



# A dugó

Nem kell hozzá se eső, se hó, se baleset, elég, ha megnövekszik a forgalom, és máris a dugó kellős közepén találjuk magunkat. Hétköznap reggelenként, amikor a Budapesten élők és a környező települések lakói a munkahelyükre vagy iskolába igyekeznek, több autó van forgalomban, mint amennyit az autópályák átteresztőképessége elbír. Mintha egy kis, konyhai tölcsérbe egyszerre akarnánk belezúdítni egy nagy üveg vizet. Mivel a tölcsér átteresztőképessége állandó, adott idő alatt csak meghatározott vízmennyiség képes átfolyni rajta. A felesleg feltorlódik, és miután a tölcsér kürtője

megtelt, a többi víz oldalt kifolyik. Az utakon is csak bizonyos mennyiségű autó tud óránként áthaladni, és ha egyszerre ennél több közlekedik, torlódás alakul ki. Ugyanez történik a délutáni csúcsforgalomban, amikor emberek a munkaidő után hazamennek.

Csúcsidőben akkor lehetne maximálisan kihasználni az utak átteresztőképességét, ha az autók mindig ugyanolyan követési távolságot tartanának az előttük és a mögöttük lévőhöz

képest. Ha az autóvezetők egy része nem nyújtáná meg ezt a távolságot, kevésbé lassulna le a forgalom. Csakhogy a késő délutáni órákban, munkából hazafelé tartva, sokaknak lankadhat a figyelme. Ha valaki nem veszi észre azonnal, hogy zöldre váltott a jelzőlámpa, néhány pillanatra bár, de feltartja a mögötte lévőket. Így picit később indulnak el, mint ahogyan a forgalom diktálná, és ha ez többekkel előfordul, az jelentősen csökkenti a zöld jelzés alatt átjutó autók számát.

Jelzőlámpa nélkül is keletkezhethet dugó. Aki sűrű forgalmú, többsávos úton folyamatos sávváltással próbál időt nyerni, megzavarja a forgalom egyenletes tempóját, mert a többiek csak úgy tudják előreengedni, ha fékeznek. Ha többen is előzgetnek, rövid időn belül lelassul a forgalom.

A dugó bosszantó, és a környezetet is károsítja, mert a hosszabb menetidő miatt a kibocsátott kipufogógáz mennyisége is megnő, még inkább szennyezve a levegőt. Szmogriadó esetén korlátozzák az autóforgalmat: például egyik nap csak a páros, másik nap csak a páratlan rendszámú autók közlekedhetnek.

Szingapúrban 1975-ben dugódíjat vezettek be, hogy minél kevesebben közlekedjenek autóval. Ez csak olyan településeken működhet, ahol folyamatosan fejlesztik a közösségi közlekedést. Európa egyes városaiban is terjed a szingapúri kezdeményezés. Róma volt a második, ahol bevezették a dugódíjat, mert a rengeteg autó a szűk utcákban elviselhetetlen torlódásokat eredményezett. Londonban, Stockholmban és más városokban is működik,

de Hongkongban 1983 óta hiába próbálkoznak vele, a lakosok elutasítják. Budapesten is régóta tervezik a bevezetését.

Nemcsak a nagyvárosokat kell óvni az autóktól. Horvátország egyik természetvédelmi övezetében, a Kamenjak-félszigeten is autóhasználati díjat kell fizetni. Bulgáriában, Neszebar óvárosában pedig csak az ott élők közlekedhetnek autóval. Az i. e. 5. században épített városrész Európa legrégebbi városai közé tartozik, ma világörökségünk része.

Állatok is okozhatnak torlódást: ha egy vaddisznó váratlanul az erdőszéli autóútra toppan, a sofőrnek nagyot kell fékeznie. Ez ugyanolyan hatást vált ki, mint a pirosra váltó jelzőlámpa: a hátrébb haladó autósokat is megtorpanásra kényszeríti. Egyetlen vaddisznó is felfordulást okozhat, hát még egy őszel vonuló szarvascsorda! Ha veszélyt éreznek, a vezérszarvas megindul, és az egész csorda követi: amint lehetőségük nyílik rá, áthaladnak az úton. A 100 kilónál is nehezebb bikák egy autón is képesek átgázolni, így meg kell várni, míg elvonulnak. A hirtelen akadályok is arra kényszeríthetik az autósokat, hogy más utat keressenek. Ilyenkor hasznos a mobilnet, mert több alkalmazás tájékoztatja a felhasználókat az esetleges problémákról. A Waze például olyan telefonos alkalmazás, amelyet a felhasználók közössége tesz naprakésszé. Használat közben rögzíti a felhasználók sebességadatait, és az útviszonyokról mindig friss információt ad, így olyan útvonalak segítségével lehet kikerülni a dugót, amelyeket csak kevesen ismernek.

ACHA DIANA FLOR

