Fábri Ferenc

A négyes metróról - és a városi közlekedés fejlesztéséről

VISSZHANG - LII. évfolyam 22. szám, 2008. május 30.

Vargha Márton nem szereti a metrót - ez már önmeghatározásából is nyilvánvaló: "a bel-budai metró egyik ellenzője". Szíve joga, ez eddigi megnyilvánulásaiból is tudható. A főváros közlekedési gondjaira tett javaslatai azonban naivak, idealisták, olykor megtévesztőek. (Metró 4., csak kontra, ÉS, 2008/20.) Az egyéni közlekedés túlburjánzása - hogy az ő kifejezésével éljek - ugyanis nem teszi lehetővé, hogy a gondokat szintbeli megoldással oldjuk meg.

Magam még a 60-as és 70-es években számos városi közlekedési tervpályázaton vettem részt, így tudom, milyen nehéz egy csomóponton, a felszínen rendelkezésre álló helyen átvezetni a forgalmat, olykor lehetetlen egy-egy útvonalon úgy megvalósítani mindkét irányban a zöldhullámot, hogy az a keresztező utakat se tegye működésképtelenné. Mindeme tapasztalataim a 30-40 évvel korábbi forgalmi terhelésre érvényesek, azóta Budapest járműállománya a többszörösére nőtt, miközben a hely nem lett több. Így a forgalom áramlását nem lehet semmilyen intelligens rendszerrel megoldani - ezért váltak rendszeressé a csúcsforgalmi dugók. A tömegközlekedési járművek hiába állítják maguk előtt a közlekedési lámpákat, attól a csomópont átbocsátó-képessége nem fog nőni: egy-egy sávon (jó esetben) kb. két másodpercenként haladhat át egy személyautó, a sávok száma pedig a helyszín függvénye.

Ez azt jelenti, hogy ha két útvonal találkozásánál két-két felállósáv létesíthető, akkor a kétperces ciklus alatt, a sárga időket is figyelembe véve: 110 mp/2 mp = 55 gépkocsi/sáv, 55×2 sáv = 110 egységjármű (személyautó) bocsátható át irányonként. Ha a felállósávok száma mindkét irányban három, akkor 55×3 = 165 kocsi, nem több. Három vagy több irány esetén e mennyiség csökken, ám e számok is felső határok, a gyakorlatban nem valósulnak meg. Egy-egy teherautó két-három, egy autóbusz három személyautónak felel meg, az átbocsátóképesség számításánál ezt is figyelembe kell venni.

A csomópontnak a betorkolló útvonalak együttes járműszámát kell átvezetni, ez a kapacitás tehát egy határon túl nem növelhető - ellentétben a gépkocsik számával, amely még ma is meredeken emelkedik. Ezért építettük az automobilizmus fellendülése idején tucatjával a felüljárókat, hasonló kétszintű megoldást jelent a metróépítés is.

Vargha azon javaslata, hogy "a hatos villamos kicsit gyorsít, a hetes busz kicsit lassít" - nem csökkenti a személykocsik számát, ahogy a buszsávok kijelölése és más tömegközlekedési szervezési lépések sem, így a kollektív járművek gyorsasága jelentősen nem növelhető. A buszsávok működését érdemes megfigyelni a Rákóczi úton, ahol azokat nemcsak a taxik, de a jobbra forduló járművek is igénybe veszik. A lámpás szabályozás ezen aligha tud segíteni, a keresztirányú forgalom fékező, visszatartó hatása nem küszöbölhető ki. Az "autópálya-szerű" üzem nagyvárosban nemcsak illúzió, de ámítás is. Lehetne persze keresztezésmentes busz- és villamossávokat létesíteni a felszínen, ám ezek teljesen szétdarabolnák a várost, hidak építéséhez pedig a felhajtók miatt még több helyre lenne szükség.

Hamis az az érv is, hogy a belváros tehermentesítése, a dugódíj és egyéb, a személyautó-forgalmat korlátozó rendszabályok helyettesítik a földalattit. Ezek az egyéni felől a tömegközlekedésre terelik az utasokat, amihez nagyobb teljesítményű hálózat szükséges. Nem véletlen, hogy ezekkel az eszközökkel olyan metropolisok éltek, ahol már évtizedek óta kiterjedt metróhálózat létezik - mint London és Párizs. A nemzetközi tendencia szerint egyre több nagyváros kezd új metró építésébe, és fejleszti, bővíti korábbi,

külön szintű gyorsvasúti hálózatát. A föld alatti nagyváros koncepciója nemcsak a metróalagutak, de a mélyben épülő parkolók révén s egyre inkább a közösségi épületek szint alatti tereinek felhasználásában is érvényesül.

Abban viszont egyetértek Vargha Mártonnal, hogy a Lágymányosi híd villamospályáját vétek volt több mint egy évtizedig kihasználatlanul hagyni - nem mintha egy ott átvezetett viszonylat helyettesíthetné a négyes metrót. A közlekedési káosz ellenszere a produktív tömegközlekedés, amelyet valóban nem szabad leépíteni, inkább fejleszteni kell - ennek fő eleme a földalatti.

Véleményünk pénzügyi kérdésekben is megegyezik, a szocializmusból örökölt hagyomány szerint csak elkezdeni nehéz egy nagyberuházást, a befejezéshez - kénytelen-kelletlen - az állam mindig a zsebébe nyúl. Ebben persze az is benne van, hogy ilyen komplex és nagyméretű munka költségeit előzetesen lehetetlen pontosan megbecsülni. Mióta világ a világ, a nagyberuházások túllépték az anyagi előirányzatokat. Így van ez a római kor óta, ez azonban nem indokolja, hogy lemondjunk róluk.

Fábri Ferenc