

Utak és útrendszerek kialakulása II. Belső városrészek szűk utcáinak forgalmi problémái

Írta: Ruisz Rezső



Az utak szélesítésének egyik régóta használatos módja az árkádosítás.

A legsúlyosabb forgalmi problémák a modern nagyvárosokban és így Budapesten is a régi városrészekben jelentkeznek. Nézzük, miben nyilvánulnak ezek meg?

Elsősorban az útvonalak szélességi méreteiben. A városok keletkezésük idején fallal körülrzárt és védett lakótelepek voltak. Ahhoz, hogy minél nagyobb tömegek számára nyújtsanak védelmet és a falépítés költségei se legyenek elviselhetetlenek, a lakóházak között csak keskeny utcákat lehetett hagyni.

Ezekben az utcákban igen gyakran mindennemű kocsiforgalom lehetetlen volt, csak gyalog lehetett rajtuk közlekedni. Ezért sok utca a dombos, hegyes vidéken lépcsőkkel is épült. De ahol kocsiforgalomra is szükség volt, ott is csak olyan keskeny utca épült, ami éppen csak egy, maximálisan két kocsi közlekedését tette lehetővé. És minthogy a középkori kocsimérete legfeljebb egy méter ötven centiméter volt, az ilyen utcák többnyire három-négy méter szélességre épültek. A mai forgalomban ezzel szemben az átlagos kocsiszélesség már három méter felé jár és egyre gyakrabban találkozunk olyan kocsikkal is, amelyek szélességi méretei ezt is meghaladják.

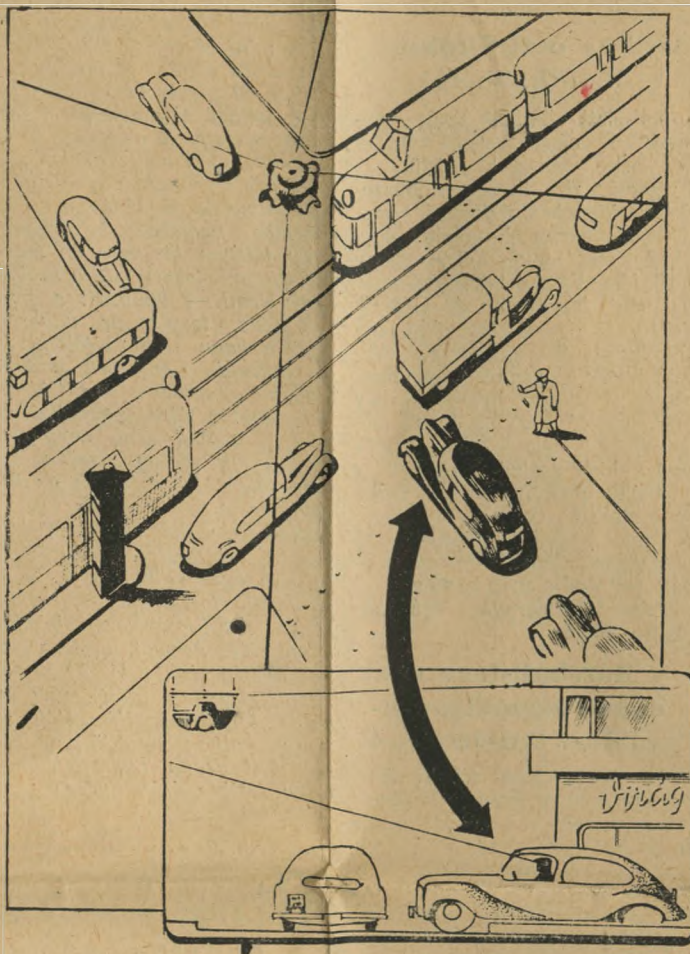
Igy, amíg a Váci-utca valamikor széles városi útvonalnak számított, addig ma csaknem alkalmatlan a korszerű forgalom lebonyolítására. Pedig a lehetőségeket egyre inkább biztosítani kell annak arányában, ahogy a forgalom növekszik.

A forgalom leginkább a régi városrészek teljes átépítését követelné meg. Erre azonban sok ok miatt nincs lehetőség. Először is a régi városrészek lebontása nagy költséget jelentene, másodsorban sok esetben kár a régi szép városképet tönkretenni és egyes művészileg különösen értékes épületek lebontani.

A városrendezők ezért sokszor úgy igyekeznek eredményt elérni, hogy árkádostják az útvonalat szegélyező házsorokat. Ez annyit jelent, hogy kibontják az épületek utcára néző földszintjét, az üzlethelyiség helyére gyalogjárót építenek és a kétoldali gyalogjáró szélességével növelik a kocsiforgalom céljaira szolgáló útterületeket. Ezzel a módszerrel kívánja a korszerű városrendezés kiszélesíteni a Petőfi Sándor- és Bécsi-utcát, olymódon, hogy a Sztálin-térről az Apponyi-térig vezető útvonalat négy méterrel bővíti. Ez a módszer segíthet a Calvin-téren is,

ahol a Tolbuczin-körút felé kivezető szűk keresztmetszetet lehetne egy üzletor megszüntetésével megjavítani.

Minderre annát is inkább szükség van, mert a megnövelt keresztmetszetű utcák segítségével is csak egyirányú forgalmat lehet ezekben az utcákban fenntartani, pedig az egyirányú forgalom csak szükségmegoldás a városi utak vonalvezetésében. Az egyirányú utcák bevezetése rendkívül komoly eszköz. Gondoljunk csak arra, miként alakulna a forgalom a Váci-utcában, ha nem egyirányú for-



Azelőtt — miután a közlekedés elsősorban a gyalogosok és lovas járművek szempontjai után igazodott — a forgalmi lámpákat magasan, az úttest felett függesztették fel. A gépkocsik vezetői azonban az alacsonyépítésű járműveikből nem láthatták jól a fényjelzéseket.

galmat rendelték volna ott el? Egy utca ugyanis hiába bír két nyomszétességgel abból a célból, hogy ott kétirányú forgalmat tartunk fenn. Az egyik nyomot ugyanis állandóan elfoglalja a várakozó kocsik sora. De ha a kocsik megállását egy ilyen utcában meg is tiltanánk, akkor is rendkívül veszélyes volna a nagy sebességgel közlekedő kocsik forgalmát kétirányban fenntartani, nem szólván arról, hogy ezzel lehetetlenné lennének minden-

nemű előzést, amire pedig még azonos sebességgel közlekedő járműveknél is (kocsik meghibásodása, stb.) szükség van.

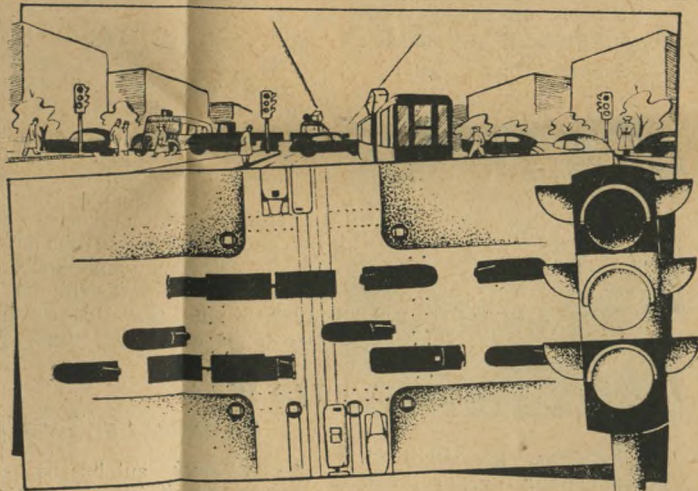
Még inkább szaporodnak a nehézségek azonban a belső városrészekben az útkeresztezéseknél. A szűk utcák között még a mérsékelt sebességgel haladó gépjárművek is, az útkeresztezéseknél sebességüket jelentős mértékben lecsökkenteni kénytelenek, mert a keresztutcaik átlátásának nehézségei miatt állandóan fennáll a veszélye annak, hogy egymásba futnak.

A forgalom biztonságának és bizonyos sebességének biztosítása miatt is, rendkívül költséges forgalomirányító berendezéseket kell tehát építeni az útkeresztezéseknél. Ezeket a biztosító berendezéseket, nem is olyan régen, még csupán a keresztezésben álló rendőr testesítette meg és abból is látható, hogy milyen fejlődésen mentünk keresztül, hogy ma már egyre kevesebb helyen áll rendőr az útkeresztezésben (ezzel saját maga is terhelve az útszakaszt), s helyette forgalomirányító lámpák szolgálják a kívánatos célt.

Az első forgalomirányító lámpákat a keresztezések fölé helyezték el, a saroképületekre felfüggesztett drótok segítségével. Milyen anakronizmusnak tűnik ez ma már fel, pedig alig néhány éve, hogy eltűntek ezek a berendezések a budapesti utcákról. De annak idején a szemlélet még a lovaskocsiból indult ki és ennek vezetője jól látta az útkeresztezés fölé felfüggesztett lámpát. Nem így az autós, aki a korszerű járműben alacsonyan ül, fölötte tető van és nem látja közléről a magasan felfüggesztett jelzőlámpát. Mégis egy évtized kellett ahhoz, hogy ezeket felváltásák az út szélén, alacsony pontra helyezett forgalomirányító berendezések. És mégis, alig emlékezünk már ezekre a felfüggesztett lámpákra, amelyekre — különösen külföldön — gyakran mulató is volt szerelve, annak szolgálatában, hogy a váltás közeledését mutassák a távolból érkező jármű számára.

Ma már az utca szélére helyezett irányító berendezések sem egységes rendszerben dolgoznak. Több esetben ezeket egymással összekapcsolják a folyamatos forgalom biztosítására és automatikusan működnek, mások külön-külön működnek és kézzel váltják a szabad és tilos jelzést.

Ilyen egybekapcsolt lámpák vannak ma már a Szent István-körúton, a Nagykörútnak Dohány-utca, Rákóczi-út és Népszínház-utcai keresztezésénél, vagy a Somogyi Béla-útnak a Deák-tér és a Madách-tér közötti szakaszán. De ezek sem működnek egyforma rendszerben, amint erről külön cikkben fogunk beszámolni.



A korszerű forgalmi fényjelzőkészülékek alacsonyan vannak elhelyezve s így a gyalogos és az autós számára egyaránt jól szembetűnnek.