

TÁBLÁK és JELZÉSEK

15 ezer közlekedési tábla — 11 kilométer lánckorlát — 70 ezer négyzetméter útburkolati jelzés — 350 tereľdőszip — 108 lámpával irányított csomópont — fényvisszaverő jelzéseket ontó komplett táblagyár. Hatalmas fejlődés az utóbbi néhány év alatt Budapesten!

A Fővárosi Tanács Közmű és Mélyépítési Főigazgatóságának Út- és Műtárgyosztályán különösen gyakran csapódnak le olyan észrevételek, bírálatok, amelyek a burkolati jelzésekkel, közlekedési táblákkal, jelzőlámpákkal vannak összefüggésben. Jogos és nem ritkán csupán jogosnak tetsző bírálatok. Ezúttal mi is az ilyen jó szándékú, de laikus bíráló szerepében, első sorban a hozzánk befutó levelek, telefonhívások és egyéb jelzések alapján állítottuk össze kérdéseinket. Hunyadi Károly csoportvezető főmérnököt és közvetlen munkatársát, Varga Józsefné közlekedési mérnököt pedig arra kértük, hogy nyilatkozzanak az őket érintő témakörökben.

— *Miért szorgalmazzák mostanában az úgynevezett ragasztott útburkolati jelzések, illetve zebrák alkalmazását, amikor ezek a környező útfelülethez mérten jobban csúsznak? Félő az is, hogy az úttisztító gépek (kiváltképpen a hókotrók) könnyen kárt tehetnek bennük.*

— Mint minden újnak a bevezetések, ebben az esetben is érvek és ellenérvek tüzében kellett bizonyítanunk, hogy korszerűbb, tartósabb, a célnak minden tekintetben jobban megfelelő útburkolati jelzés mellett történik lándzsát. Nem csupán azért, mert gyalogátkelőhely jelzésére a környező, fejlett motorizációjú országokban is ugyanezt a ragasztható műanyag lapot régóta sikerrel alkalmazták. Elsősorban azért döntöttünk így, mert a KÖTUKI előzetes vizsgálatai is igazolták, hogy a műanyag felületének a tapadása, felületi érdessége a célnak megfelelő. Az igaz, hogy az első változatok közül néhány helyen a ragasztott zebrák felülete nedves, esős időben valóban jobban csúszós volt, mint a környező útfelület. A használat során azonban ez a kezdeti időben csúszást okozó réteg hamar lekopott, és előtűnt alóla a határozottan jobb tapadást biztosító, ugyanakkor az igénybevételnek is tartósan ellenálló felület. De bármennyire is szeretnénk ezt a ragasztott jelzést változtatni szélesebb körben alkalmazni, csak lépésről lépésre lehet. És határt szab ennek, hogy a fővárosban található, összességében ez idő szerint mintegy 70 ezer négyzetmétert kitevő útburkolati jelzéseknek több mint a felét kis és nagy kockakő, valamint keramit útfelületen kell a gyakori utánfestéssel fenntartanunk. És ez a hagyományos, festett útburkolati jel válik igazán csúszóssá, ha az eső szemerkélni kezd...

— *Sok helyütt ezek a hagyományos jelzések nagyon gyorsan lekopnak. És úgy tűnik, sok helyen nagyon hosszú ideig kell arra várni, hogy azokat a forgalom-biztonság érdekében újra felfessék.*

— Az az igazság, hogy ennek a jelenleg 70 ezer négyzetméternyi festett útburkolati jelzésnek az igényes karbantartása a hagyományos módon, a mostani apparátussal a mi szerény erőnket már meghaladja. Annak ellenére, hogy az elmúlt évben minden ilyen jelet kétszer festettünk fel, sokan mégis joggal kifogásolhatták a több helyütt nagyon gyorsan újra lekopott, el-eltűnő jelzéseket. Jóllehet a felfestést is szigorú ütemterv szerint, modern gépekkel, erre a munkára külön kiképzett szakemberek végzik, az ő tevékenységük hatáskörük is korlátozza néhány objektív körülmény. A festés csak akkor lesz tartós, ha plusz 18. C-fok körüli hőmérséklet és 70–80% páratartalom mellett kerül erre sor. Nos, ezt a feltételt nem mindig biztosították és biztosítják ma is a körülmények. Külön téma, hogy a festőbrigád-jaink tevékenységére a forgalom egyes résztvevői sem voltak mindig tekintettel. Nem egy esetben nekijártak járművel a friss festés megszáradását segítő tereľkúpoknak, sőt több alkalommal a munkálatokat végző szakembereinknek is. Tavaly kilencmillió forintot for-

dítottunk csupán arra, hogy az útburkolati jeleket tartósabbá és jobban láthatóbbá tegyük.

— *Sokan felvetik, hogy miért pont az egyébként is jól kivilágított, fényes belső városi utcákon és tereken állítják fel a kivilágítható jelzőtáblákat. Ugyanakkor a sötét, kellően nem világitott területen csak hagyományos, sötétbe vesző táblák vannak.*

— Jelenleg tizenháromezer kivilágítatlan, de ezen belül számottevő fényvisszaverős és 2500 kivilágítható közlekedési jelzőtábla van Budapesten. Mindenüvé természetesen nem kerülhet a modernebb, biztonságosabb változat. Tulajdonképpen nem is lenne szükség erre. De nincs ellentmondás abban, hogy ezeket a fénycsöves táblákat csak a jól kivilágított, egyébként is fénylő körzetben alkalmazzuk. Sőt, éppen ezért kerül erre sor. Gondoljunk arra, hogy a fényes környezetben milyen hatástalanná válna a „túvilágított”, ilyen értelemben tehát sötétbe burkolozó egyszerű tábla. A kellően nem világitott utcákon és tereken viszont ma már a fontosabb jelentéstartalmú táblák mindenütt csak fényvisszaverő változatban igazítják útba az autósokat-motorosokat. Ezek a táblák természetesen a járművek városi (helyzetjelző) fényeitől még nem „gyulladnak” ki: csak a tömpított fényszóró hatására válnak ragyogóan láthatóvá.

— *Egyes főútvonalakon úgy tűnik, nem következetes a lámpák elhelyezése. A kifogásokat azzal indokolják: nincs logika abban, hogy az egyik kereszteződésben sávonként külön elhelyezett (befüggesztett) lámpákkal irányítják a forgalmat, a másikban pedig, s ráadásul esetleg éppen azonos útvonalon, sőt a szomszédos csomóponton, csupán egyetlen, ismétlőjelzővel kiegészített lámpát találunk. Miért?*

— A válasz kézenfekvő. Csak ott van értelme a külön-külön sávonként is befüggesztett irányításnak, ahol az adott sávokból egymástól eltérő irányokba is lehet haladni. Ma már egyébként mind több kereszteződésben segíti a járművezetők jobb tájékozódását az úttest fölé szerelt, akár sávonként, akár önmagában álló, 300 mm-es fekete műanyag testű jelzőlámpa. Ma már ott tartunk, hogy a régi, rossz optikájú és megbízhatatlan üzemű lámpákból gyakorlatilag egyet sem találunk a fővárosban. Az Albertirsai úton és az Erzsébet-híd budai hídfőjében pedig immár jó ideje működik, méghozzá nagyon jól működik a forgalom által vezérelt automatikus jelzőlámpa-egység két hazai változata.

— *Gyakori a panasz, hogy jóllehet a mostani jelzőlámpák műszeregységében hét program állítható be a napszaknak, illetve a forgalom értékének megfelelően, azok mégis mindenütt csak az egyetlen alapértékkel működnek.*



szakemberek már vizsgálják, hogy az egyes csomópontokon, illetve a lámpával irányított keresztezésekben mit lehetne tenni a rugalmasabb, torlódásmentesebb forgalomirányítás érdekében. De fel kell készülnünk arra, hogy ettől a vizsgálattól csak ott remélhetünk valami kedvező változást, ahol a keresztező forgalmi irányok nem egyformán terheltek. Olyan helyen ugyanis, mint például a Bajcsy-Zsilinszky út—Népköztársaság útja kereszteződésében, ahol a csúcsidőkben minden irányból teljesen egyforma a kereszteződés forgalmi terhelése, a fázismódosítástól vajmi kevés javulás várható. Sokkal inkább segít az az egyszerű ajánlás, hogy aki csak teheti, kerülje el a nap forgalmas óráiban a forgalmi dugóktól gyakorta terhes csomópontokat. Még ha hosszabb és kacskaringósabb pályát is választunk emiatt, rendszerint gyorsabban és biztonságosabban érjük el úticélunkat.

— *Immár van táblagyárunk, ahol szinte korlátlan mennyiségben állíthatnak elő fényvisszaverős közlekedési jelzéseket. Ennek ellenére úton-útfélen találkozunk még útjavításra, terelésre utaló, sötétbe vesző, primitív, balesetveszélyes jelzésekkel. Pedig a Kresz 22. §-a kötelez a fényvisszaverő anyag használatára!*

— Nem egy kiállításon is bizonyított már a hazai táblagyár azzal, hogy a forgalombiztonság érdekében a legkülönbözőbb jelzések fényvisszaverős változatait készítette el. Sokan megcsodálták e kollekciókat olyan

emberek is, akiknek a hivatali beosztásából adódóan joguk és lehetőségük is lett volna ezekre rendelést feladni, de inkább „takarékoskodtak”. Ma ott tartunk, hogy a hazai „fényvisszaverőgyár” termékei iránt nem egy külföldi ország közlekedésének irányítói is érdeklődnek. Félő, hogy később már nem tudják sok jóval biztatni a későn ébredő hazai megrendelőket...

(almássy)

Hunyadi Károly csoportvezető főmérnök térképén már újabb lámpácskák jelzik, hogy a Rákóczi út — Kossuth Lajos utca vonalától függetlenül még ebben az évben új forgalomirányító lámpák épülnek a következő keresztezésekben:

a Budafoki út — Karinthy Frigyes út;
Nagy Lajos király út — Fogarassy u.;
Budafoki út — Irinyi u.; Rudas László u. — Izabella u.; Szondi u. — Izabella u.; Rudas László u. — Szinyei Merse u.; Szondi u. — Szinyei Merse u.; Izabella u. — Majakovszkij u.; Havas u. — Belgrád rakpart, valamint a Gellért téren

