

A főváros új fő- és mellékútvonal-rendszeréről

Folytatjuk a Budapesti Közlekedési Együttműködési Bizottság terveinek, intézkedéseinek ismertetését.

A történeti fejlődés során a kialakuló városszerkezettel szoros összefüggésben fejlődött ki a főváros forgalmi hálózatának gerince — a főúthálózat is. A városfejlesztés egyik legfontosabb feladata — a rohamos motorizációs fejlődés előtérbe kerülésével — a városi közlekedésfejlesztés, azon belül a városi közúti főúthálózat átfogó fejlesztése. A közúti forgalom döntő hányada — Budapest 80%-a — ugyanis az úthálózat e viszonylag kis részén bonyolódik le.

A főváros személygépkocsi-állománya szinte ugrásszerűen emelkedett a jelenlegi 66 ezerre. Jelentősen nőtt a tehergépjárművek száma is. Ma már naponta mintegy 180 ezer gépjármű vesz részt a főváros forgalmában. E számok különösen nagy súlyt adnak annak a megállapításnak, hogy egy helyesen kialakított és jól jelzett főútvonal-rendszer az egész város közlekedését meghatározza. Budapest főútvonal-rendszerét 1962-ben jelölték ki, s az azóta lényegében nem változott.

Szükséges itt hangsúlyozni, hogy a fentiekben alkalmazott két különböző megfogalmazás tartalmi különbséget takar.

A városi főúthálózatnak — mint úthálózat-fejlesztési kategóriának — fogalomköre a főforgalmi utakat, az autótutakat és autópályákat tartalmazza.

A főútvonal-rendszer pedig az áthaladási elsőbbség szabályainak alkalmazása szempontjából jogilag megkülönböztetett — a Kresz által előírt jelzőtáblákkal jelzett és védett — útvonalak rendszere. Ez utóbbi fogalomkör tartalma bővebb: magában foglalja a városi főúthálózat elemein kívül az átmenő-forgalmi utakat, sőt egyes gyűjtőutakat is.

Eddig még nem esett szó egy budapesti sajátosságról, a „védett” útvonalakról. Mi is a védett útvonal valójában? Olyan mellékútvonal, mely alárendelt útkereszteződésekkal rendelkezik. Tehát a rajta közlekedő járművezető — hacsak nem ismeri a helyszínt — az utat keresztező mellékútvonalak végénél kihelyezett „Elsőbbségadás kötelező” vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblák hátoldalaról indirekt módon nyer információt arról, hogy áthaladási elsőbbsége van. Arról, hogy hol kezdődik, merre kanyarodik, s hol végződik a védett útvonal, nincs tudomása.

Mindenesetre mérésekkel igazolt tény, hogy a hiányos jelzésrendszer ellenére a „védett” útvonalakon mért utazási sebesség megközelíti az összehangolt jelzőlámpa-rendszerrel irányított útvonalakon kifejezhető sebességet.

Mint említettük, az 1962-ben kijelölt főútvonal-rendszer lényegileg nem változott, viszont a gépjárműállomány és ezzel együtt mind a individuális, mind pedig a tömegközlekedés (az utóbbin belül leginkább az autóbussz-közlekedés) nagymértékű növekedése tapasztalható.

A védett útvonalak létrehozását egyrészt a megnövekedett közúti forgalom, másrészt a tömegközlekedés rohamos fejlődése kényszerítette ki. Olyan útvonalak áthaladási elsőbbségét kellett tehát biztosítani, amelyek a rajtuk lebonyolódó forgalom nagyság, vagy jelentős tömegközlekedési vonalak áthaladása szempontjából ezt igényelték, építési kialakításuk azonban nem elégítette ki a főútvonallal szemben támasztott követelményeket. Megállapítható, hogy a megnövekedett közlekedési igények a védett útvonalak létesítése révén, bár szükség-szerűen, de nem a leghatékonyabb módon nyertek életet.

Természetesen a forgalom dinamikus fejlődése megnövekedett követelményeket támaszt nemcsak az útháló-zattal, hanem a forgalmát kiszolgáló létesítményekkel, közúti jelzésekkel és a forgalomirányítással szemben is. Szükségszerű tehát, hogy az egyre gyorsuló ütemű út-

és csomópontépítéssel párhuzamosan a jelzőlámpák, közúti jelzőtáblák, burkolati jelek és nem utolsósorban a jelzési rendszer is korszerűsödjék.

Felmerül a kérdés: mi legyen a jelzésteknikailag nem korrekt, ugyanakkor nagy forgalmat lebonyolító védett útvonalak sorsa? Hogy világosan lássuk a helyzetet, tekintsük át a két leggyakrabban előforduló alapesetet:

● Egyenrangú utak csatlakozása esetén a jobbkezes-szalvány érvényes. A jobbkezes felől érkező jármű elsőbbséget élvez, függetlenül attól, hogy milyen irányban kíván továbbhaladni. (A megkülönböztetett gépjárműveknek és a villamosnak azonban balkezes felől érkezésnél is elsőbbsége van.) Ez a külső beavatkozást nem igénylő, látszólag egyszerű forgalomszabályozás, figyelembe véve a városi csomópontoknál általában rossz kilátási viszonyokat, azt vonja maga után, hogy a járművek kis sebességgel közelítik meg az útkereszteződést. Így minden egyenrangú útkereszteződés jelentős sebességcsökkenést idéz elő, tehát ezeken az útvonalakon alacsony utazási sebességek s nagy közlekedésüzemi költségek adódnak.

● Áthaladási elsőbbség biztosítása a keresztező utak alárendelésével. Az alárendelés „Elsőbbségadás kötelező” vagy „Állj, elsőbbségadás kötelező” táblával történik. Később részletesebben ismertetendő szempontok (forgalom, kiépítettség stb.) alapján történő fölérendelés esetén a fölérendelt útvonalon haladó gépjárművek számára a forgalmi körülmények rendkívül előnyössé válnak. Jelentősen növekszik az utazási sebesség, különösen akkor, ha a gépjármű-vezetőnek már a keresztezés előtt is tudomása van arról, hogy elsőbbsége van, s erről egy következetes jelzési rendszer tájékoztatja.

De még a fölérendelt útvonalaknál is akadnak problémák. Például a főútvonalak kereszteződésénél. Itt szinte minden esetben az elsőbbség időbeli megosztása, éjjel-nappal működő jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetése indokolt. A keresztező utak szempontjából is kedvezőtlen helyzet áll elő, ha az elsőbbséggel bíró főútvonalon a forgalom számottevően megnövekedik, mert akkor a mellékútvonalakon haladók számára a helyzet elviselhetetlenné válik, jelentős idővesztések adódnak (pl. Kossuth L. u.—Simmelweis u. kereszteződése, a Síp utca Rákóczi úti torkolata stb.).

Ilyen esetekben a gépjárművezetők gyakran elvesztik türelmüket, és „kitörnek”. Ez súlyos baleseti forrás. A főútvonalakon elhelyezett kijelölt gyalogátkelőhelyek is csökkent értékűvé válnak. A gyalogosok nem érzik a velük párhuzamosan haladó járműszozlop biztonságát nyújtó fedezetét.

De térjünk vissza a „védett” útvonalak kérdésére.

A főútvonal—mellékútvonal rendszer és az egyenrangú útrendszer összehasonlítása alapján a jelenlegi forgalmi igényeket és körülményeket figyelembe véve a megoldás módja, hogy korrekt jelzési rendszer megteremtése érdekében a meghatározott követelményeknek eleget tevő védett útvonalakat főútvonallá kell nyilvánítani. Így kialakulhat a fővárosban egy egységes fő- és mellékútvonal-rendszer. A főútvonal-megkülönböztetés rangot ad. Ezért a jövőbeni főútvonalaknak a következő főbb alapkövetelményeknek kell megfelelniök:

- A főútvonal-hálózatnak biztosítani kell a szerves kapcsolódást az országos főútvonalakhoz;
- A főútvonal-hálózat legyen összhangban a távlati városépítési és közlekedésfejlesztési elképzelésekkel. Nem szabad olyan területen forgalomvonzó utat teremteni, ahol később pl. egy lakótelep centruma fog elhelyezkedni. Egy rossz példa: a József Attila lakó-

telep központján keresztül a Pöttyös utca és Napfény utca a lakótelep városépítészeti egységét, a környezeti hatást megbontó, rendkívül zavaró átmenő forgalmat bonyolít le;

- A főútvonal személygépkocsi-egységben mért forgalma többszörös legyen, mint a keresztező mellékútvonalak forgalma;
- Nagyon fontos a főútvonalak építési kialakítása. A gépjárművezetők azt tekintik természetesnek, hogy a szélesebb keresztszeti kialakítású, jobb vonalvezetésű, kedvezőbb megvilágítású utak élveznek áthaladási elsőbbséget.

Napjaink baleseti statisztikájában első helyen szerepelnek azok a csomópontok, amelyeken több főútvonal keresztezi egymást, és a keresztező főútvonalak elsőbbségi viszonyai nem állnak összhangban a rajtuk lebonyolódó forgalom nagyságával vagy geometriai kialakításukkal. Egyes irányok erőszakolt átvezetése, ha azt akár a forgalom, akár a kiépítettség nem indokolja, közlekedési multunk olyan öröksége, mely ma már megérett a felszámolásra. Minden gépjárművezető által jól ismert példa a Villányi út—Karolina út csomópont, vagy a Kőbányai út—Könyves K. körút kereszteződése. E csomópontokban éjjel-nappali üzemű jelzőlámpás forga-

lomi
hogy
szem
vetel
jelző
lehet
Az ú
koza
szaki
nyitv

pontjából szükséges, de jelenleg a főútvonal kritériumait még nem kielégítő műszaki jellemzőkkel rendelkező útvonalaink paramétereinek emelésével.

A távlati főúthálózat forgalmi tervezése természetesen új városi autópályák, közúti hidak és alagutak, többszintes forgalmi csomópontok létesítésével is számol.

A fentiekben vázolt követelmények szem előtt tartásával — a BKEB legutóbbi határozata nyomán — megkezdődött az új fő- és mellékútvonal-hálózat kialakításának programja.

Az elvek szakszerű és következetes végrehajtásával a fővárosi közlekedés régóta vajúdó problémája nyer megoldást.

Derzsi András és Lelkes Mihály

a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóságának mérnökei



*Javaslat Budapest
főútvonalhálózatára.*