

# A városi közlekedés és a levegőszennyeződés

**A MAGYAR NEMZET** Vita-forum rovatában megjelent „A városi közlekedés levegőmérgezése” című íráshoz a következő kiegészítést tesszük:

A gépjárműállomány növekedése országunk fejlődésének, az életszínvonal emelkedésének velejárója. A fokozódó gépjármű-közlekedés sajnos együtt jár a levegőszennyezés és zaj növekedésével. A korszerű fűtési megoldások szélesebb körű alkalmazásával a növekvő közúti forgalom egyre inkább a levegőszennyezés fő okozójaként jelentkezik.

A növekvő közúti közlekedési igény kielégítése nagy erőfeszítéseket igényel, mely munka során azonban nem lehet sem az adottságoktól, sem az igények által megszabott irányoktól eltekinteni. Esetenként közbenső ideiglenes megoldások megvalósítása is szükséges.

A közlekedésfejlesztés a városépítés részeként valósul meg, szorosan egyeztetve a lakásépítés, a közmű-rekonstrukció, valamint sok-sok más fejlesztéssel, az adott lehetőségek — pénz, kapacitás stb. — figyelembevételével. A korszerű megoldások alkalmazásával veszi fel a küzdelmet a közlekedés környezeti ártalmai ellen.

Budapest úthálózata magán viseli a történelmi kialakulás jegyeit, a távolsági útvonalak, a városkapuk, valamint a városfalak és egyéb tényezők — Duna — formálták, alakították azokat. Az egyre növekvő forgalomnak az így kialakult úthálózat mind kevésbé felel meg. Az utak korszerűsítésével, szélesítésével, a forgalmi rend változtatásával — egyirányú utcák kialakításával —, valamint a meglévő úthálózat egyre inkább általános telítődésével lehetett ez ideig a növekvő igényeket kielégíteni. A belső területek tehermentesítésére külső összekötő utak kerültek kiépítésre. A kiemelt jellegű központi rendeltetésű nagyvárosokra jellemző vonzási hatás Budapest esetében is érvényesült, amiért a jelentősebb elkerülő forgalom nem alakult ki, ezen utak elszívó hatása aránylag kicsi. Budapesten az átmenő járművek legnagyobb része érinti a város belterületét, így mint ahogy a cikk is tartalmazza — a közlekedés okozta levegőszennyezés és zaj a belváros-

ban a legnagyobb. Ennek kiküszöbölésére, illetve csökkentésére tervezzük a Hungária körút vonalán az elkerülésre ösztönző, kedvező eljutási feltételeket teremtő városi autótűt körgyűrűrész megvalósítását.

**AZ ÁTMENŐ FORGALOM** csökkentésén kívül Európa többi nagyvárosához hasonlóan a gépjárműforgalom további korlátozását tervezzük a belváros területén. Újabb utcákat jelölünk ki sétáló utcává, mint pl. a Párisi utca egy része, Harris-köz, Kígyó utca. Tervezzük továbbá ezen a területen gyalogos passzázsok kiépítését is. Ezek az utcák képezik a jövőben itt kiépülő bevásárlóközpont magvát.

A gépjárművek levegőszennyező hatását különösen érezhetjük a nagy forgalmú csomópontokon, ami az itt történő gyakori megállás, indítás következménye. Célunk olyan korszerű csomópontok kialakítása, mint pl. a Felszabadulás téri külön szintű közúti kereszteződés.

Ugyancsak kedvező hatású lesz a budapesti központi forgalmi irányító rendszer kiépítése is, amelyben a csomópontok és a főútvonalak forgalomirányító jelzőlámpái egy értékelő-vezérlő komputer irányítása alatt állnak. Ez a forgalom lebonyolítását a legoptimálisabb módon fogja végezni.

Természetesen az úthálózat fejlesztésétől egymagában nem várható a gépjárművek okozta környezeti ártalom megszűnése. A forgalomban részt vevő járművekkel szemben is új követelményeket kell támasztani.

**A FELSZÍNI RENDEZÉSEK** időszakában a gyakori útvonalváltozások miatt szükséges a legdinamikusabban mozgatható tömegközlekedést bonyolító járműpark — autóbuszok — fejlesztése, mivel útvonaluk sem pályához, sem felső vezetékhez nem kötött. Éppen ezért nem elhanyagolható a Budapesti Közlekedési Vállalatnak mint üzemeltetőnek erőfeszítése eme járművek levegőszennyező hatásának csökkentésére. Ezek a — cikkben is említett — módszerek, mint a Diesel-motor adagolók tudományos alapon történő beállítása, füstölést csökkentő adalékok alkalmazása, véleményünk szerint nagymértékben csökkenti a levegőt szennyező, füstölő

autóbuszok számát. A hathatós vizsgálat és beállítás lebonyolítására egyre több autóbuszgarázs kap korszerű járműdiagnosztikai berendezéseket.

Folynak a kísérletek részben vagy teljesen gáz-üzemanyagú autóbuszok építésével is.

Itt említeném meg, hogy az Ikarus-gyár tervezi a Rába—Man motorral üzemelő, cseppfolyós metángáz üzemanyagú autóbusz építését. 1976-ra már 100 földgáz üzemanyagú autóbusz építése várható, amelyek egy részét a levegőszennyezettség szempontjából leginkább veszélyeztetett területeken fogja közlekedtetni a Budapesti Közlekedési Vállalat.

A BKV által átalakított ket-tős üzemű (gázolaj és Pb. gáz keverék) autóbuszok már 1974 végén forgalomba állnak a Margitszigeten. Ugyancsak a Margitsziget levegőjét és csendjét óvja az az intézkedésünk, hogy kitiltottuk területéről a gépjárműveket, köztük — a cikkkel ellentétben — a taxikat is.

Ugyancsak folynak a kísérletek elektromos meghajtású, ún. hibrid autóbuszal is.

**FELÜLVIZSGÁLÁSRA** került a trolibuszok alkalmazása is a főváros közlekedésében. Ennek egyik lépése az új szovjet trolibuszok beszerzése, amelyek prototípusai rövidesen megérkeznek.

Mint ismeretes, további metróvonalak is épülnek, amelyek szervesen illeszkednek a kialakítandó forgalmi rendbe.

Reméljük, az eddig leírtak hasznosan egészítik ki dr. Kecskés Tibor cikkét és képet adnak arról, hogy a közlekedés területén a főváros lakosságának javát szolgáló munka folyik.

Budapest Főváros Tanácsa

V. B. közlekedési  
főigazgatósága

**Dr. Nagy Ervin**

főigazgató-helyettes