

Milyen lesz a Belváros forgalma?

A legtöbb nagyvárosban jellegzetes belváros, úgynevezett „city” alakult ki. A „city” sok esetben lényegesen eltér a többi városrészekétől, s ezért közlekedési problémái is másképpen jelentkeznek. A „city” az üzleti és hivatali élet központja, ezért kis területre sok munkahely koncentrálódik, s napközben is nagy a hivatali és a bevásárló forgalom. Az épületek nagy részét üzletek és hivatalok foglalják el, ezért a sok munkahellyel szemben aránylag kicsi a lakosság száma.

A „city” területe nagyrészt azonos az évszázadok alatt kialakult történelmi városközponttal. Jellemző rá a sok műemlék-épület, a sűrű, de keskeny utcahálózat és a szűk terek egymáshoz kapcsolódó sorozata.

A forgalom általában nagyon koncentráltan jelentkezik. Reggel a hivatalok közel egy időben kezdenek, s mivel kevés a helyben lakó, a város más részeiből tízezrek özönlenek egyszerre a belvárosba. Délután a város más részeiből érkezők keverednek a haza induló hivatali dolgozókkal. Az üzleti élettel függ össze a rendkívül intenzív gyalogosforgalom, az üzletutcáknak „korzó” jellegük is van. Napközben nagyon nagy a gépkocsiforgalom, több ezer vásárló és ügyfél kíván gépkocsijával hosszabb-rövidebb ideig parkolni. Budapest V. kerületének területe a Duna nélkül 2 négyzetkilométer, s ezen a területen bizonyos időszakokban 2500 gépkocsi parkol. Sok parkolóhelyet foglalnak el az üzletekbe árut szállító tehergépkocsik is. A nagy forgalom széles utakat, gyalogjárókat és tágas csomópontokat igényel, viszont a bontásokat nagy értékű épületek és műemlékek korlátozzák.

A Belváros kelet–nyugati tengelyében rövidesen megnyílik az Erzsébet-híd, amely nemcsak tehermentesítő, útróvidítő összeköttetés lesz Pest és Buda közt, hanem a Belváros szempontjából jelentős forgalomkeltő tényező is. A forgalmi zavarok és a parkolási problémák azonban már évek óta jelentkeznek, s egyre jobban.

Budapest belvárosának közlekedését úgy kell megtervezni, hogy egyrészt a közlekedési létesítmények teljesítőképessége minél nagyobb legyen, másrészt a forgalomkeltő tényezők minél kevésbé növekedjenek. E kettős cél megvalósítására a következő tervek és elképzelések alakultak ki.

A főútvonalak

Ki kell alakítani a belvárosi fő forgalmi útvonalakat, és növelni kell a Belvárost határoló főútvonalak és csomópontok teljesítőképességét. Eddig megtörtént a Tanács körút, a Múzeum körút és a József Attila utca átépítése, továbbá az Erzsébet-híd két hídfője környezetében lévő utak és csomópontok korszerűsítése. Mindez kisebb bontások, egyes épületek árkádosítása és a járdaszegélyek módosítása árán volt megoldható. A forgalomszámlálások eredménye és a várható forgalomművekedés azt mutatja, hogy a Belvárosnak rövi-

desen két észak–déli és két dél–északi egyirányú főútvonalra lesz szüksége (nem számítva a határoló Bajcsy-Zsilinszky utat, Kiskörutat, és az év bizonyos szakaszaiban nem használható alsó rakpartot). Erre az Apáczai Csere János utca, a Váci utca és a Petőfi Sándor utca, illetve ezek folytatása kínálkozik északi és déli irányban. A forgalom növekedése arra mutat, hogy a nem nagyon távoli jövőben a Duna-korzót is főforgalmi úttá kell alakítani, az észak felé egyirányú forgalmat lebonyolító Apáczai Csere János utca párjaként. Ezzel ismét kevesebb lesz a csendes sétálólhely a Belvárosban, de sajnos, ezt az intézkedést már nem lehet hosszú ideig halasztani. A Kossuth Lajos utcától délre, csak egy elavult egyetemi épületet kell lebontani a Királyi Pál utcában, az egyirányú utcapár kialakításához. A bontásig a Kecskeméti utcában kétirányú forgalom lesz.

Ha a Váci utcának a Kígyó utca és Vörösmarty tér közötti szakaszáról kitiltják a járműforgalmat, lényegesen korábban válik szükségessé a Duna-korzó sétáló jellegének megszüntetése. A távolabbi jövőben azonban így sem tartható fenn a Váci utca csak a gyalogosok számára.

A Belvárost határoló forgalmi csomópontok közül korszerűen át kell építeni a Marx és a Kálvin teret. A távolabbi jövőben kerülhet sor a Kossuth Lajos utca további árkádosítására, a Kossuth Lajos utcában és a Kiskörúton, továbbá esetleg a 2-es vonalán a felszíni villamos megszüntetésére és a Váci utca átbújtatására a hídfeljáró alatt. Még távolabbi jövőben valószínűleg magasút épül a Kiskörút vonalában. Ezek az elgondolások azonban már jóval 1980 utánra nyúlnak.

Parkolás, árurakodás

A főforgalmi útvonalakon a parkolás nem kívánatos, viszont fel kell szabadítani minden egyéb, parkolásra alkalmas területet. Jelentős területeket tesz szabaddá az utcák egyirányúsítása, és csupán egy átmenő nyomot hagyó parkolóutcák kijelölése. A rendelkezésre álló felület gazdaságos kihasználása végett a parkolóhelyeket felfestett vagy beépített burkolati jelekkel kell ellátni. A parkolásra még felhasználható szabad és felszabaduló területeket burkolattal és ugyancsak burkolati jelekkel kell ellátni. (Ilyen lesz pl. az említett elbontandó egyetemi épület helyén is.) Helyet kell biztosítani a távolabbi jövőben építendő sokemeletes parkológarázsok részére (Aranykéz utca, Deák Ferenc utca). Még nincs rendeletileg szabályozva, de feltétlenül érvényesíteni kell azt az elvet, hogy újonnan épülő, nagyobb gépkocsiforgalmat vonzó hivatalok, székházak stb. tervezésekor az ott dolgozók és az ügyfelek parkolási igényét a telekhatáron belül (pl. az alagsorban) kell kielégíteni.

Budapest belvárosa különlegesen kedvezőtlen helyzetben van a tehergépkocsiforgalmat ille-

Milyen lesz a Belváros forgalma?

(Folytatás az 1. oldalról.)

tően. Az V. kerületi parkolás-felvétel szerint, a Belvárosban 22% a tehergépkocsik átlagos aránya az összes parkoló járműhöz viszonyítva, de egyes körzetekben eléri a 66%-ot is. Külföldi példák szerint, ez legfeljebb 12–13% lehet. A különbség abból ered, hogy a Belvárosban 276 raktár van, a kiskereskedelem raktárain kívül. E raktárak kitelepítése megkezdődött, de sajnos, nagyon lassan halad.

Ijesztő számadat, hogy a Belvárosba évente 17 000 vagon szén érkezik, s természetesen ennek súlyban kevesebb, de térfogatban csaknem ugyanannyi salakját is el kell szállítani. Ez csak hosszú idő alatt, a gáz- és távfűtés széles körű bevezetésével csökkenthető.

A forgalomkeltő tényezők csökkentésén túlmenően, a közlekedési szakemberek szorgalmazták, hogy „vétőjoguk” legyen a Belvárosban létesítendő, nagy forgalmat vonzó létesítmények építésével kapcsolatban, tehát irodaházat, koncerttermet, szállodát stb.-t csak kedvező forgalomtechnikai szakvélemény birtokában, annak kikötéseit figyelembe véve legyen szabad építeni. Néhány esetben a közlekedési szakemberek tiltakozása eredményes volt, de pl. az „Astoria” szállót helytelenül úgy bővítették, hogy közelében semmiféle parkolási lehetőség nincs.

A belvárosi nagy forgalomban való tájékozódást, az útvonalak és csomópontok kapacitásának maximális kihasználását, korszerű forgalomirányítással kell elősegíteni. Ezért a Belváros valamennyi útvonalát burkolati jelzésekkel látják el, a csomópontokon világító jelzőtáblákat helyeznek el, és a forgalomirányító lámpákat, „zöld hullámba” kapcsolják. Több csomóponton — ahol eddig nem volt — új forgalomirányító lámpákat helyeznek el, s ezeket is bekapcsolják a „zöld hullámba”. Ezek az intézkedések kevés kivétellel 1965–66-ban megvalósulnak. Későbbi időpontban további gyalogaluljárókat kell építeni. A tömegközlekedés forgalomirányításához pedig, a „zöld hullámmal” összehangolt, magas technikai színvonalú berendezések szükségesek.

A tömegközlekedés

A Belváros tömegközlekedésének magasabb színvonalúnak kell lennie, mint a városban általában. Ezáltal elérhető, hogy a gépkocsitulajdonosok egy része minden kényszer nélkül is, inkább a tömegközlekedési eszközöket vegye igénybe. A tömegközlekedésben (túlzsúfoltság nélküli utazás esetén is) egy utas kb. tized-harmincad annyi útfelületet foglal el, mint egy gépkocsiutas. De még ezen belül is, az egy utasra jutó útfelület-szükséglet a csuklós autóbuszoknál és trolibuszoknál, valamint a nagy befogadóképességű villamosszerelvényeknél a legkedvezőbb. Ezért a Belvárosban már

ma is nagyrészt ilyen járművek közlekednek, a Kossuth Lajos utcában pedig, az Erzsébet-híd megnyitása után, háromrészes villamosszerelvényekkel kb. 15%-kal növelik a villamosvonal szállítóképességét. Elsősorban 5 ajtós csuklós- és 3 kocsis „UV” típusú szerelvények látják majd el a forgalmat. A 7-es autóbuszjáratot egyidejűleg további csuklós autóbuszokkal sűrítik.

Távolatban a villamosforgalmat metró váltja fel. A kelet–nyugati gyorsvasút „Astoria” és Deák téri állomása elsősorban a belvárosi utazási igényeket elégíti ki, de egyik felszíni villamosvonalat sem teszi nélkülözhetővé. A következő (észak–déli és budai) vonal tervei ugyan még nem véglegesek, azonban az már bizonyosnak tekinthető, hogy az 1975 után épülő második metróvonalnak a Belvárosban állomása lesz. (A közlekedési szakemberek a Felszabadulás térre javasolják.) E metróvonal teljes megépítése után, a Kossuth Lajos utca–Erzsébet-hídi és a kiskörúti villamosvonal megszüntethető, sőt, talán a 2-es villamos is feleslegessé válik. E villamosvonalak korábbi megszüntetése súlyos közlekedési zavarokhoz vezetne. Gyorsítja a közlekedést az utasok pontos tájékoztatása és a jó utascseréjű (sokajtós, kis padlómagasságú) kocsik alkalmazása, mert a Belvárosra jellemző, hogy minden megállóban kicserélődik az utasok nagy része: sok a le- és a felszálló.

Korlátozások

A felsorolt intézkedések növelik a Belvárosban a közlekedés teljesítőképességét, és fékezik a közlekedési igény növekedését. Az igények és lehetőségek összevetéséből mégis nyilvánvaló, hogy minden közlekedési igényt nem lehet kielégíteni a Belvárosban. Ezért bizonyos korlátozások bevezetése is szükséges.

Kritikus helyeken a gépkocsik megállását és rakodását csúcsforgalmi időn kívülre kell korlátozni (példa erre a Tanács körút, de rövidesen továbbiak is követik). Ez a szállítóktól jelentős szervezési intézkedéseket követel meg. Egyes helyeken éjszakai szállítást kell elrendelni. Ennek előkészítése a kormányrendelete alapján folyamatban van. Egy óránál hosszabb ideig csak a gépkocsik 15%-a parkol, ezek mégis a parkolóhelyek kapacitásának 55%-át kötik le. Ezért szükségessé válhat a parkolás időtartamának korlátozása.

Különböző korlátozásokkal kell biztosítani a tömegközlekedési eszközök szabad mozgását. A metróvonalak üzembe helyezéséig mindeképpen biztosítani kell a villamosok mainál gyorsabb és rendszeresebb közlekedését. Az üzletek áruval való ellátását mozgékony kis teherautókkal kell végezni, ebben az esetben a 3,5 tonnás és nagyobb tehergépkocsik a Belvárosból kizárhatók.

KUTAS LÁSZLÓ