

# Zöld hullám a Nagykörúton

**Rembrandt** Harmensz van Rijn mester egyik leghíresebb alkotása: a »Tulp doktor anatómiai leckéje« című festmény jutott eszünkbe az elmúlt napokban, amint a Nagykörútnak a Nemzeti Színház és a Dohány utca közötti szakaszán létesített közlekedési újdonságot figyeltük.

**Vayer** Lajosnak Rembrandtról szóló kitűnő könyvében Tulp doktor anatómiájával kapcsolatban olvashatjuk: »Rembrandt úgy fogta fel a témát, mint olyan cselekményt, amelynél az összes résztvevők tevékenysége egy központi tárgyra irányul«. A holland mester világhírű festményének tudásra vágyó szereplői feszült figyelemmel tekintenek az előttük kiterített emberi testre és szinte várják, hogy a sok titok feltáruljon előttük.

Ilyen fürkésző, titkokat sóvárgó tekintetekkel találkozunk a minap az említett körúti szakaszon, a Rákóczi út, valamint a Dohány utca keresztezésénél. A közlekedési rendőrségtől, a Fővárosi Villamosvasúttól, a Fővárosi Autóbuszüzemeltől — az egyik nap **Tapolcai Kálmán** igazgató is többször megjelent a »tett színhelyén« — valamint a Budapesti Városépítési Tervező Vállalattól egy-egy csoport figyelt feszülten a Nagykörút központi témáját, a közlekedést, valamint az új forgalmi irányító lámpák munkáját.

## Megoldás a „dugó” megszüntetésére

— Miért kell ilyen »hűhót« csinálni néhány lámpa kedvéért — kérdezték többen, akik csak a lámpákban látták az eseményt és nem tekintették a lényegre. Volt, aki nyíltan kimondta: valami újat találtak ki megint, hogy bosszantsák az embert. *Igy van-e hát voltaképpen?*

A Magyar Nemzet november 27-i számában »Felesleges forgalmi „dugó” a Bástya Mozi előtt« címmel megírtuk, hogy a Dohány utcában a délutáni csúcsforgalmi időben autóbusz-, teherautó- és személyautó-oszlopok torlódnak össze az Akácfa utcától a körútig. Túrelmetlen autóbusz-utások, mérgező gépkocsivezetők várakoznak itt 8—10 percen át, hogy részt találjanak a körúton két irányban közlekedő járművek fala között és átkelheszenek a Híradó Mozi oldalára. **Budapest közlekedése irányítóinak figyelmét kívántuk felhívni az itt mutatkozó forgalmi nehézségre**, amelynek megoldása hosszabb idő óta foglalkoztatja az illetékes ténylezőket. Most végre a probléma a megoldás útjára került. A Dohány utca és a Lenin körút keresztezésénél forgalmi irányító lámpákat állítottak fel. Ezeknél azonban két figyelemre méltó újítást lehet megfigyelni. Az egyik az, hogy a Dohány utcai forgalmi lámpákat a Rákóczi úttal **egybehangolták**. A másik újszerű: a Rákóczi útnál nem rendőr, hanem automatikus berendezés »kezele«, a forgalmi irányító lámpákat. **Szilveszter óta a „vitrinből» — lekerült a közlekedési rendőr.**

Az említett berendezések üzembehelyezését hosszabb várakozás és tanulmány előzte meg. A Budapesti Városépítési Tervező Vállalat közlekedési szakosztályának mérnöke, **Gyóffy Lajos** — a VIII. városrendezési és építészeti osztály megbízásából — a közlekedési igazgatóság megrendelésére tanulmányt készített. Ehhez bő segítséget kapott az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Út-, Vasútépítési és Közlekedési Tanszékéről **Koller** Sándor egyetemi adjunktustól és **Bényei** András tudományos munkatársától. Ha már a felsorolásokról tartunk, szükségesnek tartjuk megjegyezni, hogy az altervezést a FÖMTI közlekedésfejlesztési tanulmányi csoportja végezte, míg a forgalomszámítást a Fővárosi Villamosvasúti forgalomfelvételi csoportja.

**Bényei** András tudományos munkatárs érdekes adatokat gyűjtött össze a szakirodalomból a forgalomirányító berendezések összehangolásáról néhány nagy városban. Az Egyesült Államokban — olvassuk a tanulmányában —, a belső vá-

rosi kerületekben abban az esetben tartják célszerűnek a jelzőlámpával való forgalom-szabályozást, ha egy átlagos forgalmú nap 8 legforgalmasabb órájának átlaga a vizsgált keresztezésben a 750 gépjármű értéket meghaladja, illetve ezzel egyidejűleg a kisebb forgalmú útról belépő járművek száma legalább 175 jármű óránként. Angliában ezek az értékek 300, illetve 175 gépjármű/óra.

E támpontok figyelembe vételével a BUVÁTI dolgozói megállapították, hogy ha a Dohány utca forgalmát figyelmen kívül hagyják, a Nagykörút két irányának 8 legforgalmasabb óra átlaga 762—750 jármű óránként. Ugyanekkor a Dohány utca — mint kisebb forgalmú keresztező útvonal — belépő forgalma gyenge órában 297 jármű. Ezekből a tényekből arra a megállapításra jutott, hogy a Dohány utcánál forgalmi jelzőlámpák felállítását indokolt, de célszerűnek látszik a jelzőlámpák összehangolása, mert ez a járműforgalom részére idővesztés csökkenést, nagyobb biztonságot, gazdasági előnyt, valamint az útvonalak szempontjából teljesítőképesség növekedést jelent.

## Egybehangolás

A közönség általában szinkronnak nevezi a Nagykörút két fontos keresztezésénél levő forgalmi irányító lámpák együttműködését. — Szinkron-e valójában — kérdeztük a BUVÁTI mérnökét.

— **Szaknyelven rugalmas progresszív rendszernek nevezük ezt a forgalmi lámpa-összehangolást.** Ez a tudományos elnevezés a helyes. Ha szinkron lenne, akkor a két csomóponti keresztezésnél levő lámpák ugyanabban az időben mutatnák a piros-sárga-zöld fényt. *De itt másról van szó, időbeni eltolódásról, ami nagyon lényeges.*

A villamos berendezés tervezőit, kidolgozóit, a nehézségek megoldására szövetkezett szakembereket az a cél vezette, hogy a Nagykörúton a forgalmat folyamatosabbá tegyék a lámpák együttműködése révén. Például, amikor a Rákóczi úti patika előtti keresztezést zöld jelre elhagyja a jármű és nekiiramodik a Lenin körútnak a Marx tér felé, a Dohány utcánál is zöld jel fogadja, megállás nélkül folytathassa útját; vagy fordítva, ha a Dohány utcánál zöld jelen halad át, az Emke Kávéház előtt se állítsa meg a piros fény.

A forgalomszámítást végző szakemberek megállapították, hogy a csúcsforgalmi időben, délután 4—5 óra között a Rákóczi úton a Belváros felől a Keleti irányában 419 jármű haladt át a Nagykörúton, a Keleti felől a Belváros felé 452 jármű közlekedett óránként. A Nagykörúton a Boráros tér felé 441, visszafelé, a másik oldalon, 415 autóbusz, személygépkocsi haladt óránként.

A közlekedési szakemberekkel folytatott beszélgetésünk alkalmával a zöld hullám kifejezés gyakran elhangzott. Mit jelent ez?

## Megállás nélkül

A Dohány utcai és Rákóczi úti keresztezés forgalmi irányító lámpáinak összehangolása is része a jövőben kialakítandó zöld hullámnak. Olyan kiemelt főútvonalon, mint a Nagykörúton, vagy a Népköztársaság útján, célszerű **gyorsabbá tenni a forgalmat.** Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy például, ha egy jármű a Boráros térnél szabad jelet kap, a Nagykörúton végig gyorsabban teheti meg az utat, mint eddig, mert a forgalmi lámpás keresztezésekénél, tehát az Üllői útnál, a Baross utcánál, a Rákóczi útnál, a Dohány utcánál, a Majakovszkij utcánál, a Népköztársaság útjánál (November 7 tér), Rudas László utcánál, Hegedűs Gyula utcánál szintén zöld fény fogadja, **tehát sehol sem kell megállnia a járműnek, ha a bizonyos előírt sebességet megtartja.**

Az Alagúttól kiindulva, a Roosevelt téren, József Attila utcán át egészen a Hősök teréig lehetne gyorsabbá tenni a gépkocsiforgalmat a zöld hullám kialakításával. Ehhez természetesen az szükséges,

hogy a forgalmi irányító lámpákat hasonlóan összehangolják. A Dohány utcai kísérlet ehhez az első lépés, de még több tennivaló megoldásra vár. Például a sebesség megállapítása. Külföldi városokban ez kb. 50 kilométer/óra. Nálunk a Nagykörúton 30 kilométer alatt van.

A zöld hullám első részének kialakítása a Dohány utcánál előnyös, **elsősorban a Dohány utcán közlekedő járművek — például az 5-ös busz — számára.** A jó mellett néhány probléma is felvetődött.

## Problémák

Az első az, hogy a forgalom irányítói hibát követtek el, amikor az illetékeseket: az Autótaxi Vállalatot, a Fővárosi Autóbuszüzemet, a Fővárosi Villamosvasutat, általában a járművezetőket **nem értesítették az új bevezetéséről kellő időben.** Kár, hogy ehhez nem vették igénybe a saját segítségét.

Az új megszokása, megtanulása, a helyzetfelismerés, a beidegződés időt vesz igénybe. Járművezetőket, gyalogosok számára **leckét ad az új rendszer.** A gyalogosok számára elsősorban azt, hogy **ne andalogjanak az átkelősávoknál, fűrgébben keljenek át a sávokon;** a gépjárművezetők óvatosabban vezessenek, körültekintőbbek legyenek.

A gépkocsivezetők részéről felmerült az a panasz, hogy a Dohány utcánál a **sárga fény ideje nem elég** ahhoz, hogy a nagy ívben történő bekanyarodást elvégezzék és befonódjanak a kívánt irányú forgalomba. Ezt a problémát meg kell vizsgálni és **kellő tapasztalat után döntést hozni.** Hallottunk olyan véleményt is, hogy ezen a helyen nincsen szükség a nagy ívű bekanyarodásra és ezért meg kell szüntetni. Véleményünk szerint ez a megállapítás ilyen formában **elhamarkodott, nem helyes.** Ha itt megtiltanák a nagyívű bekanyarodást, óhatatlan, hogy a gépjárművezetők erre a szomszédos utcákat **vennék igénybe,** ami azt vonná maga után, hogy a forgalom egy jelentős része ott torlódnék. Erre pedig semmi szükség sincsen. Ha már itt létesítettek forgalom irányító lámpákat, akkor az itt **mutatózó problémákat, itt kell megoldani és nem máshol.**

A 12-es és 45-ös autóbuszok utasainak, járművezetőinek problémájára is fel kell figyelni. Előfordul, hogy a Lenin körüti megállóban 2—3 autóbusz is megtorlódik. Az előírt sorbaállás miatt a várakozó buszoknak többször meg kell állniuk a rövid útszakaszon, hogy utasokat vegyenek fel, tegyenek le. Az utasáramlás a járműveken néha **hosszadalmas és az autóbuszok lekésik a zöld fényjelzéseket, néha bizony háromszor is megállnak a patikától a Dohány utcáig.** Ezen valahogyan változtatni kellene. Felmerült az a gondolat, hogy esetleg helyezték az Íródeák üzlet előtti megállót a Szimpla eszpresszó elé, a Népszínház utca sarkához. **Aggály:** a megállótól sokat kellene gyalogni a Rákóczi úti autóbusz megállókhöz. Ebben az esetben is **alapos kivizsgálás szükséges,** mielőtt a megállót átköltöztetnék más helyre.

A Lenin körúton parkoló járművek vezetői részéről is hallottunk panaszt. A páratlan oldalon **részben megszünt a gépkocsik parkolása.** A nyáron az útépitéssel **eltűnt a Bástya mozi előtti járdasziget,** most pedig a közlekedési rendszer kialakítása **nyelte el a parkolósávot a Hungária Kávéház elől.** A közlekedés irányítóinak a parkolóhelyek fenntartására, kijelölésére nagyobb figyelemmel kell lenniük. A növekvő gépkocsiforgalom problémáinak megoldása mellett, a parkolóhelyekre is gondolni kell. Felmerült például az, hogy a **Bástya mozi előtt kellene kialakítani ilyen parkolóhelyet.** Néhány jármű itt is elférne.

A zöld hullám kialakításának néhány újabb részletéről, a közlekedés egyéb időszerű problémájáról legközelebb írunk.