

Beköszöntő

mivel tematikus szám, kellene egy direkt cím...

E-MAIL ?????

Szeptemberi számunkat a közlekedésinformatikának szenteltük. A nyári hónapokban szerzett közlekedési tapasztalatokkal a hátunk mögött, reményeink szerint minden kedves olvasónk kíváncsian veszi majd kézbe a lapot, hiszen ez az az időszak, amikor biztosan találkozunk azokkal a situációkkal, melyek a jelen számunkban megjelenő problémafelvetéseket, megoldásokat is ihlették.

A nyár a városi útjavítások, közműfelújítások időszaka, aminek következtében kaotikus közlekedési viszonyok alakulnak ki. Ezeket megtapasztalva, túlélve különösen kíváncsiak vagyunk arra, hogy várható-e a közeljövőben valami változás? Állandósulnak-e a dugók, s ez lesz a természetes, vagy sikerül olyan megoldásokat kidolgozni, amelyekkel megelőzhető, hogy órákat kelljen eltöltenünk az utakon várakozva? Adhat-e a technológiai fejlődés olyan eszközöket a kezünkbe, illetve építhet-e be a járműveinkbe, aminek a segítségével elkerülhetőek lesznek az idegesítő és nem utolsósorban energiapocsékoló várakozások a felforrst aszfalton?

Európa autópályáinak hossza örvendetesen növekszik. A növekedés különösen a térségünkben igen látványos. Európán belül autóval utazni egyre könnyebb, a távolságok egyre rövidebb idő alatt megtehetőek. Sok helyen már az országhatárok sem kényszerítenek megállásra bennünket. A jó utakon, kiváló műszaki állapotban lévő autókkal nagy sebességgel lehet közlekedni, ugyanakkor az autópályák nem sok változatossággal kényeztetik az utazókat. A monotonitás miatti figyelmetlenség balesetet is okozhat. Hosszú utak során az a jellemző, hogy a gázpedál nyomásán és a irány tartásán kívül órákon keresztül nincs más feladata a sofőrnek, így ezt megtehetné helyette egy automata is, miközben ő pihenhetne...

Az autóutak hosszának, minőségének növekedése, az emberek utazási kedvének, lehetőségeinek pozitív változása, a nagyobb volumenű áruszállítás mind-mind örvendetesek, de egyáltalán nem az a baleseti statisztikák romlása, s különösen szomorú a halálos balesetek magas száma. Tovább romlanak-e a baleseti statisztikák, vagy az egyre erősebb, egyre gyorsabb járművek egyre okosabbak is lesznek és képesekké válnak megfékez-

ni „urukat”, ha az nem az útviszonyok, a közlekedésbiztonság, vagy a KRESZ szabályainak megfelelő sebességre „kényszeríti” őket? Mit tehetnek, mit tesznek a szabályozók, a kutatók, a műszaki szakemberek, hogy a jobb lehetőségeinkkel élni is tudjunk és jól tudjunk élni?

A fokozott igény az utak használatára a karbantartási költségek növekedését, új utak építését, az utak melletti infrastruktúra kiépítését is megköveteli. Ugyanakkor az utakat nem egyforma mértékben használjuk. Jogosnak tűnik hát, hogy akik többet használják, többet is fizessenek érte. A kapus rendszer lehetővé teszi, hogy a megtett útszakasz arányában fizessünk az úthasználatért, de ezért cserébe a megállás miatt időt és üzemanyagot veszítünk. A matrica és az elektronikus útdíj kényelmes, de nem elég igazságos.

Mindannyian közlekedünk, mindannyiunkat érintenek a közlekedéssel kapcsolatos témák. Ám ez önmagában még nem indokolja, hogy miért szentel a Híradástechnika egy teljes számot a témának. Az ok egyszerű: a felvetett problémák egy jó részét kellő időben, a megfelelő helyekre eljuttatott információkkal orvosolni lehetne. Az is nyilvánvaló, hogy az utak hálózatot alkotnak. Akkor pedig miért ne lehetne az utak menti információ-áramlás megszervezésére az informatikában felgyűlt tudásbázist felhasználni? Az autók lehetnének egy ad-hoc hálózat elemei, vagy szenzorhálózaté is, attól függően, hogy milyen információt kell továbbítani. Az informatika területén egy sor kutatási téma van, ami így, vagy úgy a közlekedéshez kapcsolódik, illetve a már korábban elért eredmények kis változtatással a közlekedés területén is alkalmazhatóak.

Az utak nem érnek véget az ország határán, ezért ismernünk kell azokat a terveket, elvárásokat, amelyek lehetővé teszik, hogy az autókba épített eszközeinket ne csak az országon belül, hanem az országhatáron túl is használni tudjuk. Ezért itt is fontos, hogy figyelembe vegyük az európai ajánlásokat, illetve, hogy lehetőségeink szerint minél több európai uniós K+F projektből aktívan kivegyük a részünket.

*Győri Erzsébet, Heszberger Zalán
vendégszerkesztők*