

Mi legyen a villamossal?

**Érvek és ellenérvek • Kell-e alagút
a Felszabadulás térre?**

A közlekedés fejlesztésének egyik elve: előnyben kell részesíteni a tömegközlekedést, hiszen a városokban még 2000-ben is sokkal többen utaznak majd villamoson, trolin, autóbuszon és metróon, mint személyautóval. Mégis több szakember azt javasolja, hogy szüntessék meg a villamosvonalakat és a troliközlekedést. A többi között a Rákóczi úti és Kossuth Lajos utcai villamosvonal felszámolását javasolják.

Vita az időpontról

Három elképzelés is született arra, mikor menjenek „nyugdíjba” a sárgák. Egyesek azt szeretnék, ha még ez év végén, a keletnyugati metróvonal második szakaszának megnyitására leállítanák a Rákóczi úton a villamosközlekedést.

A másik változat hívei szerint amíg a Kálvin téri építkezés tart, erről szó sem lehet. A Rákóczi útról a Gellért tér felé utazók ugyanis az Astoria aluljárónál szállnának át a metróról vagy az autóbusról a kiskörúti villamosokra. A Kálvin tér építése miatt a Kiskörúton a közlekedés lényegesen megromlik, s az átszállók nagy tömegét képtelenek lennének elszállítani.

A harmadik változat pártolói úgy tartják, hogy a Kálvin téri csomópont elkészülte után sem jön el az ideje a Rákóczi úti villamosközlekedés leállításának, mert a kiskörúti villamosok még akkor sem tudják átvenni az átszállókat. Ervelésük lényege: az átszállókkal annyira megnövekedne az utaslétszám, hogy elszállításukra percenként legalább egy villamosszerepélynek kellene áthaladnia a kereszteződésen a Múzeum körút irányába. Ezt a keresztezés nem bírja, hiszen az Emkénéli is csak 41 szerepély halad át a körúton óránként, és ott sem tudják már tovább növelni ezt a számot. Meg kell tehát várni — hangoztatják —, amíg megépül a metró délbudai szárnyvonala. Erre a nyolcvanas évek előtt nem kerülhet sor.

A metró egyébként — állítják a villamos hívei — a Rákóczi úti villamosvonal utasainak csak egy részét vehetné át. A metró megállói ugyanis távolabb vannak egymástól, mint a villamosé, és ha megszűntetnék a sárgákat, sok utas nyilván az autóbust választaná a metró helyett, hogy kevesebbet kelljen gyalogolnia.

Nem mindenki szereti

Az se bizonyos, hogy a Thököly út felől jövő villamosok utasai, akik a Baross téren átszállásra kényszerülnének, a metró részesítenék előnyben az autóbusszal szemben. A metrónak ugyanis vannak ellenzői is. Az idős emberek egy része például szédül a mozgólépcsőn. Az 1971. első felének mozgólépcső-baleseteiről készült statisztika szerint 73 ilyen baleset volt, s ezek közül 52-nek a sérültje 50 éven felüli.

Az életkor meghosszabbodása miatt mind többen érik el az idős kort. Sok öreg pedig a busz helyett is inkább villamosra száll, mert a busz lépcsője neki magas, a fel- és leszállás nehéz, főleg, ha a kocsi nem áll pontosan a járda mellé.

A villamos és a trolis hívei azzal is érvelnek, hogy a villamosok és trolis nem szennyezik a levegőt. Egyes villamosvonalak megszüntetése helyett tehát inkább növelni kellene az ötajtós, modern 200 személyes villamoskocsik számát.

Aluljáró helyett autóparkolót

A három változat terve hamarosan az illetékesek elé kerül elbírálásra. A fővárosi közlekedés jövőjének elképzelései között szerepel a Felszabadulás téri aluljárórendszer is. A terv szerint a Kálvin tér felől jövő autók a Károlyi utcában aluljáróba hajtanának. Az autóaluljáró egyik ága a Petőfi Sándor utcában bukkanna elő a föld alól, a másik szára pedig elkanyarodna az

Erzsébet-híd felé. Ha ezt a tervet megvalósítják, a Petőfi Sándor utca torkolatát egy alagútfejítő szűkíti. Itt, a Belváros központjában lenne tehát az első autóaluljáró.

Ennek az elgondolásnak is sok az ellenzője. Néhány év múlva ugyanis a történelmi Belvárosból alighanem ki kell majd tiltani az autókot és — az elképzelések szerint — csak a Kossuth Lajos utcában engedik majd meg az átmenő forgalmat. Bécs belvárosában, üzleti negyedében már folynak hasonló kísérletek, és elképzelhető, hogy nincs távol az az idő, amikor Budapest Belvárosában valamennyi utca sétáló utca lesz. Ez esetben az autóforgalmat a Kiskörúton és a kiépítendő dunaparti autóúton bonyolítanák le. Érdemes-e tehát öttízéves időtartamra nagy költséggel aluljárót építeni az autóknek? Az erre szánt összegből — javasolják — inkább a Belváros szélén hatalmas autóparkoló helyeket építhetnének.

Pakots György