

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385. 83

Hely

Idő

"1961"

Személy

Szerző:

t. p.

Cím:

A nagyvárosi közlekedés tudománya

Forrás:

Magyar Nemzet

1961. jún. 19.

Az útfelület növelése történelmileg kialakult városszerkezet esetén (és ilyen a legtöbb európai nagyváros) igen nehéz feladat, legtöbbször teljesen megoldhatatlan. Műemlékek lebontása közlekedési szempontok alapján megengedhetetlen, még a közlekedés szakembereinek is ez a véleménye világszerte. De, hogy a városesztétikai szempontok mennyire befolyásolják a közlekedés alakulását, elég egy jellemző példa. A Várban is, a Lánchídon is sokkal kifizetődőbb lenne trolibusz-közlekedés megteremtése, mégis kizárólag autóbust engedélyeznek, mert a felső vezeték alkalmazása esztétikailag megengedhetetlen.

## Lóvasúti tempó

Mivel az útfelület-igény mozgó kocsik igénye, ezt az igényt azzal lehetne csökkenteni, hogy ugyanazon az útfelületen több közlekedési eszköz járjon. Magyarán szólva: ha nem lehet szélesíteni és

Korte professzor vizsgálatai feleletet adnak arra az önként adódó kérdésre, hogy az útfelület-igény miért hatványos, a forgalom nyolcszoros növekedésével szemben. A professzor számításai szerint a villamoson utazó ember útfelületi igénye nem egészen egy négyzetméter, az autóbusszon utazóé már meghaladja az egy négyzetmétert (1,15), a motorkerékpárosé csaknem tíz négyzetméter (9,25), a személygépkocsin utazóé pedig egy híján húsz négyzetméter. Elég összehasonlítani egy modern, stabil-fekvésű nagykocsi alapterületét egy autóbusszával és a két jármű férőhelyét, hogy ezek a viszonyszámok érthetővé váljanak. Ha ehhez hozzászámítjuk még azt is, hogy a tömegközlekedési eszközök a városszéleken elhelyezett remizékben és garázsokban parkolnak, a személygépkocsik viszont túlnyomórészt az útburkolatot veszik igénybe, kiderül, hogy a Korte professzor által megállapított mozgó járműre vonatkozó szám ki sem fejezi az egyre romló helyzetet.

## A villamosban: egy négyzetméter

A nagyvárosi ember annyira hozzászokott a közlekedéshez és annak egyre inkább gyógyíthatatlannak látszó betegségeihez, hogy talán meg is hökkent, amikor tudományos vizsgálatáról, törvényeiről, viszonylatait kifejező képletekről adunk számot.

Berczik András, a BUVÁTI közlekedési szakosztályának vezetője idézte a közelmúltban elhangzott előadásában Leibbrand professzor vizsgálatainak eredményeit. Századunk első felében az európai városok lakosainak közlekedése két és félszeresére emelkedett, ugyan ez alatt az idő alatt a forgalom megnyolcszorosodott. Ennek a forgalomnak viszont nem kevesebb, mint hatvanszor akkora útfelületre lenne szüksége, mint a századfordulóénak.

Az útfelület kialakult városszerkezet esetén (és ilyen a legtöbb európai nagyváros) igen nehéz feladat, legtöbbször teljesen megoldhatatlan. Műemlékek lebontása közlekedési szempontok alapján megengedhetetlen, még a közlekedés szakembereinek is ez a véleménye világszerte. De, hogy a városesztétikai szempontok mennyire befolyásolják a közlekedés alakulását, elég egy jellemző példa. A Várban is, a Lánchídon is sokkal kifizetődőbb lenne trolibusz-közlekedés megteremtése, mégis kizárólag autóbust engedélyeznek, mert a felső vezeték alkalmazása esztétikailag megengedhetetlen.

szaporítani az utakat, meg kell gyorsítani az áramlást, emelni kell a járművek sebességét. Illetve kellene. A valószínűségben ugyanis ennek éppen az ellenkezője történik. Minden európai nagyvárosra egyformán áll a szabály (sőt grafikailag is ábrázolható); ahogy a jármű közeledik a városközpont felé, az átlagsebesség egyre nagyobb arányban csökken. A modern autómotorok teljesítménye a lóvasútnak több százszorosa, a belvárosokban mégis átlagos lóvasúti »tempóval« haladnak a járművek.

Számítások bizonyítják, hogy a sebességcsökkenés igen drága mulatság is egyben. A közlekedési vállalatok — mivel a tömegközlekedési eszközök fordulója hosszú — kénytelenek szaporítani a járművek számát.

A nagyvárosi közlekedés tudománya egy képlettel fejezi ki a korszerű közlekedés összes viszonylatait. Ha az évente egy lakosra eső utazás mennyiségét megszorozzuk az átlagos utazási hosszal és a kapott eredményt elosztjuk az átlagos utazási sebességgel, akkor megkapjuk azt az időt, amit egy nagyvárosi lakos évente közlekedési eszközön tölt. Márpedig ezzel az idővel méri mindenki a közlekedés milyenségét! És joggal, hiszen a közlekedés »elvesztett idő«. Minden perc, amit ezen megtakaríthatunk, pihenésre, művelődésre, szórakozásra fordítható!

A képlet különben válaszol arra is, hogyan lehet megoldani azt a csődöt, amelyben a legtöbb nagyváros közlekedése vergődik. Először is olyan körülményeket kell teremteni a nagyvárosokban, hogy a lakosság ne legyen kénytelen sokat és hosszú távokat utazni. A városrendezésnek ilyen tekintetben komoly szerepe van. A lakosság áramlása ugyanis rendszerint munkahely és lakótelep, lakótelep és kulturális intézmények, illetve üdülési területek között zajlik le. Ha tehát tervszerűen telepítik a lakosságot és az egyes sűrűn lakott részeket ellátják kulturális, kereskedelmi, üdülési és egyéb intézményekkel, az áramlás a belső városrészek felé nem lesz sűrű és állandó. Még jelentősebb a munkahelyek és a lakótelepek közti utasforgalom problémája. Ez csak részben városrendezési kérdés. A munkahely és lakóhely közti áramlás attól is függ, hogy a munkáltatók tekintettel vannak-e a kettő összeegyeztetésére.

## Autók vagy gyalogosok

A decentralizálás — amilyen lényeges és fontos — nem válhat atomizálássá, nem lehet a város szerkezetének bomlasztó tényezője és nem szabad, hogy a történelmileg kialakult funkciókat megszüntesse, vagy gyengítse (például Budapesten a Rákóczi út és a Körút kereskedelmi góc, a Belváros, a központi hivatali apparátus nagy részének befogadója).

A korszerű, tehát a kevés időt igénybe vevő közlekedés legfőbb tényezője mégiscsak a sebesség marad. A sebesség növekedését pedig az útfelületek szűkös volta gátolja. Az útfelületeket viszont a történelmi belvárosokban növelni nem lehet. A közlekedéstudomány úgy metszi ketté ezt a gordiuszi csomót, hogy a személyautókkal szemben a gyalogosok érdekei mellett tör lándzsát. Korlátozni kell a nagy teret igénylő és kis befogadóképességű járművek forgalmát és ezzel biztosítani a gyalogosok lehető legszabadabb, korlátozásmentes közlekedését és azoknak a járműveknek lehető legnagyobb sebességét, amelyek tömegeket szállítanak.

A korszerű nagyvárosi közlekedés érdekében tanácsolja a közlekedéstudomány a keskeny, belvárosi utcákban az egyirányú közlekedés bevezetését, amely »megduplázza« a közlekedési felületet, ezenkívül az országúti átmenőforgalom megszüntetését, a szállítási korlátozások nem forgalmas napszakokhoz kötését és gépesítéssel való meggyorsítását, parkolási és behajtási tilalmakat nem tömegközlekedési járművek részére.

Budapestnek, amelynek közlekedése rohamosan fejlődik a világvárosok szintje felé, a tudományos munka segítségével kell elkerülnie azokat a megoldhatatlannak látszó nehézségeket, amelyeket a modern közlekedés fejlődése általában, de különösen a személygépkocsi-közlekedés ug-rásszerű növekedése hozott létre.

t. p.