

# A sebesség emelésének és a balesetek csökkentésének lehetőségei a főváros útvonalain

A közlekedési rendőrség és a Budapesti Városrendezési Iroda komplexbrigádjának közleménye

A nagyvárosi utakat forgalmi jelentőségük alapján az alábbiak szerint csoportosítjuk:

főforgalmi- vagy átmenő utak,  
gyűjtő-utak,  
lakó-utcák.

A főforgalmi utak rendeltetése, hogy a városon keresztül, illetve egyes városrészek között minél szabadabb, biztonságosabb és gyorsabb összeköttetést nyújtson. A főforgalmi utak kijelölésénél fontos tényező az úttest szélessége és a burkolat minősége is, azonban ezek a már kialakult úthálózat rendszerében, fontosságuk ellenére, a kiszélesítés lehetőségének idejéig csak másodrendű jelentőségűek lehetnek. Főforgalmi utaknál a forgalombiztonság szempontjából különös figyelmet kell fordítani arra, hogy a járóművek és a gyalogosforgalom keresztezéseinek számát a legkisebbre csökkentjük, hogy minél nagyobb mértékben kiküszöböljük az úttest szélén álló, vagy várakozó járóművek akadályozó hatását és hogy a lehető legalacsonyabbra csökkentjük a főforgalmi útra merőleges, illetve azt keresztező útvonalak számát. A főforgalmi utak elhelyezkedése akkor mondható kedvezőnek, ha azok egymástól általában 500—1000 méter távolságban fekszenek.

## Gyorsabb és gazdaságosabb forgalom

A főforgalmi utak között fekvő területen lévő útvonalhálózat a lakó-utcák hálózata. Forgalmi szempontból rendkívül kedvezőtlen az, ha a lakó-utcák közvetlenül bekapcsolódnak a főforgalmi útvonalakba, mert a sűrű keresztezések veszélye erősen lelassítja ezek forgalmát. Ezért a lakó-utcákat nem szabad a főforgalmi utakba közvetlenül bekötöni.

A lakó-utcák a rajtuk lebonyolódó helyi forgalmat a gyűjtő-utak hálózatának adják át, amiből az következik, hogy csak a gyűjtő-utakat szabad helyenként bekötöni a főforgalmi útvonalba. A gyűjtő-utak bekötéseinek egymástól való távolsága azonban — a lehetőség szerint — nem szabad, hogy kevesebb legyen, mint 500 méter.

Erre a távolságra azért van szükség, hogy az egyes bekötések között a közúti járóművek forgalmát biztonságosabbá tegyük, illetve módot nyújtsunk arra, hogy sebességüket jobban kihasználhassák.

A sebesség kihasználásának nemcsak az az eredménye, hogy a járómű gyorsabban jut egyik helyről a másikra, hanem ennek a körülménynek lényeges gazdasági jelentősége is van, ami a tervgazdálkodásban nem elhanyagolható szempont. Ez a gazdasági jelentőség abban áll, hogy a járóművek folyamatos, egyenletes haladását biztosíthatjuk. A főforgalmi utak ilyen szabályozásánál nincs szükség arra, hogy a vezető állandóan lassításra és gyorsí-

tásra kényszerüljön. Így elérhetjük azt, hogy az üzemanyagfogyasztás csökkenjen és a gépjármű üzemének határfoka növekedjék. Ez a szempont a villamosvasúti járóművek üzeme szempontjából is jelentős, mert a sok ki- és bekapcsolás következtében, — amire a vezető a betorkoló utcák miatt kényszerül, — tekintélyesen megnő a villamos motorok áramfogyasztása.

A főforgalmi útvonalba egymástól kis távolságra betorkoló lakó-, vagy gyűjtő-utak baleseti szempontból is rendkívül kedvezőtlenek. A balesetstatisztikai térkép jellemzően alátámasztja ezt, mert azt mutatja, hogy a közlekedési balesetek tekintélyes része a kereszteződésekben, illetve úttorkolatokban fordul elő.

## Az alacsony gépjárműsebességhatár oka

A főforgalmi utakba betorkoló, vagy azokat keresztező gyűjtő-utak egymástól megfelelő távolságra történő elosztásának elve, fővárosunk építésénél, úthálózatának kialakulása idején nem érvényesült, mert hiszen nem csupán fővárosunk, hanem Európa egyéb nagyvárosai is lényegesen előbb fejlődtek nagygyá, mintsem a nagobbmértvű gépjárműforgalom kifejlődése megindult volna.

Ennek a hibás építkezésnek, amely a közlekedési szempontokat figyelmen kívül hagyta, volt a következménye, hogy fővárosunkban a gépjárművek legnagyobb haladási sebességét viszonylag

alacsonyán állapították meg és, hogy közlekedési szabályaink a főforgalmi útvonalakon is csak ugyanolyan sebességet engedélyeznek, mint az alárendeltébb jelentőségű mellékutakon.

Sz. G. Piszarev szovjet professzor Városi közlekedés c. könyvének A sebességnormásítás kérdésének általános szempontjairól szóló fejezetében az alábbiakat írja:

„A sebesség normásításához a biztonság szempontjából kell nyúlni, azonban a maximális sebességtől bizonyos fokig függ az utazósebesség is és következőképpen az utazásra fordított összidő is. A különböző nemű járóművek maximális sebességét a közlekedésnek az illető országban, területen, vagy városban érvényes típus-szabályai állapítják meg. Minden város, eme általános normákra alapozva és azokat túl nem haladva, a főbb útvonalak helyi sajátosságaihoz alkalmazza őket.”

Egyes országokban az ilyen, — külön útvonalak szerinti — normásításnak nagy jelentőséget tulajdonítanak: a normákat állandóan helyesbítik és teljesítjük felett rendszeres felügyelet folyik.

A Szovjetunió városaiban érvényes szabályok szerint a sebességnek nem szabad meghaladnia az alanti táblázatban felsorolt normákat (km/óra). A táblázatban feltüntetett sebességek csak jó látási viszonyok, az út akadálytalan-sága, zavaró körülményektől való mentessége, valamint a sebességkorlátozó jelzések hiánya esetén vannak megengedve.

A közlekedési eszköz neve	Moszkvában elfogadott	Leningrádban normák szerint	A típuszabályokban
Személygépkocsik	50	65	45
Villamosvonatok, trolleybuszok és autóbuszok	40	50	40
Tehergépkocsik	35	40	35
Pótkocsis gépkocsik	nincs rendelkezés	35	30
Kerékpárok	15	15	nincs rendelkezés
Igázzállítók	12	nincs rendelkezés	nincs rendelkezés

Angliában a maximális sebesség a városi utcákon minden motoros járóműre nézve 48 km/óra, tehergépkocsik előzésénél a sebesség 56 km/óraig fokozható.

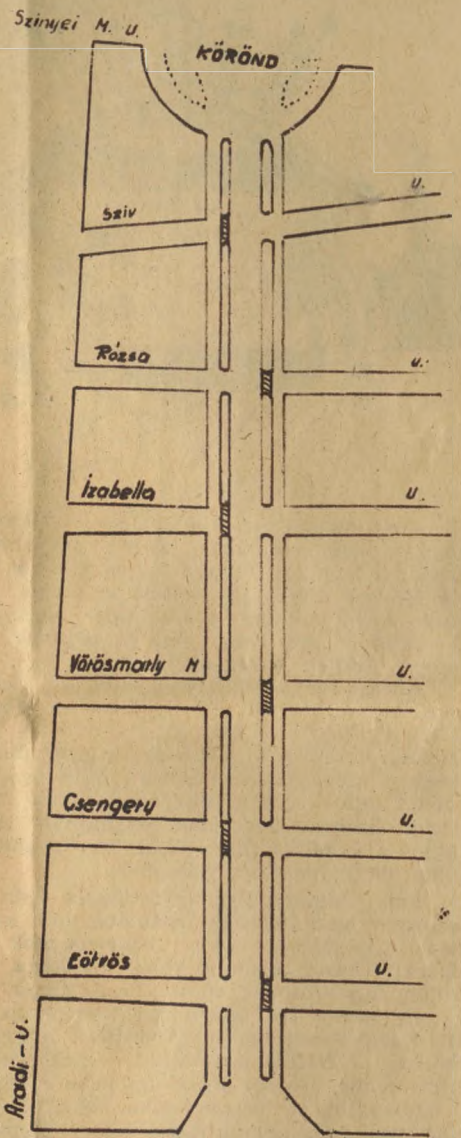
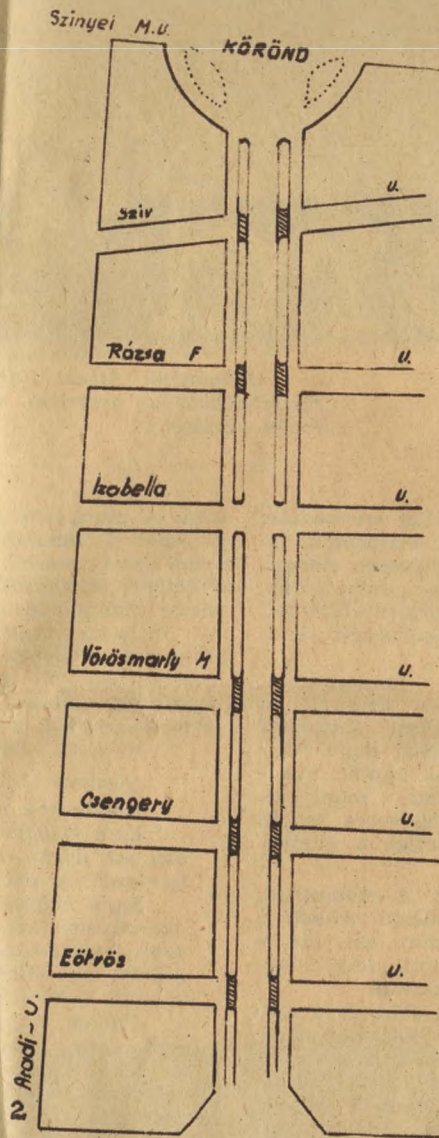
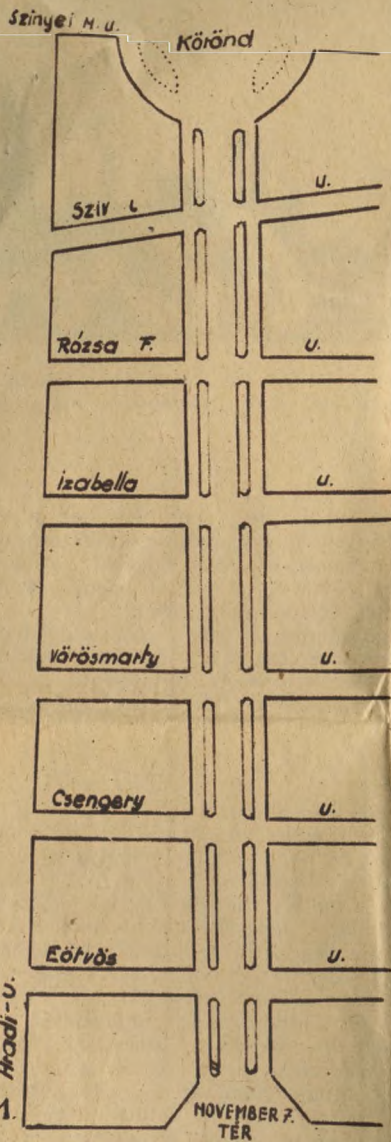
Franciaországban a város határán belül közlekedő gépkocsikra nézve az alábbi sebességnormák vannak megállapítva:

	Utasszállító	Tehergépkocsi
5.5 tonna súlyig	64	60
6.5—10 tonna súlyig	55	50
10 tonnán felül	45	40

New-Yorkban a megengedett sebességek a gyorsforgalmi utakon a város határain belül — 52 km/óra. A városi utcákon — 40 és 32 km/óra. A város üzleti negyedeinek legterheltebb utcáin 24 km/óra.

## Hogyan emelhető a sebesség — a baleset veszélye nélkül

A Piszarev professzor által lefektetett elvek és a felsorolt összehasonlító példák, valamint a gyakorlati tapasztalatok is azt mutatják, hogy a főforgalmi útvonalainkon ma megengedett legnagyobb haladási sebesség gazdasági szempontból már nem kielégítő, de a technika fejlődése is régen túlhaladta azt. Ezért, miután a közlekedés fejlődésével a főváros úthálózatának kialakulása idején nem számoltak, ma kell megtalálnunk a segítés módját. A segítés abban állhat, hogy főforgalmi útjainkba lépten-nyomon betorkoló lakó-utcák torkolatait lezárjuk és csak egy-egy gyűjtő-utat engedünk szabadon a főforgalmi útba torkollni, illetve csak egy-egy gyűjtő-utat vezetünk a főforgalmi úton keresztül. Ez a megoldás a mai körülmények között 100%-os segítés mód lenne, azonban Budapest utcahálózata nem mindeniütt engedi



meg a lakó-utcák ilyen lezárását. Ezen a helyeken úgy lehet segíteni a közlekedésen és az összeütközések veszélye akként csökkenthető, hogy a lakó-utcákba, illetve a lakó-utcákból csak a kisíves kanyarodást engedjük meg, míg a nagy íven kanyarodó forgalomnak a háztömbök körül kell lebonyolódnia.

A budapesti rendőrkapitányság közlekedésrendészeti osztálya a Budapesti Városrendezési Irodával egyetértésben ezt a megoldást kívánja próbaképpen alkalmazni a Kőrönd és a November 7-e tér és a Hősök-tere közötti szakaszon és amennyiben a módosítás beváltja a hozzáfűzött reményeket, hasonló elvek alapján kívánja szabályozni a Szent István-körút forgalmát.

A Sztálin-utat a keresztező lakó-utcák általában 70—80 méteres szakaszokban metszik, a November 7-e-tér és a Körönd között. A Körönd és a Hősök-tere közötti szakaszon a keresztező utcák távolsága körülbelül 140—180 méter.

### Kétféle rendezési elgondolás

A kis távolságok miatt a gépjárművek még a megengedett 40 km/óra-sebességet sem fejthetik ki biztonságosan, s ha ezt mégis megkísérlik, akkor — amint ezt a statisztika mutatja, — a keresztezéseknél könnyen baleset keletkezhetik. (I. sz. ábra.)

A II. ábrán látható elgondolás szerint az ilyen balesetek kiküszöbölése céljából a Sztálin-útnak fentemlített szakaszán a keresztező forgalmat csak az Izabella-utcánál, a Köröndön és a Bajza-utcánál engednék meg. A lakó-utcák forgalmát a Sztálin-út szélső, kiszolgáló útjai gyűjtenék össze és ez az említett keresztezési pontokon fonódhatna a középső útpálya forgalmával.

A másik elgondolás szerint a lakó-utcák torkolatánál megszakadó sétány egymással ellentétes oldalon való összekötésével biztosítanák a középső útpálya forgalmát. (III. sz. ábra.)

A módosítás megvalósítása esetén a középső útpályán a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/óra-ra volna emelhető, a megnövekedett biztonság miatt.

Miután a keresztező forgalmat így kevesebb pontra koncentráljuk, a megengedett keresztezési pontokon előreláthatólag forgalomirányító közegre lesz szükség.

A Szent István-körút forgalmának megjavítása céljából a nagyíves kanyarodást a Margithid és a Marx-tér között meg kell szüntetni és a keresztező forgalmat a Szent István-körutat közepén metsző gyűjtő-út lezárása miatt a Szemere—Csáky-utcai kereszteződésénél lehet csupán megengedni. Az összes többi utcából, illetve utcákba csak a kisíves befordulás engedhető meg.

A nagy íven kanyarodó forgalom a háztömbök körül bonyolítható le. Ez a megoldás lehetővé teszi, hogy a Szent István-körúton ma üzmeben lévő forgalomszabályozó lámpákat, a Szemere—Csáky-utcai kereszteződés kivételével kikapcsoljuk és ezáltal ezen az útvonalszakaszon is jelentősen megnöveljük az utazási sebességet. Az út terheltségére, valamint vegyes forgalmára tekintettel itt a maximális sebesség emelése ezidőszert még nem engedhető meg.

Az említett két példa csupán kísérleti javaslat és amennyiben ezek a gyakorlatban beválnak, fővárosunk egyéb főforgalmi útjaira vonatkozólag is hasonló módosításokra kerülhet a sor.

Munkánk megjavítása és eredményesebbé tétele céljából felkérjük az „Autó-Motor” olvasóit, a közlekedési dolgozókat, hogy a felvetett problémával kapcsolatban közöljék észrevételeiket, hogy így minden szempontot figyelembevéve, közös munkával javíthassuk szocializmust építő hazánk fővárosának közlekedését.

\*

Nézetünk szerint a főforgalmi utak keresztezésének problémája esetleg a külföldön jól bevált »stop-utcák« bevezetésével is megoldható volna, amit gazdaságossági szempontok is indokolnak. (A Szerk.)