

Budapest forgalmi „dugói” ÉS MEGOLDÁSUK

A Magyar Tudományos Akadémia
Közüti és Városi Közlekedési Bizottságának tervei

Nemrég hírt adtunk arról, hogy a személy- és autóforgalom jelentős növekedésére lehet számítani már májusban, mert megérkezik Franciaországból 1000 SIMCA személygépkocsi, amelyből 500 a Fővárosi Taxi Vállalat gépkocsiparkját gyarapítja, 500 pedig magánosok tulajdonába kerül. A növekvő autóforgalom lebonyolítása egyre nehezebb lesz a szűk útvonalakon. Építészek, városrendezési mérnökök, közlekedési szakemberek hosszas tanulmányaira van szükség a sok tényező összehangolásához, a felmerült problémák helyes megoldásához, a mai és a távlati forgalmi igények kielégítéséhez.

A Magyar Tudományos Akadémia Közlekedési Főbizottságában tíz év óta működik a Közüti és Városi Közlekedési Bizottság, amelynek az a feladata, hogy segítséget adjon az egyre növekvő felszíni közlekedés helyes kialakításához. Dr. Vásárhelyi Boldizsár Kossuth-díjas műszaki egyetemi tanárral, a bizottság vezetőjével beszélgettünk a közüti és városi közlekedés néhány időszerű problémájáról.

Villamos, trolibusz és autóbusz vita

— Az állandóan növekvő városi forgalom egyre gyakrabban idéz elő »dugókat« a városi közlekedési hálózatban. A túlszűfolttságot nem a tömegközlekedési járművek: villamosok, autóbuszok, trolibuszok, hanem elsősorban a gépkocsik okozzák. A zsúfolódás okának vizsgálataánál ugyanis azt kell figyelembe venni, hogy az utas az egyes közlekedési eszközökben milyen nagy útfelületet vesz igénybe. A vizsgálatok azt mutatják, hogy aránytalanul jobban elfoglalják az úttestet azok, akik személygépkocsin vagy kerékpáron utaznak, mint azok, akik villamoson, trolibuszon vagy autóbuszon.

— Melyik felszíni tömegközlekedési eszközé a jövő?

— Nem egyszerű a felelet. Gyakran felteszik a kérdést: nagyvárosokban szükség van-e villamosvasútra. Egyesek, helytelenül, úgy foglalnak állást, hogy a villamos már idejétmúlt jármű, és a trolibusz, vagy az autóbusz már le tudja bonyolítani a forgalmat, ezért a nagyvárosokból száműzni kell a villamost. Hívatkoznak arra, hogy egyes nagy világvárosok, mint Moszkva, Párizs és London, már régen nem ismerik a város belsejében a villamosvasutat. Elfeledekzenek azonban arról, hogy ezekben a városokban sűrű földalatti villamosvasút hálózat van. Rómában próbálták a tömeges személyforgalmat úgy lebonyolítani, hogy gyorsvasút nélkül kitelepítették a belvárosból a közüti vasutat. A tapasztalatok nem kedvezőek, mert az autóbusz és a trolibusz nem tud olyan teljesítményt elérni, mint a villamosvasút. Természetesen a villamosoknak korszerűeknek kell lenniük. Ami a közelebbi és a távolabbi jövőt illeti: kis forgalom esetén az autóbusz, közepes forgalomnál mind az autóbusz, mind a trolibusz, nagy forgalomnál pedig a közüti villamosvasút alkalmazható gazdaságosan.

170 személyes trolibusz

— Mi a véleménye professzor úrnak a járművek korszerű kialakításáról, fejlesztéséről?

— Nagyon fontos feladat a járművek helyes típusának megválasztása, hogy a közlekedési igényeket mindenben igyekezzünk kielégíteni. Sajnos, még tapasztaljuk, hogy a gyártó ipar csak a saját szempontjait veszi figyelembe. Láthatjuk ezt, ha a város belső, helyi közlekedésében távolsági forgalomra készült járművet állítanak be. A városközi — távolsági — és a helyi forgalom igényei különböznek egymástól. A városi forgalom a nagy befogadóképességű, alacsony padlójú autóbuszokat és trolibuszokat igényli. A

Szovjetunióban újabban két tagú, egymással csuklóval összekapcsolt, 170 személyes trolibuszokat vezetnek be. Lehet, hogy a budapesti igényeknek elég lenne 110—130 személyes trolibusz is. Kétségtelen, hogy Moszkvában a felszíni közlekedésben nagyon bevált a trolibusz. Nemcsak nagy befogadóképessége miatt, hanem azért is, mert nem szennyezi a levegőt, mint az autóbusz.

Árkádok és aluljárók

— Nagy gond a világvárosokban a szintbeni keresztezések megoldása. Mindenütt növekszik a személygépkocsi-forgalom. Moszkvában a Gorkij utca, a Szadovaja körút és a Majakovszkij utcánál olyan aluljárót terveznek, amely a szintbeni keresztezést kiküszöböli. A forgalom a Gorkij utca alatt 24,5 méter széles, 350 méter hosszú aluljárón bonyolódik majd le és gyalog aluljárók is épülnek. Másol is terveznek hasonló megoldásokat, például a Gorkij úton a Minisztertanács épülete és a Moszkva Szálló között, valamint a Tyeatralnij utca és a Gyermekvilág Áruház között. Budapesten is felmerült már hasonló terv a Marx téren, de még inkább a Nemzeti Színháznál. A gyalogközlekedést úgy is az árkádok alá terelik és itt lehet majd első ízben megszüntetni a szintbeni keresztezést.

A Duna-parti szállodasor garázsai

— Mi a véleménye a garázs- és parkolóhely hiányról?

— A tárolóhelyek hiányán némileg segítenek a »foghíjak«, a Belvárosban még be nem épített telkek. A baj az, hogy kevés kocsit lehet elhelyezni. Ez a probléma még jobban jelentkezik majd az elkövetkező időben. A garázs-probléma megoldása a belterületen sokkal nagyobb gond.

— A Duna-parti szállodasor garázs-elhelyezését hogyan lehetne megoldani?

— Külföldön mélységbeni építésű garázsokkal gyakran lehet találkozni. A nagy bérházak, közterületek alatt létesített garázsoknál azonban nagy problémát okoz a szigetelés, tűzveszély és a motorok meddő gázainak eltávolítása. Majna-Frankfurtban és Chicagóban, más világvárosokban 3—7 emeletes nyitott garázsokba tárolják a gépkocsikat. Az egyes emeletekre liften vagy ferde lejtőkön jutnak fel a járművek. Ez a két megoldás kínálkozik a Duna-parti szállodasor garázsának építésére.

— Most foglalkozunk az országos úthálózat fejlesztési irányelveinek kimunkálásával. Ez fontos a regionális vizsgálatokon nyugvó regionális tervek elkészítéséhez.

Új nemzetközi utak

— Van-e már elképzelés az európai közlekedési úthálózat-tal kapcsolatban? Magyarország az E 5., Bécs—Budapest—Szeged úttal, illetve az E 15. sz. úttal (Berlin—Prága—Bratislava—Szob—Budapest) kapcsolódik be az új európai ENSZ úthálózatba.

— Az új Bécs—Budapest közötti főközlekedési út egyes szakaszai Tatabányától, részben új nyomvonalon haladnának Nagyigmánd, Győr irányába. A Bicske—Tatabánya közötti 80. út kb. 20 kilométer hosszú szakaszát 7 m széles burkolatról 10,5 méter szélesre építik át és ez a koronaszélesség megközelíti a nemzetközi kívánalmakat. Ez a nemzetközi út dél felől csatlakoznék be Rózsavölgyön át — Budafok és Albertfalva között — az építendő új Dunahidon a Csepel és Budapest közötti főútvonalba.

Vig István