

351.81

FORGALMI PROBLÉMÁK, PARKOLÁSI NEHEZSÉGEK

Szerző:

Vig István

"1961"

sly

Minél előbb hozzá kell fogni a közlekedési vizsgálatokhoz

a Belvárosban

Helyszám

Az újabban megélénkült Vigadó-vitával kapcsolatban érintettük a *Vigadó és a Vörösmarty tér közlekedési kérdéseit*. Egy mérnök felvette cikkünkkel kapcsolatban: szerinte nagy forgalmi nehézségekkel kell majd megküzdeni, hogy a 2500 főnyi közönséget viszonylag rövid idő alatt a hangversenyre, nemzetközi találkozóra, kongresszusra zökkenők nélkül az épület elé tudják szállítani az autóbuszok, személygépkocsik vagy taxik. S ugyanennek a fordítottja áll elő az esemény végeztével. *Mi lesz a szűk belvárosi utcákon?*

A kérdéssel kapcsolatban felkerestük az Építőipari és Közlekedésügyi Műszaki Egyetemen Koller Sándort, az Út-Vasútépítés és Közlekedésügyi tanszék adjunktusát. Koller adjunktusnak több tanulmánya jelent meg a nagyvárosi közlekedés különböző kérdéseiről.

Bonyolult, de megoldható

— A forgalmi kérdések a városrendezésnél és település-tervezésnél a szakembereknek nagy gondot okoznak. Különösen nagy súllyal esik a latba a nagy forgalmat vonzó létesítmények forgalmi problémáinak megoldása. Ezeket a kérdéseket helyesen csak a városrendezés és a közlekedés szakemberei együttműködve tudják megoldani. A közlekedési szempontok figyelembe vételére ma már érdekes megoldások vannak. Ha például ma nagy áruházat, középületet terveznek, ezeket a legtöbb világvárosban a külső területeken helyezik el és gyakran a nagy áruház mellé felépítik a hasonló magas, nagy befogadóképességű emeletes parkoló garázsokat. A vásárolni szándékozó gépkocsijával felmegy a megfelelő emeletre a garázs lejtős építész rámpáján és az összekötő folyosón átmegy az áruházba, majd a vásárlás végeztével visszatér a garázsba.

— Más a helyzet, ha különleges szempontok miatt nem lehetséges a nagy forgalmat vonzó épületet — mint például a Vigadó — máshová telepíteni. Ilyenkor alapos forgalmi vizsgálattal kell a megfelelő lehetőségeket felderíteni.

A Vigadó és környékének forgalmi megoldása rendkívül bonyolult, de megoldható feladat, a közlekedés szakemberei már nagyobb nehézségeket is leküzdöttek. A legfontosabb alapelvet azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni. Arról van szó, hogy az egyes nagy közlekedési útvonalak, csomópontok forgalmát nem szabad önmagukban, a jelen esetben a Belvárosától különválasztva vizsgálni, hanem azokkal szoros összefüggésben. Az utóbbi időben erre néhány jó példa akadt a városrendezési problémáknál. Ez azért öröndetes, mert korábban ezt a szemléletet mellőzve, több hibát idéztek elő. A városrendezésnél, tervezésnél bizonyosodott már: nincs gazdaságosabb, mint szakszerűen, előrelátással tervezni.

Majd valahol?

A Vigadó, a Belváros, sőt egész Budapest átfogó forgalmi vizsgálatához minél hamarabb hozzá kell fogni.

A főváros különböző pontjain foghíjak éktelenkednek és ezek beépítése nagy ütemben folyik, és gondolni kell az építéssel egyidejűleg — illetve már a tervezés stádiumában — parkolóhelyek, garázsok létesítésére is, nehogy későn ocsúdjunk fel. Nem helyes, ha azt az elvet követik: *majd valahol kijelölnek helyet parkolás vagy garázs céljára*.

Ma már közismert, hogy a városi közúti forgalom zavar-talan lebonyolódásának előfeltétele: ne csak a járművek haladásához szükséges útfelület álljon rendelkezésre, hanem az álló, várakozó járművek is megfelelő elhelyezési lehetőséget kapjanak úti-céljuknál, vagy annak közelében. Enélkül elmarad vagy lényegesen korlátozódik a közúti közlekedés egyik legnagyobb előnye: az utazási végpontok közötti közvetlen összeköttetés, a »háztól házig« való szállítás. »A személygépkocsi használatának csak úgy van értelme, ha a gépkocsi is ott lehet, ahol a használója. A járműnek két állóhely szükséges, az egyik a lakóhelynél, a másik különböző helyeken, de leginkább a munkahely közelében.« Ezt állapította meg az egyik műszaki folyóirat. Arról is sok vita folyik, milyen távolságban legyen a parkolóhely az úticéltól. Ha rövidebb ideig tartó parkolásról van szó, akkor ez a távolság 200–300 méter, ha hosszabb időre szóló parkolásról, akkor legfeljebb 500 méterre lehet az úticéltól.

A forgalmi problémák megoldásában nehézségek kétségtelenül adódnak, de a helyes szemlélet az, hogy a közúti közlekedés közismert előnyei-nek hasznosítására meg kell adni a szükséges műszaki segítséget és a nagy forgalomra való felkészülést előrelátóan, idejében el kell végezni. Fontos alapelv: a műszaki felkészülésnek mindig előtte kell járnia a forgalom fejlődésének.

Hogyan vélekednek más közlekedési szakemberek a Belváros forgalmi problémáiról, Budapest közlekedésének egyes kérdéseiről?

A budapesti közúti közlekedésben egyre több személygépkocsi vesz részt, de még messze vagyunk attól, hogy a forgalmat telítettnek minősíthessük. Egy példa: az úgynevezett kiemelt főútvonalakon — például a Lenin körúton és a Népköztársaság útján — kötelező a kétsorban való haladás a járművek számára és ennek ellenére a gépkocsik zömmel »libasorban« követik egymást.

A járdasziget elnyelte a parkoló helyet

A gépkocsik parkolási problémája egyes főútvonalakon máris gondot okoz. A parko-

lást elsősorban nem tilalmakkal, hanem konstruktív alapon kell megoldani. A Lenin körút burkolatának átépítése alkalmával a Bástya-mozi előtti rövid útszakaszt eltüntették. Ezt a gépkocsivezetők kifogásolják, mert azóta a *Kerítész utcából sokkal nehezebben, lassabban csatlakozhatnak be a járművek a nagykörúti forgalomba*. Felmerül itt más nehézség is. Helyesebb volt az eredeti javaslat, hogy a Bástya-mozi előtt a gépkocsik számára parkoló sávot biztosítsanak. A kijelölt helyen 8–10 gépkocsi elfért volna úgy, hogy a főútvonal forgalmát, a gyalogosok közlekedését nem akadályozta volna. Sőt, nagy előnyt jelentett volna a közeli szállodák külföldi vendégei számára parkolás szempontjából. (Csak példaként vetjük fel: *hová helyezik majd el a közeljövőben megnyíló Royal Szálló vendégeinek gépkocsijait?*) A Bástya-mozi előtti parkoló-sávot azért nem javasolták a felülbírálok, mert véleményük szerint a moziból kijövő közönségnek nem lett volna helye, ezért nagy járdaszívet alakítottak ki a gyalogosok, de nem a moziból kijövő közönség számára. A helyzet ugyanis az, hogy a Bástya-mozi közönsége az előadás után a Dohány utcára eső ajtókon távozik és nem a mozi homlokzati részén.

Újabban Budán is találkozunk egy furcsa jelenséggel. Nemrég hírt adtunk idegenforgalmunk öröndetes emelkedéséről és köztük a *Gellért Szálló forgalmának növekedéséről*. Ebben a szállodában sok autós vendég kap helyet és a gépkocsik eddig a főbejárat előtt és mellett parkoltak. Gondos előrelátással a sávokat kialakították. Az oldalsó parkból azonban a hét végén egy nagyobb területet »elcsíptek«. Felmerül a kérdés, hol helyezik el a külföldi vendégek gépkocsijait? A Gellért tér közlekedése nagyon bonyolult, zsúfolt és a járdák mentén sorakozó járművek újabb nehézséget jelentenek a későbbiekben.

Befejezésül hangsúlyozzuk: a forgalmi intézkedéseket nagy gondal, körültekintéssel, az arra hivatott szakemberek javaslatai alapján kell előre kialakítani, nehogy a gyorsan tett, nem mindig helyes intézkedést később korrigálni kelljen.

Vig István