

BUDAPEST FORGALMI PROBLÉMÁJA

AZ ÁLLAMI STATISZTIKAI HIVATAL kimutatása szerint Budapesten az 1939 márciusától júniusig a forgalomban levő gépjárművek száma 34.358-ról 40.713-ra emelkedett, a személygépkocsiké pedig 18.594-ről 22.859-re.

Ez az emelkedés szemmel láthatóan is érezte hatását a forgalomban. Egyes utcakeresztezesekben, ahol jelzőlámpával irányítják a forgalmat, a keresztezésre várakozó járművek elállják a keresztezés előtt levő utca torkolatát, máshol megnövekedett a várakozási idő. Egyes utcákban kevésnek bizonyult a várakozási lehetőség, máshol az útvonal megnövekedett forgalma csökkenti a haladás lehetőségét.

A gépjárművek számának ez az aránylag kis emelkedése — hisz alig hatezer járműről van szó — már most megmutatta azokat a forgalmi szempontból hibás útvonalakat és csomópontokat, ahol a járművek számának további emelkedésével a forgalmi zavarok bekövetkezése várható. Ma még csak kellemetlenségekről beszélhetünk, ha a haladás üteme csökken vagy növekszik a járművek várakozási ideje. Rendészeti intézkedésekkel, mint az irányító lámpák periódusának rövidítése, több sorban felállítás, stb. még tudunk segíteni. De ha a baj állandósul és az egész forgalmi úthálózatra áterjed, a közlekedés megbénul, a forgalom megáll.

A forgalom irányításával megbízott rendőrség mind nehezebben birkózik meg a növekvő forgalommal s egymásután adja ki újabb meg újabb korlátozásait. Az egyik utcából kitiltja a teherforgalmat, a másikban elrendeli az egyirányú hajtást. Egyes utcákban nem szabad várakozni, máshol megtiltja a kanyarodást. Az utcán tilalmi táblák meredeznek, melyek megnehezítik a közlekedést.

Ne higyjük azonban, hogy a rendészeti intézkedések a közlekedés szempontjából feleslegesek, csak hogy azoknak nem az utakra, hanem a járművekre és gyalogosokra kell vonatkozniok. Amennyire szükséges a forgalomban résztvevők helyzetváltozását, sőt megállását is szabályozni, ami nagyban emeli a biztonságot és segíti a forgalom gyors és zökkenés nélküli lebonyolítását, ugyanúgy hiba volna azt hinni, hogy korlátozásokkal városrendezési hibákat lehet kiküszöbölni vagy megszüntetni. Korlátozások folytán a terek nem öltenek kedvezőbb alakot és az utcák nem lesznek szélesebbek. A rendészeti intézkedés tehát csak tüneti kezelése a hibának, a bajt gyökeresen csak a forgalomtechnika orvosolhatja.

A forgalomtechnika empirikus tudomány, melynek származási helye az Egyesült Államok, ahol a világháború utolsó éveiben hatalmas fejlődésnek induló automobilizmus komoly feladatok elé állította a forgalommal foglalkozó szakembereket. Céljaul tűzte ki, hogy lehetővé tegye a nagy sebességre épített járművek legkedvezőbb kihasználását, de úgy, hogy a balesetek száma a lehető legkisebb legyen. Tárnya a forgalmi útvonalak megfelelő kiépítése, tehát az utak vonalvezetése és a városrendezés.¹ Segédeszközei a forgalomszámlálás, a forgalmi felvételek, a szállított utasok eloszlásának megállapítása, a tonnaterhelés, stb. Az így szerzett tapasztalatok alapján lehet hozzákezdeni a bajok orvoslásához.

A forgalmat figyelve, azt látjuk, hogy egyes utcákban — függetlenül azok szélességétől — sűrűbb a kocsiközlekedés, mint a többiben. Ezek az utcák minden esetben valamely határozott cél irányában fesszenek: legáltalánosabban két forgalmi csomópontot kötnek össze, vagy üzleti centrumba vezetnek, vagy népes lakónegyed, esetleg gyár-város megközelítésére szolgálnak. A járművek maguk jelölik ki ezeket

¹ Orczy: A forgalomtechnika köréből. Városi Szemle XXXIV.

az útvonalakat, s ha ezeknek az útvonalaknak forgalmi terhelése növekszik, hiába létesítünk párhuzamos utakat, a járművek rendőri intézkedések nélkül nem keresik fel őket. A Fő-utcában például a nap bizonyos óráiban már nehézségbe ütközik a gyors, zavartalan előrehaladás és mégis azt látjuk, hogy az alig 40 m távolságban levő széles, kereszt-utcáktól meg nem szakított, tehát a baleseti lehetőségek szempontjából is előnyös vonalvezetésű Margit-rakpartot a járművek alig veszik igénybe. Hasonlóan hiába építünk széles útvonalakat ott, ahol azok nem fekszenek valamilyen cél irányában, a forgalomnak nincs szüksége rájuk és az utcák üresek, elhagyottak maradnak. Külterületen, villanegyedekben 40—60 méteres, sőt ennél szélesebb utcákat is találunk, de ezek sehonnan sehova sem vezetnek s ezért járművek sem közlekednek rajtuk. A néha mutatóban felbukkanó kocsinak bőven elegendő a néhány méter szélességben kiépített kocsiúttest; az út többi részét gaz veri fel. Ezeknek az utaknak a szélességét nem a forgalmi igények jelölték meg, hanem a telkek olcsósága és kiépítésük, karbantartásuk, tisztításuk, világításuk a köznek állandó, felesleges költséget okoz. Máshol megint, ahol a városrendező nem ismerte fel idejében a forgalmi igényeket, a helyszükséglet követelően lép fel és torlódásokra, eltömődésekre vezet. Az új Szent István-város forgalmi útvonal nélkül épült s ma a süllyvonalán végig vezetett autóbusz 8 m széles úttesten halad, melyet minden 40—60 m-re utca keresztez. Ezek az utcák érthetően nem szolgálják a forgalom igényeit, mert sem a gyors, sem a biztos haladást nem szolgálják. A forgalomtechnikának legnagyobb jelentőségű felismerése éppen az, hogy a tervező ötletei nem kényszeríthetők rá a forgalomra, hanem a tervezésnek kell alkalmazkodnia a forgalom igényeihez. Ott kell utakat építeni, ahol erre a forgalomnak szüksége van s megállapíthatjuk, hogy hiába létesítünk kényelmes, széles útvonalakat; ha nem a forgalom célirányában fekszenek, használatukat nem lehet a járművekre kényszeríteni.

A jó közlekedés biztosítására, a forgalom gyors és sima lebonyolítására első teendő az egészséges forgalmi úthálózat kijelölése. Mindössze néhány útvonalról van szó, melyet megfelelő keresztaszálvánnyal kell kiépíteni. Elhibázott dolog u. i. a forgalmi útvonalak felesleges szaporítása, mert ez a rendelkezésre álló, amúgy is igen korlátozott összegek szétforgácsolására vezet. De nincs is szükség rá, mert a jól kiépített forgalmi útrendszert használó járműnek a kerülővel fellépő idő- és energiaveszteségét a gyorsabb és fékezésk nélküli haladás lehetősége kiegyenlíti. Az utolsó húsz évben majd minden nagyvárosban láttunk törekvéseket az úthálózat javítására és ezeknél feltűnik a forgalmi útvonalak kis száma. Itt a baráti Olaszország járt az élen új útrendszerek kiépítésével, de hasonló törekvéseket látunk Franciaországban és Angliában is. Berlinben az új, nagyszabású városrendezéssel kapcsolatban a forgalmi útvonalhálózatot is újból megállapították, mely mindössze két, egymásra merőleges tengelyből és négy körútból áll.¹ Ezt a rendszert azonban hatalmas áldozatok árán, városrészek és műemlékek lebontásával, pályaudvarok megszüntetésével, a forgalom minden igényét kielégítő módon építik meg. Szegénységünkben ilyen radikális megoldásokkal — Óbudát kivéve — nem számolhatunk, de bőven elég a fővárosban mintegy húsz meglévő útvonalat kijelölni s ezeket a forgalomtechnika igényeinek megfelelő keresztaszálvánnyal átépíteni. A költségekkel azonban nem szabad takarékoskodni, mert minden elvont összeget hatványozottan kell visszafizetni. Egy elhibázott keresztaszálvány az egész útvonal újr-építését vonja maga után és ha az útvonalat beépítik, a hibát néhány emberöltőn belül nem lehet kijavítani. A forgalmi úthálózat kiépítésénél tehát nem szabad és nem lehet kicsinyesnek lenni.

A főváros forgalmi úthálózatával először Elischer-Haag-München mérnökök foglalkoztak a Magyar Touring Club felkérésére. Tanulmányukat később hivatalosan is tárgyalta előbb a főváros, majd a Fővá-

¹ Orczy: Berlin újjáépítése. Városi Szemle XXXV.

rosi Közmunkák Tanácsa. A tanulmány elkészítésénél nem használtak fel forgalmi felvételeket és adatgyűjtéseket és ezért a szerzők sokszor túlzásokba esnek, néhol forgalmi útnak minősítve jelentéktelen forgalmú utcákat, máshol útátöréseket vagy új útvonalak létesítését kívánva ott, ahol erre nincs szükség. A programm így olyan nagy igényekkel lép fel, hogy megvalósításával nem lehet komolyan számolni.

A forgalmi útvonalhálózat kijelölése úgy történik, hogy azokban az utcákban, ahol a forgalmi terhelés a főváros gépjármű állományától függően megállapított szintet meghaladja, forgalomszámlálást és forgalmi felvételeket készítenek, hogy megállapítsuk az egyes járműnemek és a szállított utasok számát. Ha ezeken az útvonalakon forgalmi korlátozás van, mint például a Rákóczi-úton, akkor a közelében levő, vele párhuzamos utcákban is tartunk forgalomszámlálást, az említett példánk esetében tehát a Sándor-utcában, a Dohány-utcában és a Wesselenyi-utcában. A cél ugyanis az, hogy a kiépítendő forgalmi útvonalon bonyolódjék le a forgalom, tehát a teher- és kerékpárforgalom is. A kapott eredmények alapján, figyelemmel a forgalom várható fejlődésére, megállapítjuk a kiépítendő keresztszelvényt, az esetleg szükséges külön pályatestekkel a villamos-, kerékpár-, teherforgalom és a gyors forgalom részére, esetleg elválasztjuk a helyi forgalmat az átmenő forgalomtól, párhuzamos villamos vonalakat létesítünk a tramway és a gyorsvasút részére, gondoskodunk az álló járművek elhelyezéséről, stb. Természetes, hogy ott, ahol a kerékpárforgalom elenyésző, vagy a várakozó járművek száma nagy, kerékpárutakat nem kell, illetve nem szabad létesíteni. Ez vonatkozik általában minden belvárosi útvonalra, ahol a ki-beszállás és rakodás céljából sok jármű áll meg a járda mellett. Elhibázott dolog volna pl. a Károly király-úton kerékpárutat létesíteni annak ellenére, hogy az út szélessége ezt megengedné és a kerékpárforgalom igen élénk. Azokon az útvonalakon, melyeknek határozottan teherforgalom jellege van, megfontolás tárgyává tehetjük, érdemes-e külön gyorsforgalmi utat létesíteni és így tovább. Az elmondottakból láthatjuk, hogy a keresztszelvény megállapítása nem sablon, hanem minden egyes útvonalnál külön kell mérlegelni a forgalmi adottságokat.

Ha már most a kijelölt forgalmi útvonal az így megállapított keresztszelvény megépítésére nem elég széles, a kívánt célt többféleképpen érhetjük el. Mindenek előtt felvesszük a megállapított útszélességet a városszabályozási tervekbe és gondoskodunk arról is, hogy a forgalmi útvonalat keresztező utcák száma a legkisebbre csökkenjen. Kívánatos u. i., hogy forgalmi utat csak forgalmi út keresztezzen. A keresztezési pontnak technikailag helyes megoldásához szükséges területet a városszabályozási tervekbe szintén fel kell venni.

Ha az út forgalmi terhelése a tervezett keresztszelvény kiépítését még nem teszi indokolttá, egyszerű rendészeti intézkedésekkel átmeneti könnyítéseket vezethetünk be: így megtiltjuk a várakozást, kitiltjuk a kerékpár- és teherforgalmat, egyirányú közlekedést rendelünk el, lezárunk keresztutcákat, stb. Tisztában kell azonban lennünk azzal, hogy ezek az intézkedések nem lehetnek végleges megoldások, hogy minden adófizető polgárnak joga van az utat használni és a forgalmi útvonal azért forgalmi útvonal, hogy azon közlekedjünk.

Ha kimerítettük a rendészeti intézkedések lehetőségeit, akkor — ha vannak ilyenek — az előkertek kisajátításával kell az utat szélesíteni, mint a Thököly-úton, a Rottenbiller-utcában vagy a Váci-úton. A villamos vonal megszüntetése vagy föld alá helyezése szintén nyújt lehetőségeket. Ha nincsenek előkertek vagy nincs belőlük elegendő, a forgalom kívánta út-keresztszelvény kiépítésénél hozzá kell nyúlnunk a beépítési vonal eltolásához, mint a Bálvány-utcánál, ahol a közúti forgalom először kinyomta a villamost, majd a beépítési vonal eltolására vezetett.

Kisebb útátörések, útvonalmódosítások elkerülhetetlenek, sőt az újabb szabályozásoknál új útvonalak létesítésére is sor kerülhet. Az első pillanatban különösnek tűnhetik, hogy éppen az új városrészekben van erre

szükség. Ennek azonban megvan a magyarázata: a régi városrészekben a forgalmi útvonalakat maga a forgalom jelölte ki s később ezek az útvonalak épültek be házakkal. Gondoljunk csak kivezető főútvonalainkra, melyeknek vezetése igazán ideálisnak mondható, legfeljebb szélességük nem felel meg a mai igényeknek. Az új városrészekben azonban a tervező fantáziája működött s miután a múlt század alkonyán még nem lehetett számolni a közlekedés mai hajszájával és sűrűségével és a célszerűség sem játszott akkora szerepet mint ma, a legtöbb útvonal a szecessziós kor bélyegét hordja magán.

Budapest forgalmi problémáinak megoldását mindenekelőtt abban látjuk, hogy a még ki nem épített városrészek szabályozási terveit a forgalom igényeinek szemmel tartásával újra kell tervezni, a már kiépített városrészekben a forgalmi útvonalak szélességét meg kell állapítani, ezeket a szabályozási tervekben lejegyezni és az építési engedélyeket ezek alapján megadni. A legveszélyesebb helyek megállapítása után az átépítésre sorrendet kell megállapítani és az átépítést ténylegesen meg is kell kezdeni. A forgalmi problémák megoldatlansága előbb-utóbb már háztömbök és utcatorok lebontásával járhat.

ORCZY GYULA