

351.81

Hely

HEJ, SOROMPÓ!!!

28 nagy idegesítő góc a budapesti közúti—vasúti hálózatban

Szerző:

Vig István

Magyar Nemzet, 1961. márc. 5.

Az országgyűlés legutóbb ülészakán Galló Ernő képviselő a közúti forgalom fejlődéséről figyelemre méltó adatokat sorolt fel. 1949-ben ezer lakosra 3,7 jármű jutott, ez az arány ma már meghaladja a 12-t és 1965-ben ezer lakosra 20 járművet lehet majd számítani. Ez a fejlődés megkívánja az úthálózat fejlesztését, karbantartását és korszerűsítését. A továbbiakban hangsúlyozta: az egyre növekvő gépjárműpark szükségessé teszi, hogy az illetékesek a vasúti sorompós útátjárók problémáival is foglalkozzanak.

Ez a parlamenti felszólalás ráirányította a figyelmet Budapest közúti közlekedésének — és a MÁV-nak — régen házódo, megoldatlan nehézségeire, amelynek megszüntetése a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. vasúti főosztályát és a fővárosi tanácsot hosszabb idő óta foglalkoztatja.

114 sorompó az autók előtt

Budapesten 114 sorompós útátjárót tart nyilván a MÁV és ebből 28 a nagyforgalmú úthálózatban fekszik. A közeli években csaknem húsz szintben kereszteszés megoldását kell napirendre tűzni, 3—4 helyen pedig már most kell foglalkozni azzal a tervvel, hogy alul- vagy felüljáróval kell megszüntetni a közúti forgalmi torlódásokat.

Melyik ez a négy közúti—vasúti csomópont, ahol a sűrűn közlekedő vonatok miatt a közúton az autófolyam elakad?

A Városligeten túl, a Népköztársaság útja folytatásában, a Kacsóh Pongrác út betorkollik a Budapest—Cegléd—Szeged vasútvonal, valamint a Rákosrendező pályaudvar vágányaiba. Ennél a közúti—vasúti szintbeni sorompós átjárónál a 25-ös buszok gyakori megállítása okoz nehézséget, de a Rákospalota, Pestújhely felé irányuló forgalom is akadok a nap különböző időszakában.

Sokkal bonyolultabb a helyzet a Róbert Károly körút és a Hungária körút találkozásánál, mert itt a Vác—Szob, valamint a Cegléd irányában közlekedő és onnan érkező vonatok miatt két sorompó »gyűjti« a közúti járműveket.

Néhány száz méterrel odébb még cifrább a dolog. A Szege-di út és a Teleki Blanka út találkozásánál már három sorompó állja útját gyakorta a járműveknek.

A negyedik közlekedési »dugó« a Fehérvári úton, az Albertfalván túli részen jelentkezik a Székesfehérvár, illetve Pusztaszabolcs vasúti vonal kettős sorompójánál.

Miért szidják?

Mi a helyzet a sorompóknál? Az ideges, türelmetlen utasok, gépjárművezetők — egymással szinte versenyre kelve — szidalmazzák a sorompókat, feltalálják és talán a rosszul kitöltött, hasznavehetetlen totó- és lottószel-

vényeket nem szidják úgy, mint a kötelességüket teljesítő sorompókezelőket. Tegyük hozzá mindjárt: teljesen igazságtalanul, mert éppen ők tehetnek a legkevésbé arról, hogy a több évtizeddel ezelőtt épített vasúti sorompóknál a forgalom ennyire felduzzadt. Méltánytalanság éri a MÁV-dolgozókat, holott elismerés jár nekik azért, mert 12- és 24-órás szolgálatban le- és feleregetik a sorompókat és ez nemcsak nehézsúlyú atléta is túlhaladó fizikai erőlkijét kíván tőlük, hanem telefonálást, a vonat figyelését, naplózást — amiket a volán mellett vagy az autóban ülők nem is látnak és nem is tudnak.

Sokan úgy vélik: a sorompóór igazságtalan velük szemben, mert pont az orruk előtt zárják le az utat a sorompóval. Mások azt sérelmezik: miért »zongorázik« az idegeiken a kezelő, miért nem húzza már fel, hiszen a vonat már elment és a másik még messze van, minek azt megvárni?

Rekorder sorompó

Mi az igazság?

A balesetek megelőzése érdekében a MÁV utasítása értelmében három perccel előbb kell leengedni a sorompót a járművek előtt. Lehet, hogy a három perc háromszor annyinak tűnik a száguldáshoz szokott autótutasoknak, gépkocsivezetőknek, de ne feledjük: a sorompóór a szabályt alkalmazza, ugyanakkor az autóban ülők életét is védi.

A MÁV szakemberei 1959-ben több helyen vizsgálták az idegesítő gócot, azokat a közlekedési csomópontokat, ahol a járműforgalom napközben elakadt a sűrű vonat-közlekedés következtében.

Az egyik vizsgálat a Gyáli úti sorompónál folyt le, ahol a közutat 11 sínpar keresztezi. A MÁV számára ez az egyik legkritikusabb sorompós átjáró. Nemcsak azért, mert a Ferencvárosi pályaudvar átmenő teher- és személyforgalma igen nagy, hanem azért is, mert ez ugyanakkor az ország legnagyobb teherpályaudvara, két gépesített gurítóval. Szinte percnyi megállás nélkül haladnak a vonatok, de minden szóznál többet mondanak az adatok, amelyeket 1959. április 9-én reggel 6 órától 1959. április 10-én reggel 6 óráig rögzítettek. A 24 órás vizsgálatból kitűnt, hogy egy nap alatt csak 41 percig volt nyitva a sorompó a közúti forgalom előtt és 23 óra 19 percig csukva tartották a közlekedő, tolató vonatok miatt.

Az is érdekes, hogy a leghosszabb nyitvatartás 2 perc volt, a legrövidebb 1 perc. Reggel 6 és 8 óra között egyszer sem engedték fel a sorompót, csak 8 óra 17 perckor nyílt meg, hogy áthaladhasson a Sütőipari Vállalat kenyeret szállító teherautója. Ez a sorompó-rekord arra kényszerít a gépjárművezetőket, hogy messze elkerüljék a Gyáli úti átkelést és az Üllői úton közlekedjenek.

A pesti oldal peremvárosai kelet—nyugati irányú forgalmának lebonyolításában fontos szerepet tölt be a Hungária körút és a Róbert Károly körút, valamint a csatlakozó Könyves Kálmán körút. Ezen a forgalmi útvéren kettős sorompó van a Városligetnél és a sorompók ellen gyakran hangzanak el kifogások. Az elmúlt évben a Közlekedéstudományi Egyesület felkérésére az Építőipari Közlekedési Műszaki Egyetem Őt-Vasúti-útépítés és Közlekedésügyi Tanszéke irányításával mérnökhallgató kollektíva vizsgálta a sorompónál a kérdést a vasúti és a közúti forgalom oldaláról. A fiatal műszakiak vizsgálat alá vették a közutat kapacitás, forgalombiztonsági és gazdaságossági szempontból; a vasúti forgalmat abból a szempontból: mennyi ideig tartják a sorompókat zárva és ennek milyen a napi eloszlása. A műszaki, tudományos és gazdaságossági nézőpontok alapján olyan módszereket kívánunk kialakítani, amelyek alapján a hasonló vizsgálatokat könnyebben elvégezhetik.

2—2,5 millió forint

vesztéség

Dr. Vásárhelyi Boldizsár Kossuth-díjas tanszékvezető, műszaki egyetemi tanár fiataljai rendkívül érdekes adatokat gyűjtöttek össze a vizsgálat alkalmával. 1960. november 9-én, egy szerdai napon a mérőcsoport tagjai »lesbeálltak« a Róbert Károly körút és a Hungária körút találkozásánál. 14 órán át reggel 6 órától este 8 óráig figyelték az eseményeket. Megállapították, hogy a Szob—Vác vasútvonalnál 14 órából 5 óra 11 percig volt zárva a sorompó a közúti járművek, köztük az 55-ös autóbussz előtt. A ceglédi kettős vágánynál már csak 2 óra 2 percig. Elfordult, például reggel 7—8 óra között, hogy a sorompót tiszter engedték le a közeledő vonatok miatt. A zárvatartás ideje a fenti időpontban összesen 35 percet tett ki.

A Hungária körúton mindkét irányban 14 óra leforgása alatt összesen 6700 egységjármű haladt át. A váci vasútvonalnál a járművek összes állásideje 53 órát tett ki. Ha az állásidőből adódó időkölség 4000 forintos összegéhez hozzászámítjuk a lassítás, gyorsítás üzemszükségét, amely kerekén 2500 forintot tesz ki, a népgazdasági veszteség 14 órára 6500 forint. Csak ennél a váci vasútvonali sorompónál évente 2—2,5 millió forintra becsülhető a többletkölség. Ez a forgalom növekedésével a későbbi években emelkedni fog.

Mi lenne a kivezető út ebből a kátyúból?

Röviden: nem tüneti kezelésre van szükség, hanem operációra! Ez a közlekedési szakemberek véleménye. Különböző intézkedésekkel a forgalmi »dugók« számát lejjebb lehet szorítani, például azzal, hogy a 20-as, 55-ös, 25-ös autóbusszok forgalmát másfelé terelik. Ez azonban nem oldja meg az igazi problémát. A kiút: alul- vagy felüljáró építése.

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Szerző: *Vig István*

Cím: *Hej sorompó!*

Forrás: *Magyar Nemzet*

Tárgy

385

Hely

~~459/10~~

Idő

"1961"

Személy

Helyszám

(Hely)

1961. márc. 5.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Ebben az ügyben a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban miniszterhelyettesi tanácskozás folyt Kossa István miniszter vezetésével és erre meghívták a fővárosi tanács képviselőit is.

A KPM I. vasúti főosztálya javaslatot terjesztett be, amelynek alapján a legkritikusabb közúti—vasúti csomóponton: a Kacsóh Pongrác út, Szegedi út, Róbert Károly, illetve Hungária körút sorompóinál és ehhez kapcsolódva, a Rákosrendező pályaudvarnál *alul- és felüljárókat kell létesíteni.* A vasúti főosztály megbízásából a MAV Vasúttervező Vállalat készíti el a vázlatot és a megközelítő költségvetést még ebben az évben. Ezt sürgősen le kell tárgyalni, mert az engedélyezési és kiviteli tervek készítése *1—2 évet is igénybe vesz.* A nagyszabású munka kapcsolódik majd városrendezési feladatokhoz, a rákosrendezői pályaudvar átépítéséhez, közművek áthelyezéséhez stb. A kiviteli munkálatokra *előrelátólag csak a harmadik öt-éves tervben kerülhet sor.*

Mindenesetre biztató, hogy az előtervezés már folyik a VASÚTTERV-nél, ahol a legjobb szakemberek foglalkoznak a feladattal, olyanok, akik az elmúlt másfél évtized alatt sok és nehéz problémát oldottak meg sikerrel.

Vig István