

MIT MUTAT A LÁMPA?

A nyárra befejeződik a Nagykörút forgalmi rekonstrukciója

Kevesen tudják: nemrég ünnepelte centenáriumát a Nagykörút. Kiépítését ugyanis 1871-ben határozták el és kezdték meg. Fővárosunk kétségtelenül legforgalmasabb útvonala ezekben a hetekben, hónapokban új ruhába öltözik. Tegyük nyomban hozzá: a gépjárművezetők és a gyalogosok nem kis bosszúságára történik ez az öltözködés. A közlekedési lámpák ugyanis — amelyek most gomba módjára szaporodnak az útvonal teljes hosszában — általános vélemény szerint többször és tovább jeleznek tiloslat, mint ahogy azt bármilyen mértékű forgalomnövekedés indokolná. Vagyis: egyre nehezebb közlekedni a Körúton.



Az első „dugó” a Petőfi-híd pesti hídfőjénél.

(Bánhalmi János felvétele.)

Megoldhatatlan elképzelések

Mielőtt ennek a tapasztalatnak az okát keresnénk, érdemes néhány szót ejteni a Nagykörút forgalmi rekonstrukcióját megelőző tervezésről. Ez ugyanis választ ad azokra a kérdésekre, amelyek mostanában egyre gyakrabban hangzanak el a pestiek és elsősorban a járművezetők részéről. A lényeg: *miért hagyták meg a növekvő forgalom ellenére ilyen szűknek a Körutat és miért tiltják meg végig a balra kanyarodást?*

Amint említettük, a rekonstrukció megkezdése előtt többféle terv készült és valamennyi megoldás lehetőségét alaposan megvizsgálták. Az első elképzelés szerint a növekvő forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében szükség lett volna a Nagykörút egyes szakaszainak *kiszélesítésére*, hogy legalább a forgalmi csomópontok közvetlen közelében *háromsáv*,

ügynevezett osztályozókat alakíthassanak ki. Ez azonban bizonyos pályakorrekciót tett volna szükségessé, hiszen jelenleg általában egy irányban 8 méter széles útszakaszon bonyolódik le a gépjárműforgalom. A villamospályából nem lehet „lecsipni”, nyilvánvaló tehát, hogy csak a gyalogjárók rovására bővíthetnék az úttestet. Csakhogy ez a hallatlanul nagy költségen kívül két kellemetlen következménnyel járna: részben *ki kéne irtani a Körútról a fákat*, részben pedig egyszerű és mindenkorra *megszűnne minden parkirozási lehetőség*. Pedig a várakozási tilalmat jelző táblákból már amúgy is túl sok van.

Ez tehát megoldhatatlan variációnak bizonyult. Csakúgy, mint a másik terv, amely a jelenlegi útszélesség mellett megpróbálta megteremteni a *balra kanyarodás lehetőségét* a forgalmi csomópontokon. Az elképzelés hosszú kísérletezés után — a Tompa utcai kereszteződésben vizsgálták — azért vallott kudarcot, mert *védőmezői nem gondoltak arra, hogy a balra kanyarodó autók és a velük azonos irányban, de egyenesen haladó villamosok összehangolt mozgását csak a kereszteződés forgalmának nagyon nagy mértékű lelassításával lehet megoldani.*

Balra kanyarodni tilos

Maradt a harmadik — noha nem kellemes, a jelen pillanatban mégis a legésszerűbbnek tűnő — variáció: a Nagykörút teljes hosszában megtiltják a balra kanyarodást és megfelelő, korszerű lámparendszerrel próbálják a mainál *folyamatosabbá, kevésbé akadozóbbá* tenni a forgalmat.

Írásunk megjelenése előtt jó néhány gépjárművezető véleményét megkérdeztük ezzel a hamosan valósággá váló tervvel kapcsolatban. És ha a jó ízlés miatt a vélemények egynemelyikét nem is adhatjuk vissza nyomtatásban, annyit feltétlenül le kell szögezni, hogy *elkes támogatója nem akadt* ennek a megoldásnak.

Félreértés ne essék: mivel az újságíró is közlekedik, következőképpen éppúgy szenvedő alánya a balra kanyarodást tiltó tábláknak, mint más. Ráadásul jól tudja, hogy ha egyöntetű az ellenkezés valamilyen közlekedésszabályozási változással szemben, azt nem lehet elintézni egy kézlegyintéssel, mert *nincs nagyobb balesetveszély annál, mint a dühös emberek sokasága a volánnál*. Hogy ezúttal mégis kénytelen a többséggel szembeni álláspontot képviselni, annak egyszerű oka van: igaz, hogy megtiltják a balra kanyarodást a Körúton, de minden lényegesebb kereszteződésnél *megteremtik az ügynevezett indirekt fordulás lehetőségét*. Vagyis, aki balra kanyarodna a Körútról, az a jövőben jobbra fordul és a mellékutcából egy ügynevezett „*hurok*” megtétele után *lámpa biztonság-*

ban jut át a túloldalra. Ezeket a közvetett balra fordulási lehetőségeket mindenütt *tájékoztató táblák* közlik majd. Nyilvánvaló, hogy ennek következtében valóban *csökken a baleseti veszély és gyorsul is a forgalom*, mert a balra kanyarodni szándékozók nem tartják fel a többi járművet.

Nem „zöldhullám”

Persze a Nagykörút forgalmának viszonylagos gyorsasága jelentékeny mértékben az irányító *lámpákon* múlik. Számuk növekedése a gyalogosok szempontjából feltétlenül öröndetes, hiszen a mostani 16 helyett a jövőben 22 helyen lesz a Körúton abszolút biztonságos átkelőhely. Most azonban, hogy a szerelők a két hid közötti 4600 méteres *útszakasz* újabb és újabb pontjain dolgoznak, nemcsak a jelzőlámpák szaporodnak, hanem a panaszok is. A legtöbben azt teszik szóvá, hogy az egymáshoz közel levő berendezések néhol egymástól teljesen *függetlenül*, tehát a forgalmat indokolatlanul akadályozva működnek. Látszólag semmi remény arra, hogy egyszer „zöldhullám” lesz a Körúton.

— Nem is lesz — mondják a szakemberek a fővárosi tanács közlekedési főigazgatóságán —, *nincs is ilyesmire szükség*. A Nagykörúton ugyanis, bármennyire meglepő, a villamosokat és az autóbuszokat kivéve *nincs jelentős átmenő forgalom*. Sokszorosan ellenőrzött tapasztalataink, hogy a jelentékenyebb autóforgalom mindig egyik jelentősebb csomóponttól a másikig tart. Ott azután újabb járművek kapcsolódnak be a Körút forgalmába, és azok is csak egy bizonyos szakaszon közlekednek. Arról már nem is beszélve, hogy lehetetlen egy olyan útvonalat végig „szinkronizálni”, amelyet körforgalom (Marx tér) szakít meg.

Csomóponttól csomópontig

Nyilvánvaló tehát: a Körúton a *jelentékenyebb kereszteződések közötti útszakaszok jelzőlámpáinak működését hangolják majd össze*. Amíg a lámpákat szerelik — ma még ezzel foglalkoznak —, szó sem lehet a szinkronizálásról. Számunkra ez a kényelmetlenség még egy ideig eltart, hiszen a 28 millió forintba kerülő munka befejezési határideje június 30. (A szerelők úgy remélik: *egy hónappal korábban végeznek*.)

Akkor majd meglátjuk, mit mutat a lámpa. De annyi bizonyos, hogy az új forgalmi feltételek között a nyáron a Körúton nemcsak a műszaki berendezések, hanem az emberek — a gyalogosok, a járművezetők — is *viszágazni fognak*. És a fegyelem mércéje legalább olyan magas lesz, mint amilyet megszoktunk a legutóbbi hónapokban.

Medveczky László