont — elsősorban forgalombiztonsági szempontból — egyszerűsíthető (5. ábra).



4. ábra

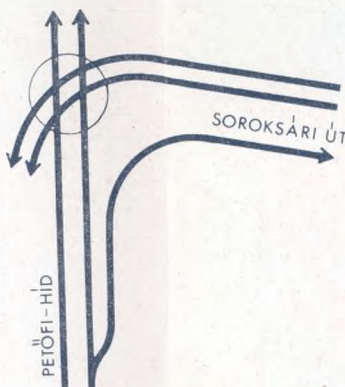
5. ábra

h) *Nagykörút — Soroksári út*

A pályaművek tanúsága szerint egyedüli jó megoldás e forgalomnak a jelenlegivel közel azonos vonalvezetése, jelzőlámpás szabályozással.

i) *Petőfi-híd — Nagykörút*

Azok a megoldások, melyek a Soroksári út — Petőfi-híd irány részére a hídfőben közvetlen jelzőlámpás kapcsolatot adnak, csak abban az esetben fogadhatóak el, ha a hídról jobbra forduló járművek részére kellő hosszúságú kiváló sáv van, és így — a felálló járművek ellenére — a híd folyamatos üritése biztosított (6. ábra). Elsősorban a Petőfi-híd forgalmának folyamatoságára tekintettel a továbbtervezés céljára az a megoldás javasolható, amelynél délről a hídfőben közvetlenül jelzőlámpával szabályozott keresztezés nincs.



6. ábra

j) *Nagykörút — Petőfi-híd*

Ezt az irányt alapvetően befolyásolja, hogy az egyéb hídra tartó irányok hogyan csatlakoznak. Forgalomtechnikailag és forgalombiztonsági szem-

pontból helyesebb a jelzőlámpás szabályozás. A jelzőlámpa nélküli megoldás csak akkor fogadható el, ha a híd két forgalmi sávjára egyenes irányból és jobbról közel azonos nagyságú forgalom érkezik, vagy ha csak egészen kis forgalom kényszerül elsőbbségadásra.

A tömegközlekedés megoldásai

A villamosközlekedés fő megoldandó kérdése a villamosok végállomásainak jó elhelyezése és megfelelő kapcsolatainak biztosítása volt. A pályaművek alapján egyértelműen megállapítható, hogy a 30, 31-es villamosok végállomásának elhelyezésére a *Mester utca* torkolata javasolható. Mindazok a megoldások, amelyek a jobb tömegközlekedési kapcsolat végett a végállomást a térhez közelebb igyekeztek elhelyezni, a közúti, a kiszolgáló forgalom és a környezeti hatások szempontjából egyaránt kedvezőtlenek.

A 2-es villamos jelenlegi pályájának áthelyezését a Petőfi-híd alatt — a közút keresztmetszetének növelése céljából — a legtöbb pályázó helyesen javasolta.

A 2-es és 2/A villamosok induló megállóit közös peronnal célszerű kialakítani.

A HÉV-megállónak a Petőfi-híd alatti elhelyezése és a gyalogos kapcsolatnak a peron mindkét végén való megteremtése a jó megoldás.

Az autóbusz-végállomásokat illetően a legkedvezőbb megoldás valamennyi végállomásnak a tér déli oldalán való koncentrálása. A pályaművek tanúsága szerint ez jó közúti megoldással párosítható. Készültek javaslatok a végállomásoknak a Soroksári úttól keletre és nyugatra történő elhelyezésére is.

Elrendezés szempontjából a rövid átszállási távolságok, az áttekinthetőség, a megfelelő fordulási sugarak és a legkevesbé zavart ki- és behaladás voltak az elsődlegesek.

Kedvezőtlenek az ívben elhelyezett megállóhelyek.

Az autóbuszvonalak jelentős kerülővel, mellékutakban történő vezetése a tervek tanúsága szerint elkerülhető.

Parkolás

A parkolóhelyek kérdése nem alapvető értékelési szempont. Megjegyezzük, hogy a parkolási igények erőltetett kielégítése a csomóponton belül elhelyezett parkolóhelyekkel forgalmi és egyéb okokból (tájékoztató, gyalogosáramlás, térkiképzés stb.) zavaró. (Ezt a megállapítást célszerű figyelembe venni a soron következő forgalmi tervpályázatoknál.)

Gyalogosforgalom

A tér bonyolult rendszere és a nagy tömegközlekedési átszálló forgalom fokozottan szükségessé teszi a gyalogosforgalom *komplex*, az ott elhelyezett kereskedelmi létesítményekkel is összhangba hozott megtervezését.

A gyalogosforgalom rendszere — legi terepszint és ez alatt — bonyolódik le, teljes értékű kialakítása nehéz feladat. A pályázók többsége által javasolt gyalogos (aluljáró-) rendszerek a kereskedelmi, a zöldterületi és a városképi szempontokat csak másodlagosan, nem jelentőségüknek megfelelően vették figyelembe.

A legjobb megoldásoknak azok bizonyultak, amelyek a hídfőtől délre, kelet-nyugati irányú fő gyalogos tengelyt alakítottak ki, sok esetben közbelső, nyitott gyalogos térrel kombinálva. Alapvető követelmény a Soroksári út—Közraktár utca irány külön szintű keresztezése, de a nagy gyalogosforgalomra való tekintettel az aluljáró-rendszer olyan kialakítása célszerű, hogy a gyalogosok — legalább is a tér déli oldalán — az összes jelentős forgalmi irányt külön szintben keresztezzék.

Városrendezési szempontok

A pályázatok zöme a kiírásban előírt városrendezési követelményeket nagy vonalakban kielégítette. A forgalmi csomópont kialakításánál általában törekedtek arra, hogy épületbontásokkal ne növeljék túlságosan az építési költségeket.

A gyalogosforgalom céljaira esetenként néhány épület árkádostítását javasolták. Megállapítható, hogy a csomópont *árkádostítás nélkül* is jól megoldható. Az értékelés lehetőség szerint figyelembe vette a javaslatok környezetre gyakorolt hatásait, környezetvédelmi, városképi előnyeit és hátrányait. Így például a villamos behozatala a meglévő szűk utcákba (Angyal vagy Liliom utca) a forgalmi kapcsolatok kialakítására nézve kedvező lehet, de az utcák keresztmetszete nem teszi lehetővé az ottlevő létesítmények zavartalan és folyamatos kiszolgálását, megközelítését, így ez elvetendő megoldás.

Városrendezési szempontból nem elfogadható az olyan megoldás, amely a véglegesen megmaradó épületek előtt, túl közel magas, illetve mély vezetésű utat javasol.

A pályázóknak a kereskedelmi és egyéb létesítmények elhelyezésére, kialakítására, árufeltöltésére stb. tett javaslatai nem egyértelműek, túlnyomórészt elnagyoltak. Néhány pályamű a kereskedelmi létesítményeket — hibásan — bevásárló jelleggel ruházta fel, holott ezt a forgalmi koncepció nem indokolja.

A Duna-parti, valamint a csomóponton kialakítandó *zöldterületeknek* urbanisztikailag is jelentős hasznosítására tett javaslatok — kevés kivételtől eltekintve — pozitívan értékelhetők. A pályázók a Duna-parti zöldterületnek általában a belső Ferencváros felőli gyalogos megközelítését biztosították, és igyekeztek megtartani városképi, pihenési értékeit. Mindezen túl szerencsés az a megoldás, amely a gyorsvasút híd alatti megállójának és a Duna-parti zöldterületnek a kapcsolatát is biztosítja.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a pályázatok jelentős segítséget adnak a végleges terv kialakításához.