Régi „motorosok" az új KRESZ-ről

(Folytatás a 12. oldalról)

kedjenek, s vitatkozzanak, hanem azonnal kövessék jelzéseit. Persze legyenek egységesek ezek a rugalmas, irányítást szolgáló jelzések és gyakorlati módszerek is.

BICSKEI TIBOR színművész:

— Rohanó tempójú „előadás" ma az utcai közlekedés... Mi a véleménye a szereplőkről?

— Én inkább arra figyelmeztetnék mindenkit, hogy ez a rohanó tempó nem jelent rohanó sebességet, ma inkább a zsúfoltságot, a tülekedést, a helykeresést érzékeljük — rohanó tempóban. A közlekedés maga inkább lassul. Néha úgy érzem, a szükségesnél jobban... nem tudom, kell-e ennyi helyen lámpa..., de nem is ez a legnagyobb gondom, hanem, hogy nagyon sok a rossz járművezető! Nem akarok lebecsülni senkit sem, de köztudomású, hogy tömegesen vezetnek olyanok, akik már réges-rég levizsgáztak, de máig is kezdők maradtak, s örök kezdők lesznek mindvégig! Szinte kötelező divat ma járművet vezetni, holott kellő önkritikával sokan észrevehetnék magukon, hogy nem alkalmasak erre a feladatra, legalábbis a mai körülmények között... Az ilyenek ritmustalanok, kapkodók, félénkek, körülöttük mindenki elakad, megtorpan, s értelemszerűen bizonytalanná válik. Balesetveszélyes ez! Én nem hiszem, hogy elképzelhetetlen lenne bizonyos jelentkezőket, vagy akár tanfolyamot végzetteket is eltanácsolni a járművezetéstől, ha nem állják ki a próbát és ez nyilvánvalóvá válik. A sok vizsgakísérlet semmiképpen se jó jel... de már azt is megoldásnak tartanám, ha legalább a jelöltek hosszabb időn át vennének részt gyakorlati foglalkozásokon, és amennyiben oktatójuk felismeri a bizonytalankodásuk mögött az alkalmatlanság jeleit, s akkor közölje ezt velük... tehát merjék megmondani valakinek, hogy nem alkalmas a vezetésre, mert örökre rossz kezdő maradna — a mások kárára!

DR. FARKAS LAJOS, a GanzMÁVAG üzemorvosa:

— Milyen hibákat orvosolna a közlekedésben legfrissebb tapasztalatai alapján?

— Elsősorban a gyalogosok érdekében emelnék szót: ma már a forgalmasabb főútvonalakon, gondolok például a Kerepesi útra, a Kőbányai útra, a csúcsidőkben a zebrán sem lehet gyalogosan átjutni. Egyszerűen olyan nagy a gépkocsisűrűség, hogy nincs hely közöttük, s maga a forgalmi áramlás is olyan lassú, hogy senki nem veszi a fáradságot, hogy azt ő még külön a gyalogosok kedvéért való megállással megtörje... A zebra igénybevétele ily módon semmilyen előnyt nem jelent a gyalogosnak, aki aztán igyekszik inkább ott átmenni, ahol a gépkocsisor megtorpan. A zebra tiszteletét a csúcsórákban is meg kellene teremteni... Másik észrevételem az autósok közös gondja. Útvonalainkon építkeznek, elzárnak, terelnek stb. Ezen csak keveset lehet változtatni. De ezeken a helyeken nem pontosak a jelzések, a figyelmeztetések. Így például, ahol reggel ment az ember, ott már délután esetleg nem mehet, ám ezt előre semmi sem jelöli! A reggeli megszokás, a délutáni meglepetés együtt balesetveszélyes. Nem is szólva az estéről! Az úttal kapcsolatos minden információt jó előre jelezni kell, még hozzá rugalmasan, ahogy a változások megkívánják. A tapasztalatom szerint azonban nem ritkák egykét napos elcsúszások. Már másutt dolgoznak, de még emitt a tábla! Arról nem is szólva, hogy éjszakára ezeket a helyeket legfeljebb pislogó mécsessel jelölik, amíg egy kocsi le nem dönti, aztán már reggelig — semmivel! Véleményem szerint az útjavítások jelzésrendszerének ellenőrzésére fokozott szüksége lenne a fővárosnak ebben az építkező-átalakító időszakában. A járművezetés biztonságát szolgálná az egységessége és a megbízhatósága. Ez ma még kívánnivalót hagy maga után.

FEJÉR BÉLA, Volán-buszvezető, Budapest.

— A buszvezető naponta sokezerszer halad el a zebrákon, sok százszor ad elsőbbséget a gyalogosoknak, fékez, megáll miattuk. Milyen kritikát mondana a zebrát használó gyalogosokról?

— Először a zebrát nem használó gyalogosokról kellene kritikát mondanom... Sajnos, nincs meg körükben változatlanul a szükséges önfegyelem. Amint eszükbe jut valami, hirtelen lelépnek ott, ahol a legegyszerűbbnek látszik a számukra. Legveszélyesebbnek tartom azt, amikor a közelben van zebra, s ezek a fegyelmezetlenek csupán 20—30 méterre onnan akarnak átmenni, mert errefelé a járművezető figyelmét leköti a kijelölt gyalogátkelőhely, érthetően elsősorban oda figyel, s utána, ha tiszta az út, gázt ad... A legnehezebb ilyenkor a zebra utáni felgyorsulásból hirtelen visszafogni a kocsit az egy-két „külön" útját járó gyalogos miatt. A zebrán haladóktól is van kérésünk: ne egyenként szállingózzanak! Csoportosan maguk is biztosabban kapnak szabad utat, a tömeges átkelésnél már messziről lassít a közelítő jármű vezetője, az egyenként áthaladók láttán esetleg kockáztat... A lassan ballagók se veszélytelenek. A zebra sem sétatér, jól kilépve kell azon is áthaladni! Ám néhányan — fiatalok! — szinte kérkednek az áthaladásuk kényelmességével, nevetnek, sőt kifigurázzák a várakozó vezetőt. Ez visszaélés, amit határozottan büntetni kell... A forgalom csak akkor gyorsul, ha a gyalogosok is gyorsabban kelnek át a zebrán. Akkor hamarabb jutnak el busszal az úticéljukhoz... És még csak annyit: sok helyen megszűnt a zebra, máshová helyezték át, mégis tömegesen ott járnak át a gyalogosok, ahol a régi zebra volt, aminek már a nyoma se látszik. A megszokás nagy úr, de erről a gyalogosnak is le kell tudni mondani. A saját biztonsága érdekében is!

PETHES SÁNDOR, a Vígszínház művésze.

— Régóta autózik, 1922-ben már az utakat járta, nyilván akkor még könnyebben lehetett.

— Nekem most nagyobb gondom az, hogy annak idején könnyebben lehetett parkolóhelyet találni..., nem viccelek, sokszor azért nem indulok el valahová kocsival, mert előre tudom, hogy nem lesz azon a környéken parkolóhely, vagy ha visszatérek, akkor visszaállni nem tudok... A várakozó autósra ma már néha irigy vagyok — milyen jó neki, van hol állnia! Ezzel kapcsolatosak persze a kifogásaim is: kevés a parkolóhelyünk, ez tény, tudomásul kell venni, de nem lehet indok arra, hogy úgy álljunk meg az utakon keresztül-kasul, hogy más ott parkolók aztán ne tudjanak elindulni miattuk! Divatos ma másodiknak parkolni, lezárni a parkolóhely kihajtó szakaszát, keresztbe állni két-három kocsi orra elé stb. És aki így tesz, még csak nem is teszi üresbe a sebességet, hogy esetleg arrébb lehessen tolni a kocsiját. Rengeteg bosszúság van ebből. Hagyjunk megfelelő helyet egymásnak tehát, ez nem csak előírás, hanem morális kötelesség is. Persze ez nem azt jelenti, hogy a másik véglet a jobb, amikor viszont mindenki úgy áll meg, hogy egy parkolóhelyen legalább plusz tíz kocsi helyét elfoglalják, mert nem törődnek azzal, hogy egymás mellé, ajtónyitásnyi közelségbe, párhuzamosan parkoljanak, csak úgy odavetik a kocsit, ahogy ráfan. Kevés a hely, használjuk ki okosan minden négyzetcentiméterét, s mielőtt otthagyjuk a kocsit, nézzük meg: ha ügyesebben állunk oda, marad-e még másnak is egy hely, vagy esetleg nem zárunk-e el valakit az elindulástól... Kölcsönös előnyök származnának az ilyen figyelemből, ami — figyelmesség is!

Petress István

SEBESSÉG LÁTSZATA, VALÓSÁGA, VESZÉLYE

Gyalogos a zebrán

Kevés a parkoló

Ismertetés magnón

Teljesítőképesség

A figyelem nyugvópontja

Távolságbecslés

Ritmus

Reakcióidő

Biztonsági öv

A tábla becsülete

Hullámvonal

A zenélő aszfalt

A közlekedési balesetek döntő többsége a sebesség helytelen megválasztására vezethető vissza. A szoros értelemben vett gyorshajtáson túlmenően — ami a balesetek 20 százalékánál szerepel általában fő szabályszegésként — ide sorolhatjuk a szabálytalan előzést, az áthaladási elsőbbség meg nem adását, az útpálya elhagyása megjelölések alatt szereplő eseményeket is.

A sebességmegválasztásnak két alapvetően rossz formája *az abszolút és a relatív gyorshajtás.* Az első esetben gyorsan hajt, aki a jogszabályban foglalt általános, illetőleg az adott helyen jelzőtáblán megengedett maximális sebességet túllépi. Ezeknek a gyorshajtóknak a leleplezése, a szabálysértés bebizonyítása a mai technikai eszközök mellett viszonylag egyszerű. (Traffipax.) Sokkal bonyolultabb kérdés a relatív gyorshajtás. *Erről akkor beszélünk, ha járművezető nem a látási, időjárási, forgalmi és útviszonyoknak megfelelően közlekedik, noha tilalmakat nem szeg meg.* Úgy is mondhatnánk: ebben az esetben a járművezető a józan ész ellen cselekszik, mert *figyelmen kívül hagy számos alapvető fizikai törvényt.*

A sebesség fokozásával az ember fiziológiai teljesítőképessége is módosul — kedvezőtlen irányba. Ennek legkézzelfoghatóbb bizonyítéka, hogy a *látótér jelentősen beszűkül.* Ezáltal az egyén képtelen olyan széles körben információkat felfogni, mint alacsonyabb sebességnél. Amíg egészséges embernél a látótér *180 fokos, addig ez 50 km/órás sebesség esetén 100 fokra, 100 km/ó sebességnél 45—50 fokra szűkül be.*

A figyelem nyugvópontja (amettől a járműig már nem észleljük automatikusan a környezeti változásokat), 50 km/óra sebességnél a vezetett gépkocsi előtt 100 méterre, 100 km/ó *sebességnél már 300 méterre van.* Mindez természetesen azt jelenti, hogy nem tudatos figyelem esetén a periférián és a *közelben levő tárgyak kiesnek a látómezőből.* Ezt *nevezzük az „alagút"-vezetésnek.*

A teljesítőképesség felső határán való autózás egyébként igen vonzó lehet. Hiszen az élet számos — sőt, legtöbb — területén éppen az ilyen embertípus a példakép. *A kockázatvállalás a mindennapi élet velejárója. Aki ezt nem teszi, azt könnyen bélyegzik gyávának, ügyetlennek, tehetetlennek.* Ehhez képest még túlságosan kevéssé ismert tény, hogy a közlekedésben *éppen a kockáztató embertípus, illetve viselkedési mód a leaveszélyesebb.*

A mondottakhoz járul *a hibás becslési képesség.* Egy finn kutatás — amelyet később számos más vizsgálat is megerősített — mutatta ki elsőként ezt. Megállapították, hogy az átlagvezető, az átlagember — legalábbis ezek többsége — a saját és mások sebességét alábecsüli. *Hasonlóképp hibás az emberek távolságbecslése is. Így a ténylegesen 130 km/órás sebességnél átlagosan 89 km/órát, 40 km/óránál 30 km/órát becsültek. A távolságérzékelés 50 méterig még normális volt. 100 méteres távolságot azonban már 114 méternek, 200 métereset pedig átlagosan 288 méternek becsültek. Az emberek többsége erről a hibájáról nem tud,* és azt hiszi, hogy képes a helyes sebesség- és távolságbecslésre.

Amikor a sebességről beszélünk, nem feledkezhetünk meg az indokolatlanul lassú haladásról sem. A járművezetők egy — mind ez ideig sajnos a rendőrség által meglehetősen „mostohán" kezelt — része nem kevésbé veszélyes a közlekedésre, mint az abszolút sebességi határok átlépői. Ők *látszólag az óvatos vezetők. Valójában azonban a többségük rossz vezető.* Kutatások bizonyítják, hogy a balesetezők egy jelentős része nemcsak a felső, de az elvárható alsó sebességhatárokat sem tartja be. Félelmük, *szorongásos állapotuk miatt* — különösen éjszaka, valamint az átlagosnál kisebb sugarú útkanyarokban — az engedélyezett maximális sebességet többször nem érik el, mint balesetmentesen közlekedő társaik. Érdekes, hogy ugyanezek a gyenge vezetők viszont a városok *nagy forgalmú, szűk útjain mindent megtesznek azért, hogy a területre engedélyezett maximális sebességgel haladhassanak.* Az ilyen vezetőtípus mind lakott területen belül, mind azon kívül, ingerlő és zavaró tényező a nagy többség, az átlagvezetők számára. Nem a kezdőkről van szó, akik kezdeti bizonytalanságukat előbb-utóbb levetkőzik, hanem azokról, akik *ilyen vezetési stílussal hosszú időn keresztül teremtenek maguk körül veszélyhelyzeteket.*

A sebesség helyes megválasztásával kapcsolatos teendők három síkon jelentkeznek: az *oktatásban, a már kiképzett járművezetők mindennapi közlekedése során, valamint a hatósági munkában.*

A *járművezetők ki-, illetve továbbképzése* során fel kell hívni a jelenlegi és a majdani járművezetők figyelmét arra, hogy az emberi *érzékelés fogyatékos,* méghozzá sajnos a valóságot az egyén szempontjából *szubjektíve kedvezőbb, de ténylegesen kedvezőtlen irányba torzítva.*

Korlátozott látási viszonyok között az emberek becslési képessége fokozottan romlik, a reakcióidő pedig hosszabb lesz. Az elől haladó, a szembe közlekedő jármű *távolságát még a nappalinál is nagyobbnak, sebességét pedig kisebbnek képzeljük.* Ugyanekkor fokozottan megnehezül a tájékozódás. A környezetből érkező váratlan információk későn vehetők észre, a kapcsolattartás módjai is korlátozottak. Számos, az útviszonyokban bekövetkező változás (nedves út, jeges út) alig vehető észre. Ezért ilyenkor *különösen veszélyes a biztonságos sebesség felső határán* autózni.

Számítani kell arra is, hogy a járművek kivilágítása nem mindig éri el a kívánatos szintet. Kevesen tudják, hogy *egy átlagos gépkocsival,* tompított fény mellett, *mindig vakon vezetnek, ha sötét úton, más fényforrás segítsége nélkül, 50 km/óránál nagyobb sebességgel közlekednek.* Különösen az éles útkanyarulatokban — tekintettel arra, hogy a lámpák fénykévéi csak késve követik a jármű mozgásának irányát — a belátható útszakasz hossza nem ritkán néhány méterre rövidül. *Ezért ilyen helyeken a korábbi sebességet erőteljesen kell csökkenteni.*

A sebesség helyes megválasztásánál *egyre gyakrabban kell* a környezetünkhöz — más szavakkal *a közlekedés általános ritmusához alkalmazkodni.* Ennek lényege az egyenletesség. Haladás közben — különösen oszlopban — súlyosan közlekedésellenes a mindenáron való előzés éppúgy, mint a forgalom ritmusát figyelmen kívül hagyó, túlzottan alacsony sebesség. Az állandó fékezés-gázadás — amely egyébként a rossz vezetők tipikus jellemzője — hasonlóképp kerülendő.

— A lakott területeken érvényes *sebességkorlátozásokat mindenkor be kell tartani.* Még akkor is, ha látszólag a forgalom olyan gyenge, hogy a nagyobb sebességgel való haladás is biztonságosnak tűnik. A közlekedés részvevői a megengedett sebességgel számolnak (azt becsülik alá), s így döntenek saját magatartásuk alakításakor. A mellékútvonalról a főútvonalra kihajtó autós is abban bízik, hogy az ott közlekedő betartja a reá vonatkozó sebességelőírást, s nem közlekedik annak kétszeresével.

Bizonyos helyzetek egyenesen lehetetlenné teszik a helyes sebességbecslést; helyébe a távolságbecslés lép. A zebrán áthaladó gyalogos — éppúgy, mint az előzőekben az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetője — elsődlegesen nem a közlekedő jármű sebességét, hanem a köztük levő távolságot igyekszik felmérni.

A lakott területeken esetleg bizonyos útvonalakon a 60 km/óránál nagyobb sebesség engedélyezése — amely a megengedett maximális sebességet jelző tábla kihelyezésével nyer polgárjogot — *csak a személygépkocsikra* vonatkozik! Minden más jármű köteles az általános korlátozásokhoz alkalmazkodni.

A helyes sebességérzékeléshez segít, ha a KRESZ-ben meghatározott esetekben mindig, de szükség esetén egyébként is — veszélyes útkanyarulatba behaladásnál — menet közben a *tompított fényt* használjuk. (Mint ismeretes, 1976. január 1. után a legszigorúbban tilos mozgó járművön városi lámpát használni.) Egy kivilágított jármű mindig — jó látási viszonyok mellett éppúgy, mint szürkületben, esőben, ködben — közelebbinek tűnik, mint a kivilágítatlan. Így a másik járművezető vagy a gyalogos a feléje közeledő gépkocsit közelebb érzi magához, s kétséges esetben e szerint dönt. Erre az indokra is vezethető vissza a *skandináv államok gyakorlata, ahol az autósok éjjel-nappal tompított fénnyel közlekednek.*

Baleseti szempontból veszélvesek a viszonylag alacsony sebességtartományok. A biztonsági öv pedig éppen itt ad *szinte mindig százszázalékos védettséget.* Ezért is fontos, hogy a jogszabály előírásának eleget téve, a beépített biztonsági öveket — lakott területen belül is — mindig használjuk.

Amint a járművezetők elsőrendű kötelességei közé tartozik, hogy a sebességkorlátozó jelzőtáblákat vegyék figyelembe, úgy a *hatóságok* nem kevésbé fontos dolga, hogy ezeknek a tábláknak adják meg — *vagy még inkább; adják vissza — a becsületüket.* Jól láthattuk, hogy a járművezetőknek is megvan a maguk többségi értékítélete egy hely veszélyességéről. Ha ez igen jelentősen tér el az előírttól, kész a közlekedő egyén és a jog összeütközése, esetleg napi több ezres nagyságrendben. A mai utakon az 5—10 km/órás sebességet engedélyező jelzőtábláknak nincs helyük, de még a 25 km/órásoknak is csak elvétve. *Ezek a táblák csak arra jók, hogy a járművezetőkben kételyeket ébresszenek az adott helyért felelős szervek szakértelme iránt, s néhány kilométerrel később egy olyan táblát is felülbíráljanak, amely életfontosságú információt ad.*

Ismertek a *kívánt sebesség betartására ösztönzésnek* az említetten kívüli más — olykor sokkal hatékonyabb — *módjai* is. Első helyen kell megemlítenünk az új KRESZ-ből sajnálatos módon száműzött ajánlott sebesség táblát. *A korszerű pedagógiai elveket is inkább veszi figyelembe az a jelzés, amely valaminek a betartását ajánlja, mint amelyik egy bizonyos magatartást meatilt.* A hazai és a külföldi tapasztalatok e táblák vonatkozásában egyértelműen pozitívak, ellentétben a tilalmi táblákkal, amelyeket a járművezetők nehezen észlelnek, és nem szívesen alkalmazkodnak hozzájuk.

Külföldön kedvezőek a tapasztalatok az útburkolati jelekkel való helyes sebességválasztásra felszólításnak. Ennek hazánkban ma még csak egy formája ismeretes: *a gyalogátkelőhelyek előtti hullámvonal.* A jövőben hasznos lenne bevezetni több más, a sebességcsökkentésre intenzíven felszólító jelzést a jelzőtáblák mellett vagy helyett. Ilyen az egyre sűrűsödő harántcsíkozás az úton, amely a vonalakra ráhaladó járművezetőben a sebességnövelés érzetét kelti, s ösztönösen sebességcsökkentésre készteti. Hasonló *feladatot lát el a „zenélő" aszfalt is* (hazánkban sem ismeretlen), amely a minimális tapadási határ elérésére, s ezzel együtt a jármű sebességének fokozása esetén az irányíthatatlanságra hívja fel a figyelmet.

Dr. Irk Ferenc