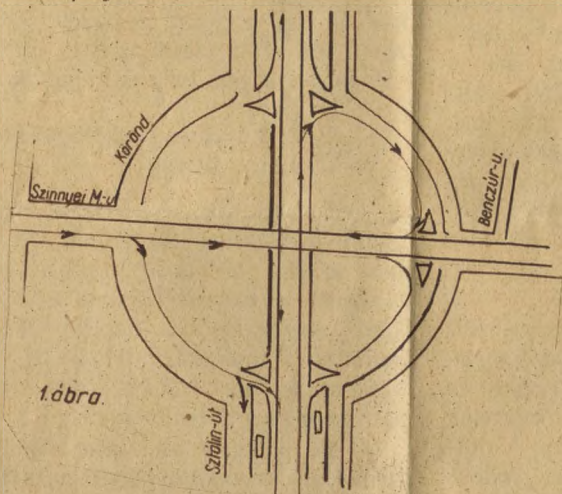


Tiszta keresztezések feloldása

A közlekedési rendőrség és a Budapesti Városrendezési Iroda komplex-brigádjának közleménye

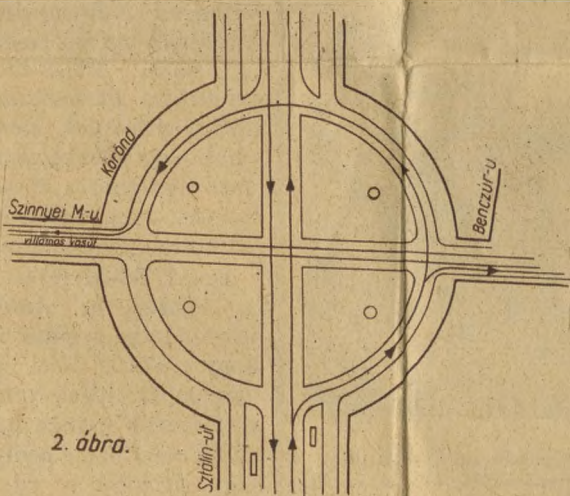
A főváros több útvonalán a közlekedési eszközök száma oly nagymértékben megnőtt, hogy már a multban szűkségessé vált az ú. n. *tiszta keresztezések* bevezetése. Mint tudjuk, a tiszta keresztezés kétségtelenül *megeöveli a keresztezések egyenes irányú teljesítőképességét*, mert az áthaladó járműveket nem zavarják a bekanyarodó járművek, a bekanyarodó járműveket azonban igen sok esetben *komoly úttöbblet megtételére kényszerítik*. Ez az ú. n. *háztöbbletű forgalom*.



A Körönd forgalmi terve (1. változat). A nyíllal ellátott vastag vonal a forgalmi irányt jelzi. Példaként egy kis- és egy nagyíves befordulást tüntettünk fel.

Három megoldás az úttöbblet csökkentésére

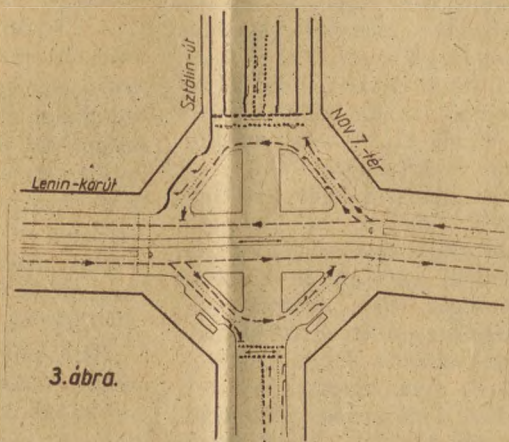
A keresztezés méreteitől függően *többször megoldással* próbálkoztak már, hogy ezt az úttöbbletet a *minimálisra csökkentsék*. A *szovjet szakkönyvek* két ilyen megoldási módot mutatnak be, amelyeket nálunk is alkalmazni kívánunk. Az egyik megoldást néhai *Piszarjev* professzor, szovjet akadémikus írja le könyvében. (1. ábra). Ez tulaj-



A Körönd forgalmi terve (2. változat). A nyíllal ellátott vastag vonal a forgalmi irányt jelzi. Példaként egy kis- és egy nagyíves befordulást tüntettünk fel.

donképpen a *kétszintű keresztezés lóherealakú csallakozásainak szintbeni megoldása*. A megoldás lényege abban áll, hogy maga a keresztezés *tiszta keresztezésként kezelendő*, míg a beforduló forgalom részére a keresztezési négy-szög négy sarkában *terelő-szigetekkel elválasztott külön utak állanak rendelkezésre*, amelyeken a mellékelt ábrán feltüntetett módon kell közlekedni.

A másik megoldást *Perlin* ismertette az „Építészet és építés” c. szovjet folyóiratban, *Fiselzon* mérnök tervei szerint. Ez a megoldási mód (2. ábra) abban áll, hogy magát a keresztezést tiszta keresztezésként fogjuk fel, az oldalsó körforgalmi úttesten azonban, *Piszarjev* megoldásától eltérően, *egyirányú forgalom van, a jobbirányú körforgalom szabályai szerint*. Ennél a megoldásnál, mint ezt a 2. sz. ábrán láthatjuk, a nagyívben beforduló járműveknek *viszonylag hosszabb utat kell megtenniök*, mint az első ábrán ismertetett megoldás esetében. Mindkét esetben, hogy a



A November 7-tér forgalmi terve. A vastag szaggatott vonal a forgalmi irányt jelzi. Példaként egy kis- és egy nagyíves befordulást tüntettünk fel. A szabad jelzés a Nagykörút irányában van

gyalogjárókat megvédjük a kis- és nagyívben beforduló járművektől, a gyalogátkelő sávokat a keresztezési négy-szög *legkülső sávjában* helyezük el oly módon, hogy ezzel az összes *be- és kikanyarodó forgalom* az átkelő sávok határolta területen *belül* bonyolódjék le.

Szóljanak hozzá a gépkocsivezetők !

Az itt ismertetett két megoldás, mint az ábrák mutatják, terv formájában a *Köröndre* már *készen áll*. Az ismertetés azt a célt szolgálja, hogy az *Autó-Motor* hasábjain keresztül már a tervezés során *módot adjunk a gépkocsivezetők karlársaknak a hozzászólása és így lehetőség nyíllék a legcélszerűbb megoldás megéplítésére*.

Természetesen fővárosunkban vannak olyan adott-ságok, amelyek vagy csak az egyik — pl. a November 7. téren a *Fiselzon-félet* (3. ábra) — vagy csak a másik megoldást teszik lehetővé. A vázlatokon feltüntetett helyen, a *Köröndön*, azonban mindkét megoldás létesíthető. (T. B.)