

1970 JUL 6-7

Zhly

A Nagykörút

forgalomszabályozásának korszerűsítése

Folytatjuk a Budapesti Közlekedési Együttműködési Bizottság terveinek, intézkedéseinek ismertetését.

A budapesti főútvonalrendszer — városszerkezeti szerepét és a rajta lebonyolódó forgalom nagyságát tekintve — a Nagykörút rendezése a legjelentősebb. Forgalomtechnikai felülvizsgálata és korszerűsítése jelentős helyet foglal el a városi közúti főhálózat átfogó fejlesztésének programjában.

Amellett, hogy a távlati fejlesztés külön szintű csomópontok, gyalogaluljárók építését, s szintbeni csomópontok korszerűsítését irányozza elő, napjaink rendkívül fontos feladata a jelenlegi forgalmi körülmények megjavítása. Ez egyben előkészület az 1971—72-ben megvalósítani kívánt összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítás előfeltételeinek biztosítására is.

Ha a közúti közlekedés ún. „szolgáltatási színvonalának” összetevőit vizsgáljuk, ezek között a legfőbb szerepet az utazási sebesség, az eljutási idő, a forgalomzavarás mértéke, a forgalombiztonság és a gazdaságosság játsszák.

A Nagykörút esetében megállapítható, hogy az útjellemzők és a forgalom nagyság önmagukban nem indokolnák a körút teljes hosszában jelenleg mutatkozó forgalmi nehézségeket. A problémák jelentkezését tehát egyéb okokkal kell magyaráznunk. Ezek legfontosabbika a Nagykörúton — csekély kivétellel mindenütt — megengedett *balra nagyíves kanyarodási és megfordulási lehetőség.*

Itt kell megjegyeznünk, hogy a balrakanyarodási igény az egyenes irányban továbbhaladó forgalom nagyságához viszonyítva csekély, ugyanakkor ez a kisszámú jármű okozza az állandó megállást, és a gyakori sávváltást.

A visszafordulásra vagy nagyíves kanyarodásra néha percekig várakozó járművek kedvezőtlen hatása számos vonatkozásban megmutatkozik.

Ezek közül a forgalombiztonsági és közlekedésgazdaságossági szempontok a leg súlyosabbak.

- A balra kanyarodni, illetve visszafordulni kívánó járművek mozgása rendkívül balesetveszélyes.
- A felálló — egy forgalmi sávot elfoglaló — gépkocsi miatt növekszik az egyenes irányban, az egy-ségnyi úthosszra eső megállások és ezzel együtt a sebességváltások száma.
- A mozgásforma az összes — közlekedésgazdaságosság szempontjából számításba jövő — tényezőre egyértelműen kedvezőtlenül hat. Ezt a hatást az a tény sem ellensúlyozza, hogy e viszonylag alacsony járműszám részére a közvetlen mozgáslehetőség előnyös.



A fenti káros hatások közül itt a sebességviszonyok alakulásával és a forgalombiztonsági szempontokkal kívánunk kiemelten foglalkozni.

A Nagykörút Népköztársaság útja és Rákóczi út közötti szakaszán végrehajtott mérések eredményei azt mutatják, hogy a szakaszhatárok közötti elérhető átlagsebesség 35 km/óra. Ugyancsak a fenti szakaszt vizsgálva érdemes megemlíteni, hogy alig 150 szgk. egység/óra forgalom nagyság szabályozásával 1700 személygépkocsi egység/óra nagyságú — egyenesen továbbhaladó — forgalom érdekében hozott intézkedésekkel az átlagsebesség 45 km/órára emelhető.

A forgalombiztonság szempontjait vizsgálva hazai és külföldi adatok egyaránt rámutatnak a főútvonalon történő szabályozatlan balra nagyíves mozgások nagyfokú balesetveszélyességére.

Ezt a balesetveszélyességet a mozgás természete okozza. A mozgás folyamata a kiválás, kétirányú villamosforgalom keresztezése és a szembejövő forgalomfolyamba való becsatlakozás.

Szemléletes összehasonlítást nyújt, ha például egy egyszerű kiválás és egy szabályozatlan balra nagyíves visszafordulás relatív veszélyességi arányát vizsgáljuk:

A számszerű eredmény 6 : 1, és a viszonyszám még csak az úgynevezett „saját mozgás” balesetveszélyességét mutatja. Súlyosítja a hatást, hogy a mozgás megkezdéséig is — tekintettel arra, hogy külön felálló nyom a körút hosszában sehol sem biztosítható — egy teljes forgalmi sáv akadályoztatást szenved, illetve az e sávra behaladó járművek mozgásuk megváltoztatására kényszerülnek. Látható, hogy egy jármű szabályozatlan mozgása egy *teljes balesetveszélyes mozgássorozatot vált ki.*

Fenti rövid áttekintés is rámutat, hogy a mozgások — veszélyességük és az egyenesen haladó forgalmat rendkívüli módon akadályozó voltak miatt — az esetek többségében csak félig közvetlen vagy közvetett módon biztosíthatók. A Nagykörút keresztmetszeti adottságai, az összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítás bevezetésének igénye szintén korlátozza a közvetlen mozgáslehetőségeket. A helyettesítő mozgások megadása a környező mellékutcák esetleges egyirányosítási rendjének, geometriai adottságainak és forgalombiztonsági megfelelőségének függvényében történhet. E lehetőségeket megfelelő szemléletes tájékoztató jelzőtáblákkal kell jelölni.

A BKEB különböző szintű bizottságaiban megkezdődött az útemenkénti bevezetés előkészítő munkája. Az egyes szakaszokon a helyettesítő — közvetett, vagy félig közvetlen és ezzel egyidőben a jelzőlámpás csomópontokon az esetleges közvetlen — mozgási lehetőségek megadásának módjait egyedi vizsgálat tárgyává tesszük.

A budai út- és csomópont átépítések után a vázolt intézkedések kiterjesztése várható a Nagykörút szerves folytatásán, az úgynevezett budai körúton is.

A terv teljes megvalósításának eredményeként a forgalmi körülmények nagymértékű javulása várható.

Az egyes útemek bevezetését minden esetben a gépjárművezető-társadalom széles körű tájékoztatása fogja megelőzni.

Cikksorozatunk a Budapesti Közlekedési Együttműködési Bizottság eddigi munkájának eredményeként elhatározott legfontosabb forgalomszervezési intézkedésekről adott tájékoztatást. A továbbiakban is — e lap hasábjain keresztül — szeretnénk fenntartani a kapcsolatot a gépjárművezetőkkel és őket a Fővárosi közlekedésért érintő jelentős kérdésekről és döntésekről folyamatosan tájékoztatni.

Derzsi András és Lelkes Mihály

a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóságának mérnökei