

LÁMPAERDŐ

A címadó furcsa kifejezést néhány héttel ezelőtt a Rákóczi út átadását megelőzően, azt írtuk, hogy „a lámparendszert az útvonal teljes hosszában sikerült összehangolni, szinkronizálni”. Noha ez most is igaz, a számonkérés mégis jogos, hiszen a gyakorlati bizonyította, hogy az említett összehangolás csakis a haladási tempó rovására történhetett. Méréseink szerint a tilos jelzés nélküli, egyenletes haladás sebessége még a 30 kilométert sem éri el. Ez pedig a nap túlnyomó idejében indokolatlanul alacsony érték.

120 lámpás csomópont

Többen a szemünkre vetik: néhány héttel ezelőtt, a Rákóczi út átadását megelőzően, azt írtuk, hogy „a lámparendszert az útvonal teljes hosszában sikerült összehangolni, szinkronizálni”. Noha ez most is igaz, a számonkérés mégis jogos, hiszen a gyakorlati bizonyította, hogy az említett összehangolás csakis a haladási tempó rovására történhetett. Méréseink szerint a tilos jelzés nélküli, egyenletes haladás sebessége még a 30 kilométert sem éri el. Ez pedig a nap túlnyomó idejében indokolatlanul alacsony érték.

Mivel hasonló félreértések nem ez volt az első példa, ideje végre kideríteni, hogy „mit tudnak” a hazai forgalomirányító berendezések, és milyen változásra, fejlődésre számíthatunk a jövőben.

Az érthető magyarázatért néhány esztendővel vissza kell forgatni az idő kerekét. A korszerűbb — tehát nem manuálisan, hanem bizonyos program által vezérelt — közlekedési lámpákat a hatvanas évek elején kezdték felszerelni. A harmadik öt éves tervben évenként még csak 3 millió forintot költött ilyen célra a fővárosi tanács, és ezt az összeget a jórészt a nagyobb közlekedési pályázatok színhelyére kellett összpontosítani. (A Rákóczi út három gyalogos-aluljárójának, valamint a közúti felüljáróknak a környékére.) Tavalyelőtt 10, tavaly 12 millió volt, az idén pedig már 20 millió forint a jelzőlámpák építésére szánt összeg. Az 1968-ban mindössze 60 szabályozott forgalmi csomópont megtanáig a kétszeresére növekedett.

Mit jelent a forgalom számára a jelzőlámpa? Elsősorban magas



Utcakép a Kossuth Lajos utcában.

fokú biztonságot. Ha minden járművezető és gyalogos megtartaná a szabályokat, alighogy a szászor kisebb esélye volna a balesetnek, mint másutt. A forgalom-szervezőket tehát mindenkifelett a közúti szerencsétlenségek megelőzése vezérli, amikor eldöntik, hová kerülnek újabb jelzőlámpák. Milyen minőségűek ezek a berendezések? Bár jó néhány, külföldön járt hazánkfi elszerezetttel becsméri őket, az igazán hozzáértő szakemberek szerint a VILATI berendezései kifogástalanok, bármikor felveszik a versenyt a hasonló nyugati készülékekkel.

Elmélet és gyakorlat

Akkor hát miért a mind erősödő ellenkezés a lámpákkal szemben? Mert akárhogy is program vezérli a jelzőberendezések működését, a programot emberek készítik. Emberek, akik tévedhetnek is vagy esetleg jó előre nem vettek figyelembe minden fontos körülményt. A jobb megértés kedvéért vissza kell kanyarodnunk a Rákóczi út forgalomirányításának kérdéséhez.

Az elméleti mérések szerint — az út—idő grafikon alapján — az átlagosnál jobbnak tűnt a forgalomszámlálási adatok ismeretében elkészített program. Azután ezt az elméletet már az első napokban megcáfolta a gyakorlat: a Lánchíd lezárása miatt a Tanács körútról sokkal több jármű fordul a Kossuth Lajos utcába, az Erzsébet-híd felé, mint amennyi a forgalomszámlálási adatokban szerepelt. Kanyarodás után ezek a járművek a Puskin mozinál tilos jelzést kaptak és csaknem az Astoria-keresztződésig „feltorlód-tak”. Amikor azután a Rákóczi útról a híd irányában haladó kocsisornak zöldre váltott a lámpa, éppen hogy a konvoj eleje át tudott jutni a keresztződésen, nyomban megrekedt, mert a Puskin mozinál csak akkor váltott zöldre a berendezés. Mit tehettek a szakemberek? Kinyitották a „szelepet”, vagyis a mozi előtt levő lámpát hamarabb váltják zöldre. Így viszont a Felszabadulás térnél zsúfolódnak össze a kocsik.

— Most már nyilvánvaló, hogy az ilyen csiki-csuki játék nem segíthet ezen a gondon — mondja Hupfer Rezső, a fővárosi tanács közlekedési főigazgatójának osztályvezetője. — Éjszakákon át töprengtünk a tervezővel, miként lehetne finomítani a programot, de minden változatot el kellett vetni. Az egyetlen megoldásként az kínálkozik, hogy az átlagos forgalmi adatokhoz igazodó egyetlen program helyett az egyes napszakokban tapasztalható tényleges forgalom alapján különböző programokat készítsünk.

Forgalomirányítás számítógéppel

A szakemberek máris hozzáfogtak ehhez a munkához. Az úgynevezett csúcsforgalmi program kidolgozásánál nem törekednek a lámparendszer összehangolására, hanem a lehető legteljesebb mér-

tékben figyelembe veszik az útvonal átbocsátóképességét. A kora délelőtti óráktól a délutáni csúcsforgalom kezdetéig tervezett „normál program” előírása a minél hosszabb szakaszok összehangolása és eközben az optimális 45—50 kilométeres sebesség. Végül az éjszakai forgalomirányító kártyát úgy programozzák, hogy a szokásosnál rövidebb, ám jóval sűrűbben ismétlődő zöld jelzést kapjanak a járművek.

Ez a megoldás már bizonyos tekintetben hasonlít a nagy forgalmú európai és tengerentúli városok manapság bevezetésre kerülő forgalomirányítási módszeréhez. Persze nagyon kis mértékben, hiszen az úgynevezett központi forgalomirányításhoz a lámpákon kívül sok minden kell. Mindenekelőtt a különböző útvonalak pillanatnyi forgalmát felmérő és jelző, az úttest burkolata alá bújtatott sok száz detektor. Kell azután külön kábelrendszer, amely a detektorok „információját” a központba juttatja, majd a központ utasításait vissza—szállítja a lámpákhoz, útvonalátjékoztató berendezésekhez. Ennek a hatalmas technikai rendszernek viszonylag legegyszerűbb alkotóeleme a központ, az a legfejlettebb számítógép, amely regisztrálja a csomópontokról befutó jelzéseket, majd ennek alapján az előre elkészített programok közül kiválasztja azt, amely az adott időpontban a legjobban segíti egy-egy útvonal forgalmát.

Vajon mikor lesz hasonló forgalomirányítás Budapesten? Hamarabb, mint azt a kívülálló gondolja.

— A következő öt éves tervben feltétlenül megkezdjük a haladó közlekedési és az irányítóközpont felszerelését. A forgalom növekedésének előre látható mértéke ezt megkívánja.

Biztonság

Bár a törv nyilván megvalósul, különös óvromre még sincs okunk. A mi Budapestünk szűk útva-lain a legremekebb komputer sem képes csodákra. Ezért kell mihamarabb elkészíteni a várost megkerülő, illetve átszelő gyorsforgalmi utakat; ezért szükséges minél több gyalogos-aluljárót építeni; és ezért kell mind figyelme-szebben, körültekintőbben közle-keadni.

Addig is, amíg a metróépítés programjával együtt a felszíni közlekedés átfogó terveit valóra váltnak, tovább „sűrűsödik” a lámpaerdő. Új forgalomirányító berendezések kerülnek mindenekelőtt azokra a pontokra, ahol a szükségességüket szomorú balesetek tanúsítják.

Lehet vitatkozni felőle, lehet bíráltni a pesti forgalmi lámpák működésének helyességét. Előfordulhat sok esetben, hogy ilyenkor az utca emberének van igaza a szakemberrel szemben. Mindez azonban mit sem változtat azon a tényen, hogy a forgalomirányító lámpák valamennyiünk biztonságát szolgálják.

Medveczky László