

Zöld hullám piros akadályokkal

Sürgösen meg kell oldani

Budapest közlekedésének korszerűsítését

„Amióta zöld hullám van a Népköztársaság útján, későbbben érek be a munkahelyemre, mert a rosszul elhelyezett megállóhelyek miatt a busz drága perceket veszteget a piros lámpák előtt.”

Egyik olvasónk írta a fenti sorokat, s az igazság felderítésére indultunk el budapesti órjáratra a főbb útvonalakon. Nem volt könnyű és sima az utunk, sokszor készítették bennünket veszteglésre a piros irányító lámpák, sokszor keletkeztek dugók a tereken. Ilyenkor látja igazán az ember, hogy nem is olyan egyszerű Budapesten a közlekedés.

A Gellért tértől a Hősök teréig

Nézzük meg először a levéltár panaszát. A Népköztársaság útján még nagyon új a zöld hullám, el sem készült teljesen, nyilván ezért van ok a panaszra.

Előbb gépkocsival indultunk el. A Gellért térről a Hősök teréig pontosan 15 percig tartott az út. Akadályok: Kálvin térenél egy percnél tovább tartott a torlódás. A másik torlódás a Madách téren várt ránk. Ez is egyperces volt legalább. A Népköztársaság útján újabb akadályt jelentettek a lámpák. A zöld hullám még nem működik pontosan, hiszen a November 7. téren rendőrök irányítják a forgalmat. A Nagymező utcánál piros lámpát kaptunk, amikor zöldre váltott, meglódultak a gépkocsik, de a November 7. téren álló forgalomirányítók nem voltak szinkronban a lámpával, meg kellett állni. Félperces várakozás. Aztán újabb lámpa az Izabella utcánál (ezzel sem voltak szinkronban a forgalomirányítók!). Innen már valóban zöld hullámban haladtunk a Hősök teréig.

Ugyanez az út autóbusszal 20 perc, ha minden jól megy, ha nem, akkor 25 perc.

De olyan a Népköztársaság útján a közlekedés, mint a cikluszi kígyó hossza: más a fejétől a farkáig, mint a farkától a fejéig. Mert visszafelé jövet, ugyanabban az időben, dél előtt 10 órakor, már 16 perc kellett a Hősök terétől a Gellért térig. A nagy ívben balra kanyarodás miatt. Ugyanis visszafelé a Bajza utcánál és az Izabella utcánál is balra kanyarodott előttünk egy gépkocsi. Ezt a szabályok lehetővé teszik. De a belső sávban haladókat visszatartja a kanyarodó gépkocsi, nem beszélve a szemben jövőket, mert azoknak pirosat mutat ugyanakkor a lámpa, meg kell várniuk a kanyarodást.

Kevesebb a baleset

Mindjárt le is szögezzük: ezek bár lelassítják a forgalmat, de biztonságosabbá teszik ugyanakkor. A rendőrség közlekedésrendészeti osztályán Faragó György alezredes elmondotta, hogy a zöld hullám bevezetése óta kevesebb a baleset, s főleg a koccanásos balesetek száma csökkent. Pontos adatok ezzel kapcsolatban még nincsenek.

A zöld hullám még nem épült ki teljesen, ezen most dolgoznak, de ha kiépül, akkor sem jelenti azt, hogy megállás nélkül végig lehet majd kocsizni az úton. Zöld hullámot a gyakorlatban megvalósítani csak ott lehetséges, ahol egynemű járművek közlekednek. Vagy egyforma gyorsasággal közlekednek a járművek. Van tehát ebben a „zöld hullám”-ban egy kis misztifikáció, mert a tökéletes zöld hullám csak ábránd.

Hogy az elején kezdjük: eleendő, ha a jelzőlámpák bekapcsolásakor nincs meg az összhang az útvonalon. Nem kell csak egy negyedperces eltérés, s máris piros lámpák villannak a szabad útba. A másik ok, hogy ezek a készülékek, különösebben a régiéek, amelyek évek óta állnak már a budapesti utcákon, egyáltalán nem tökéletesek. Ki vannak téve hidegnek, melegnek, elhasználódásnak. Előfordul, hogy annyira áttüzsednek nyári kánikulában, hogy lozsolni kell őket. Vagy lefagyhatnak télen.

Kifogástalanul működő zöld hullám tehát nincs. Másrészt, ami jó a személygépkocsiknak,

az nem válik be az autóbusszoknak. De szem előtt kell tartani ugyanakkor a gyalogosok érdekeit és biztonságát is. Tehát nagyon is összetett kérdés ez, amelynek jó megoldását megkívánja Budapest világvárosi színvonala, növekvő forgalma.

Korszerűsíteni és gyorsítani a tömegközlekedést

Budapesten is számolni kell a gépkocsik számának további növekedésével és éppen ezért mindent meg kell tenni a közlekedési akadályok leküzdésére. Ezen túlmenően sürgösen korszerűsíteni kell a tömegközlekedési eszközöket és alkalmazni a tereket és a forgalom gyors lebonyolítására. Budapesten átlagosan négy millió a helyi utazások száma, a buszok, villamosok pedig elavultak.

A Belváros forgalmának egyirányúsítása már sokat javított a helyzeten, de ez még csak a kezdet. A szakértők véleménye szerint tovább kell folytatni az egyirányúsítást. Meg kell oldani a parkolást is, mert vannak olyan utcák, különösen a szűk Belvárosban, ahol a parkoló gépkocsik akadályozzák a forgalmat.

Talán a legsürgősebb az átteresztő terek, csomópontok közlekedésének átszervezése. A Baross tér rendezése most van folyamatban, utána sor kerül a Kálvin térre, a Móróc Zsigmond körtérre, majd az országos főútvonalak városi szakaszának átépítésére. Olyan útvonal például, mint amilyen Soroksár felől érkezik a Boráros térre, már nem méltó egy világvároshoz. Az út átépítése különben folyamatban van, a hídfőhöz csatlakozó része el is készült.

A megoldás: gyorsítani és egyes útvonalakon egyneműsíteni a közlekedési eszközöket. Amerre villamosjárat van, ne közlekedjék busz, de legyen korszerűbb és gyorsabb a villamosközlekedés. A HéV vonalait a jövőben gyorsvasúttá szervezik át, azokban a szakaszokon, ahol földalatti közlekedik majd, csökkentik a felszíni villamosjáratokat, s így nagyobb teret kapnak a gépjárművek. A vb máris elfogadott több hálózatmódosítást.

41 ezer elveszett munkanap öt perc miatt

A statisztika szerint naponta négy millió Budapesten a helyi utazások száma. Könnyű kiszámítani, hogy a csak öt perccel tovább tartó utazás már húszmillió perc kiesést jelent, s ez 41 666 munkanap elpocsékolása. De nem öt percet, hanem ennek a dupláját is meg lehetne nyerni, ha korszerűsítene a közlekedésünket.

A gépjárművezetők véleménye szerint új lámpák felállítása nem mindig jelenti a korszerűsítést, néhol sokkal jobb lenne a kevesebb lámpa. Volt idő, nem is olyan régen, amikor a Népköztársaság útjáról a Bajcsy-Zsilinszky útra kihajtva, a kereszteződéstől az Astoriáig 5 lámpa állta útját a gépkocsiknak. Minden száz méterre egy lámpa. Azóta ezek közül kettő már megszűnt, de még így is sok a lámpa és komplikált a közlekedés ezen a szakaszon. De azzal, hogy kevesebb a lámpa, nem emelkedett a balesetek száma, viszont gyorsabb a közlekedés.

Vannak bizonyos közlekedési szabályok, amelyeket a gyakorlat, az élet, lassan átalakít. Ebből kiindulva talán helyénvaló lenne, ha illetékesek figyelembe vennék sok gyakorló gépkocsiveető, vagy más közlekedéssel foglalkozó szakember véleményét is. A Hazafias Népfrent ankétot is rendezhetné ezeknek a kérdéseknek a megvitatására: akadna bőven mondani- és vitativaló.

A vélemények összehangolásából, a gyakorlati tapasztalatok figyelembevételéből kialakított új közlekedési irányvonal, egy Budapest fejlődéséhez méltó koncepció bizonyára hatásos „zöld út” lesz a további fejlődést illetően.

Illés Sándor