



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Skribiau Desző*

Cím: *Közlekedési problémák*

Forrás: *Magyarország*

Bs.

1930. II. 29.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Helyszám

351.81

1930

Osztályozás

Tárgy

351.81

Hely

Idő

1930

Személy

1927 — 1695

Közlekedési problémák

I.

Bár a közlekedés rendjének biztosítása érdekében a hatóságok már több célravezető intézkedést tettek, mégis sok panasz hangzik el egy a gyalogközlekedők, mint a járművezetők részéről. Az előbbieket panaszkodása különösen gyakori.

Érthető és jogosnak is látszik méltatlankodásuk, mert a balesetek bekövetkezésénélők forognak veszélyben és nem a járművek.

A kifakadások legtöbbször a gépkocsik és motorkerékpárok ellen hangzanak el, de újabban bőven kijut ebből a kerékpárosoknak is.

A mindennapos és mindenki által ismert, — hol az egyik, hol a másik fél részéről megnyilvánuló hibákon kívül vannak olyan konkrét esetek, melyek mindennaposáguk dacára kodifikálva nincsenek s így az érdekeltek figyelmét elkerülik.

Ezek javarészt mind oly esetek, melyek a közforgalomban minduntalan előfordulnak s az ezekből folyó balesetek csekély elővigyázati intézkedésekkel, vagy büntető szankciókkal ellátott rendelettel megelőzhetőek lennének.

A gyakrabban előforduló és elsősorban a gyalogközlekedők biztonságát veszélyeztető cselekmények a következők:

A kapualjakkól az uttetre való kihajtás rendszerint a kapualjban való túlköléssel, vagy kiáltozással történik. Ez semmiesetre sem elegendő, mert különösen forgalmasabb helyeken az utca lárma elnyeli a túlök hangját. Az autók és egyéb járművezetőket tehát kötelezni kell arra, hogy a kihajtásnál egy oly személyt alkalmazzanak, aki a kihajtásra a járókelőket figyelmezteti.

Az utteteiken visszatolatással való megfor-

dulás már nem egy elütést okozott. Nem ritka ilyenkor a járművek összeütközése sem, mert a forduló mozdulatot végző kocsik húzamosabb időn keresztül áll keresztben az uttesten. Akad olyan vakmerő is, aki a fordulás könnyebb elvégzése érdekében még a gyalogjáróra is fölmerészkedik. Ezenkívül a fordulás a motor állandó berregtetésével jár s éjszaka a pihenő lakosságot álmából fel is veri. Legtöbb részük van az ilyen lármban azoknak, akik valamely szálloda vagy éjszakai mulatóhely közelében laknak.

Itt említem meg az autók ajtajának éjszaka való csapkodását, melyet a ki- és beszállásnál sűrűn van alkalmunk hallani, hogy éjszakai álmunk annál kevésbé legyen zavar talan.

A sofőrök feladatává kell tenni az ajtóknak az utasok ki- vagy beszállása után való csendes betevését.

Szembetűnő a közlekedés rendjében az összevisszaság a hidakon és az alagutban. Ez ugyan nagyobb részét a gyalogosokra vonatkozik s csak kisebbrészben a járművekre.

Keskenységénél fogva elsősorban a Lánchidat kell említenem, hol a mai napig sincs egy olyan figyelmeztető tábla elhelyezve, mely a gyalogközlekedés irányát jelezné. Ugyanez a tétel áll az alagutra is, mely szűk, sötét és büzös voltánál fogva a város egyik legelhanyagoltabb közlekedési vonala.

Az alagut gyalogjáróin való összevisszajárkálás nemcsak a közrendbe ütközik, de veszélyes is, mert az ellenőrzés nélkül száguldó autók oly közel haladnak el az amugyis keskeny gyalogjáró mellett, hogy a sárvédők és egyéb autórészek a járdáról való lesodrás veszélyének teszik ki az egymással szemben haladó és egymást lökdőső gyalogosokat. Természetesen, ebből azután összeszóalkozások és botrányok is keletkeznek.

Végre már szabályozni kell a Lánchídon és az alagutban való gyalogközlekedést s rendeleti uton kell kimondani, hogy ezeken a

helyeken két személynél több nem haladhat egymás mellett. A jelző-és figyelmeztető táblákat pedig minden hídon el kell helyezni.

Az alagut egyik gyalogjárója alatt húzódó kábelek elég gyakori javítása eredményezi az: a képtelen intézkedést, hogy egy három méternél nem hosszabb, nyitva tartott akna miatt a gyalogforgalmat a másik oldalra terelik s a mindkét irányból szembeáramló tömeg a legforgalmasabb órákban lökdösi egymást, mert a javítási munkák nem éjszaka

agy a kora reggeli órákban folynak, hanem élelőtt és a kora délutáni órákban.

Az alagutban változatlanul tart a géperejű árművek száguldozása, egymás előzése és nem ritkán reflektorozása. Az autók itt megengedett sebessége óránkénti négy kilométernél nem lehetne több, de ezt a sebességet többszörösen túlhaladják.

A kocsik száguldozása okozza azt is, hogy az alagut büzös benzinpárával és felvert portömegekkel van telve, mely az ezen vonalat járó kényeszerűlök szemét és légzőszerveit ellepi. Hozzájárul még mindehhez a hiányvilágítás.

Meg kell még emlékezni egy típusról — a kitérni nem szeretők típusáról. Ezek az emberek azok, akik azt hiszik, hogy nekik mindenki kitérni tartozik, ők senkinek. Nem szívesen adnak helyet akár a velük szembe jövő, akár az őket előzni szándékozóknak s inkább durván beleütköznek bárkibe, mintsem egy kissé félrefordulnának, vagy az utóból félreállnának. Teszik ezt sokan kihívó önhittségből, nevetlenségből vagy tudatlanságból. Nem ritka látvány az, hogy utcazegeteket, keskeny gyalogjárókat gondatlan tereferélők társasága száll meg, mitsen törődve azzal, hogy mások, akiknek kevesebb idejük van, kénytelenek őket kikerülni, vagy a kocsiuttra letérni.

Mindezen és főleg a gyalogosokat érintő hibákat csökkenteni lehetne, ha az utcák-

rot nem fűnt volna el a cirkáló rendőr alakja.

Ma a legtöbb őrszem álló őrszem s tevékenysége egy kisebb utcakereszteszés forgalmának irányításában merül ki, ami azt jelenti, hogy a speciálisan képzett forgalmi rendőrön kívül a többi rendőr is csaknem kizárólag forgalomirányítást végez.

Hátrányosnak tekinthető ez már csak azért is, mert a két egymástól távol álló rendőr közötti utzakaszon, a közlekedési szabályok megszegésére hajlamos járművezetők ezt szabadon tehetik, mert nem kell a váratlanul előbukkanó, cirkáló rendőrtől tartaniok. Jól tudják azt, hogy a fixpontokon álló rendőr hol tartózkodik és nem mozdul el helyéről.

Hátrányos ez azért is, mert a közlekedés levezetésén kívül vannak egyéb közbiztonsági szempontok is, melyek a lakosság védelme érdekében nem nélkülözhetik a cirkáló rendőrt.

Álló őrszemeket, azaz közlekedési rendőrt csak közismerten nagyforgalmu pontokra kell állítani.

A legnehezebb kérdések egyike a gyalog baladók átkelésének biztosítása nagyforgalmu utkereszteséseknél, a beforduló járművekkel szemben.

A jelzések ugyanis csak a járművek számára jelentenek megállást, vagy biztosított továbbhaladást, de a gyalogosra eme utóbbi biztosított átkelés nem vonatkozik, mert ha szabad jelzés esetén a kocsikkal párhuzamos irányban is akar a tulsó oldalra jutni, mindkét irányból beforduló járművek veszélyeztetik testi épségét, sőt életét.

Alul vagy fölüljárók hiányában ezen csak oly módon lehetne segíteni, ha a sűrű forgalmu keresztesések közlekedését három részben bonyolítanák le. Kettő a járműve egyszer egyik, másszor másik irányból való továbbhaladására szolgálna, a harmadik részben minden járműnek állnia kell mindaddig, míg a gyalogosok a tulsó oldalt el nem érték.

Ez a mód mindenesetre csökkentené a közlekedés gyorsaságát, de először jön a gyalogos, azután a jármű, az emberélet pedig mindennél fontosabb.

A másik mód volna a beforduló kocsikna egy párhuzamos mellékutca-ba való terelése

ez azonban Budapesten csak elméleti jelentőségű, mert Budapest főutvonainak párhuzamos mellékutcai nincsenek.

A legveszélyesebb átkelési pontjai a városnak a Margithíd, budai Lánchíd, Berlini tér, a Rákóczi-ut és Nagykört keresztesése Kossuth Lajos-utca és Muzeum-kört sarka Kálvin-tér, valamint a Népszínház-utca és József-kört keresztesése.

Kétségtelen, hogy ezt a problémát kell legelőször megoldani.

Az a vonal, amelyen belül a keresztesések előtt a járműveknek meg kell állniok, mai napig sincs megvonva oly módon, hogy azok állandó jellegűek és mindenki által jól láthatók legyenek. Itt-ott mutatkoznak ugyan kísérleti nyomok, de ezek nem elegendők arra, hogy úgy a gyalogosok, mint a járművek kellőképpen tájékozva legyenek.

Szrubián Dezső dr.
államrendőrségi tanácsos

Közlekedési problémák

II.

Az alábbiakban a járműveket fenyegető és azok forgalmának sima lebonyolítását hátráltató akadályokat sorolom fel nagyobb vonásokban.

Ezek közé tartozik elsősorban az uttestek elfoglalása tömegek, vásárosok és máshol elhelyezkedni nem tudó járművek által.

Mivel a tömegek által való megszállása tereknek vagy egyes utcarészeknek rend-

Terekben és még inkább játszóterekben szűkölködő fővárosunk köfalak között élő gyermekeit a szabad délután az utcára vonzza s szegények ott rugdalják rongyabdájukat az uttesten. A játék hevében azután nem sokat törődnek azzal, hogy a járművek útjában vannak-e, vagy sem?

Ehhez járul még, a műhelyek zárása után, a kerékpárkedvelő inasok hada, amely rozszant kerékpárokon kereng fel és alá az utcákon. Az utca porába szépen leirt figurák pedig megkövetelik azt, hogy hol az egyik, hol a másik oldalon, vagy az uttesten kerestbe karikázzanak.

De még jó, ha társasápon vásárolt motor-

kerékpárjuk nincs, amellyel felváltva száguldoznak fel és alá az utcákon, éktelen berre-géssel zavarva a lakosok nyugalmát. Ilyenkor kelne el azután a cirkáló rendőr.

Tavasszal és nyáron a motorkerékpár már nem közlekedési eszköz, hanem avatatlanok játékszere. Gyakran észlelheti mindenki, hogy egy oldalkocsis motorkerékpáron négyen is ülnek, helyesebben kapaszkodnak, de a szóló-motoros mögött csaknem mindig ott kuporog az „ismerős”.

Virágzó üzletgá váló vasárnapoként a kerékpárkölcsönzés. A kölcsönzőktől bárki — akár tud kerékpározni, akár nem — kaphat kerékpárt s az eredmény rendszerint néhány törés vagy súlyos zuzódás.

egyes kocsik járatását szabad megengedni.

Kellemetlen helyzetbe hozzák igen gyakran a járművezetőket a járdáról gondatlanul lelépők. Megfigyelésem szerint a legtöbb ember ugyan körülnéz az uttestre való lelépésekor, de ezt már csak akkor teszi, amikor lent is van. Az ily módon az uttestre kerülőket csak ügyel-bajjal lehet kikerülni.

Kétségtelen az, hogy a nagyközönség még nincs kellőképpen kioktatva arra, hogy az utcán úgy közlekedjék, hogy sem magának, sem másnak kellemetlenséget ne okozzon. Ezt az oktatást már az iskolában kell elkezdni és a sajtóban folytatni.

Meggyőzéssel, jóindulatu figyelmeztetéssel, ha kell: szigorral, mindenesetre csökkenteni lehetne a folyton növekvő balesetek számu statisztikáját.

Szrubián Dezső dr.
államrendőrségi tanácsos