

A közlekedő ember számára nem lehet kétséges, hogy a motorizáció jelenlegi -- de még inkább a várható, jövőbeni -- szintje mellett a városi közlekedés fokozott követelményeket támaszt mindannyiunkkal szemben. Ahhoz, hogy ezeknek a feltételeknek minél jobban megfeleljünk, hasznos ha néhány törvényszerűséggel közelebbről is megismerkedünk.

Erre annál is inkább szükség van, mert a balesetek jelentős hányada évről évre lakott területen belül -- Budapesten és más nagyvárosokban -- következik be.

Ha a baleseteket alaposabban szemléljük, előzményeik, lefolyásuk alapján két nagy csoportba sorolhatók. Egy részük a figyelmetlenségre, a városi közlekedés törvényszerűségeinek figyelmen kívül hagyására; másik részük az okozók -- és részben a balesetet elszenvedők -- közlekedéssel szemben viselkedésére vezethetők vissza.

A városi közlekedés jellegzetességei

Aki hazánk utjait járja, jól tudja, hogy város és város között milyen nagy a különbség. Budapest, Pécs, Miskolc, Veszprém, Kaposvár, Orosháza egyaránt város. Jellemben azonban nagyon is különbözőek.

Egy adott várost -- de különösen nagyvárost -- sem tekinthetünk azonban egységes egésznek. Más a jellegzetessége az elővárosokkal, közigazgatásilag nagyközségekből összeálló nagyvárosnak és megint más a városközpontoknak. A következőkben elsősorban a köznapi értelemben vett nagyvárosok néhány jellegzetességével foglalkozunk. Közlekedési szempontból ugyanis ezek a helységek jelentik az ember számára a legtöbb problémát.

A városi élet specialitásai otthon kezdődnek, s a munkahelyen, illetve a munkahelyig vezető úton folytatódnak. Közös jellemzőjük, hogy a vidéki élethez képest az emberi kapcsolatok sokkal bonyolultabbak, egyúttal az egymásra utaltság, az egymást segítségnek is speciális formái figyelhetőek meg. A mindig változó környezet az ember nagyfokú alkalmazkodóképességét és készségét tételezi fel.

A város -- ezen belül is elsősorban a nagyváros -- a közlekedő embert is speciális feladatok elé állítja. Egyrészt előnyként jelentkezik, hogy a vidéki emberek többségéhez képest a városi ember összehasonlíthatatlanul gyorsabban és kulturáltabban éri el célját. Vannak természetesen olyan térségek is, ahol ez a megállapítás csak részben, vagy egyáltalán nem igaz.

Minden egyéb fejlődéshez, átalakuláshoz hasonlóan a huszadik század iparosodott és városiasodott társadalma is szolgáltat "melléktermékeket". Így az egyén kényelmét

szolgáló eszköz, a gépkocsi eredeti rendeltetésétől teljesen függetlenül is funkcionál. Ennek eredményei a balesetek, a levegőszennyeződés.

Megszokás, beilleszkedés, alkalmazkodás

Aki városaink forgalmában nyitott szemmel jár, észreveheti, hogy ebben a környezetben ma még viszonylag kevesen találják fel magukat. Erre utalnak a kutatási felmérések is. Így az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézetnél végzett elemzések is felhívták a figyelmet: aki gyermek, illetve serdülő korát vidéki környezetben töltötte, ott nőtt fel, az kevésbé képes – mint későbbi autós – a városi közlekedés kívánalmainak eleget tenni. Gyakrabban okoznak baleseteket, mint azok, akik gyermekkoruk óta megszokták ezt a környezetet.

A városban számolnunk kell azzal is, hogy az emberek kedvezőtlen személyiség-tulajdonságai sokkal könnyebben jöhetnek a felszínre, válhatnak ki veszélyes magatartásformákat, mint az élet más területén. Amíg az élet egyéb területén a mások érdekeit figyelmen kívül hagyó viselkedésmód általában csak elítélést, szemrehányást vált ki az egyén környezetéből, addig ugyanez a viselkedésforma a városi közlekedésben bármikor balesethez vezethet. A háttérben ugyanis az ember környezetének lebecsülése, az onnan jövő jelzések figyelmen kívül hagyása áll.

A kedvezőtlen személyiség-tulajdonságok "kiélésének" kedvező talajául szolgál a névtelenség. Amíg a mindennapi életben az embernek számolnia kell azzal, hogy cselekedeteit a környezete értékeli, s arra reagál: megjutalmazza vagy megbünteti az egyént; addig a mindinkább zsúfolt városi forgalomban könnyű más szemé elől eltűnni. Az pedig egyáltalán nem valószínű, hogy valaki ismerősei szemé láttára tanúsít elítélésre alkalmas viselkedést.

Kérdéses természetesen, hogy mit tehetünk a jelenlegi helyzet megváltoztatásáért?

Sokat minden ember, de különösen a szülők. Senki sem születik úgy, hogy a városi környezetben helyt tudjon állni. Tény, hogy ember és ember között igen nagy az eltérés. Ez jelentős részben arra vezethető vissza, amit a legfőbb törvényszerűségekből megtanult. Másként fogalmazva: mi az, amire eddigi élete folyamán megtanították? Talán felesleges hangsúlyozni, hogy itt kiemelkedő szerep jut a családnak, annak környezetnek tehát, amelyben a gyerek felnő. Mint az élet egyéb területén, úgy a közlekedésben is a gyerek elsősorban a felnőttek – közöttük is főként a példaképül szolgáló szülő – viselkedését figyeli meg, azt próbálja leutánozni. Hiába kap az iskolában kiváló közlekedési kiképzést, hiába ismeri már hat éves korában a rá vonatkozó legfontosabb szabályokat, ha azt tapasztalja, hogy ezt a felnőttek, sőt esetleg saját szülei is csak akkor tartják be ha ez nekik jólesik. Az a fiatal, aki azt látja, hogy szülei, ismerősei nap mint nap fittyet hánynak a gyalogoslámpák jelzéseire, különösen ha sietnek; a későbbiek folyamán mint autós is behajt a tilosba ugyanezzel az indokkal. Az a szülő, aki a szabálytalan közlekedésért őt felelősségre vonó személy igazát soha nem ismeri el, sőt az ilyen beavatkozást esetleg sértésnek tekinti; a gyerekebe akaratlanul is beleplántálja a felelősségát-hárítás módszerét.

Az autóban ülő gyermek a szülő, de különösen az apa vezetési stílusát igen alaposan megfigyeli. A felületes szemlélő nem veszi észre, hogy a gyermeki gondolkodás nagyon logikus és a különböző jelenségekből igen jól képes általánosítani. Így pl. ha az apa

gyakran használja a kürtöt, a mögötte ülő kisgyerek igen gyorsan rájön arra, hogy ezzel a szülő nem valamiféle veszélyhelyzetet akar elhárítani, hanem az előtte levőket akarja utjából eltávolításra ösztökélni. Nyilvánvaló, hogy ez a közlekedési mód rögződik benne, mint követésre méltó és helyes eljárás. Hasonlóképpen a mások vezetési stílusát folyton kritizáló, a környezetet állandóan szidalmazó szülő sem várhat mást, minthogy gyermeke ugyanilyen magatartást fog tanusítani. Tekintettel arra, hogy a gyermek figyelme csak viszonylag szűk körre összpontosul, illetőleg számos tényező figyelmén kívül marad, (ami azonban az összetett jelenség megértéséhez nagyon is fontos), a későbbi közlekedése során a hibás viselkedési módok rögzülése igen veszélyes lehet. Külföldi kutatások bizonyítják, hogy a szülők közlekedési fegyelme és a gyermekbalesetek között igen szoros a kapcsolat. A gyermek - az előbbi példához visszatérve - csak azt jegyzi meg, hogy ha siet, a piros lámpánál is átmehet. Azt nem tudja, nem is képes megfigyelni, hogy a szülő előzőleg igen alaposan körülnéz, figyelembe veszi a közlekedési viszonyokat, a közeledő jármű sebességét és távolságát, az uton szükséges tartózkodás idejét, amely tényezők helyes becsléséhez a hosszú élettapasztalat jól segíti. Összefoglalóul tehát azt mondhatjuk: a közlekedés biztonságát nem csupán az oktatás, hanem a szülői példán alapuló nevelés is befolyásolja. A szülőknek azért kell a szabályokat betartaniuk, mert a gyermek - távolabbról a jövő generáció - szabálytiszteletének elsősorban erre az alapra kell felépülnie.

A KRESZ a városi közlekedésért

Előljáróban le kell szögeznünk: hazai városaink közlekedési helyzeteinek nem kelene - és még sokáig nem kell - olyan kaotikus állapotot mutatnia, mint azt gyakran tapasztaljuk. Azt is tudomásul kell azonban vennünk, hogy főként történelmi városaink központjainak korszerűtlen uthálózata szükségyszerű tény. Ezért mindennél fontosabb, hogy kulturált közlekedéssel, illetve az előfeltételek megteremtésével biztosítsuk a helyet az autók egyre növekvő számának.

Noha a kulturált közlekedés elsősorban emberi feladat, a teendők megkönnyítését hatékonyan szolgálja a KRESZ. A legfontosabb idevonatkozó szabályok a következőkben foglalhatók össze:

- A jogszabály a közlekedés alapelveinek tekinti a másokra tekintettel levő közlekedést. Jogaihoz mindenki csak addig ragaszkodhat, amíg - kellő figyelem tanusítása mellett - észre nem veszi, hogy a másik partner ezeket részére nem fogja biztosítani.

- A közlekedésben alkalmazkodni kell a mindenkori környezethez. Az elsőbbséggel rendelkező esetenként köteles elsőbbségéből átmenetileg engedni, s ezt nem tekintheti közlekedése zavarásának. Különösen érvényes ez a forgalmi sávok változtatásánál, valamint esetenként a mellékutról a főútvonalra ráhajtó járművek esetében. Az utkeresztezéskébe pedig jelzőlámpás forgalomirányítás esetén zöld jelzésre is csak akkor lehet behajtani, ha nem kétséges: a szabad jelzés ideje alatt át is lehet rajta haladni.

- A forgalom gyorsítását célozza az a rendelkezés, amelynek lényege így foglalható össze: minél lassabban halad valaki, annál inkább köteles jobbra huzódni.

- Az egyértelmű döntést is számos előírás segíti. Példaként említhetjük, hogy most már általánossá vált a kanyarodó hátránya az egyenesen haladóval szemben. A jobb tájékozódást segíti elő az az intézkedés, amely a mindenkori tényleges menetirány változtatástól teszi függővé az irányjelzési kötelezettséget.

● A köz igényeit is több rendelkezés szolgálja. Ezek legfontosabbika, hogy a megállóból kiinduló autóbussznak és trolibusznak a közlekedés minden más résztvevője - ha hirtelen fékezés nélkül megteheti - köteles elsőbbséget adni. De ide sorolhatjuk a külön busz-sávokat is. (Más kérdés, hogy azokon az utakon, ahol ilyenek vannak, a menetrend szerint közlekedő autóbusszok - a kikerülés esetét kivéve - a másik forgalmi sávra nem hajthatnak rá. Még a gyorsjáratok sem!)

● Az általános forgalom gyorsítását célozza az a rendelkezés is, amely tiltja az indokolatlanul lassu haladást. Minden járművezető - a biztonság határain belül - köteles a megengedett maximális sebességgel közlekedni.

Vezetéstechnika városban

A városi közlekedésben is - mint másutt -, a vezetés során részint magunk közlekedésszerű viselkedésére kell vigyáznunk, részint magunk, illetve mások esetleges hibájának "kivédésére" kell felkészülnünk.

Az első kérdéskörben a legfontosabb, hogy - a jogszabály rendelkezéseinek szellemében - minden autós a tőle telhetőt tegye meg a forgalom gyorsítása érdekében. Így különösen fontos

● a forgalomirányító jelzőlámpa szabad jelzésére - egyidejű körültekintés mellett haladéktalanul, a vezetett jármű maximális gyorsítóképeségét kihasználva elindulni. Összehangolt lámparendszerek esetében a következő és a további lámpák jelzési képeit is figyelni, s olyan - szabályos - sebességgel megközelíteni a kereszteződést, hogy azon megállás nélkül tovább lehessen haladni.

● A követési távolságot folyamatosan kell felvenni. Ez azt jelenti, hogy a szabad jelzés megjelenésének pillanatában nemcsak az élen levő gépkocsi, hanem a következők is azonnal elinduljanak.

● Az elsőbbséggel nem rendelkező jármű vezetője köteles az elsőbbségi helyzetben levő közlekedési partnereket állandóan figyelni, s ha azok lemondtak jogukról, ezt a lehetőséget a továbbhaladáshoz azonnal kihasználni. A megállapítás természetesen a gyalogosokra is vonatkozik!

● Kétes - ugynevezett tisztázatlan - forgalmi helyzetekben minden érintett köteles lassítani, szükség esetén megállni. Továbbhaladás csak akkor lehetséges, ha az elsőbbség kérdésében a részesek kölcsönösen megegyeztek. Az elsőbbségről lemondás azonban visszavonhatatlan. Ezért tartózkodni kell a kölcsönös udvariaskodástól. Ez erre az esetre éppugy vonatkozik, mint az előbb említettre.

Mind a saját, mind más közlekedési partner hibázásának kivédését szolgálja az ugynevezett defenzív vezetési technika. Az általános alapelvek, a főbb technikai lehetőségek az utóbbi években hazánkban is közismertté váltak. Ezt életszerűsíti és kiegészíti az amerikaiak által felépített megelőzési technika. Ők az alapvető baleseti formákból indultak ki, s a megelőzés útjait ennek megfelelően dolgozták ki. Ezek a következők:

● A jármű az előtte levő járműnek ütközik. E legtipikusabb városi közlekedési baleseti forrásnak a megelőzési lehetősége elsősorban a másik jármű mozgásának állandó figyelemmel kísérése. Haladás közben sohasem a közvetlenül előttünk levő, hanem - os lopban haladás esetén - a két-három kocsival előttünk levő jármű "viselkedését" figyel-

jük. Különösen tartsuk szemmel ezeknek a távolabbi kocsiknak a fék- és irányjelző lámpáit. Kisérjük azonban figyelemmel a mögöttes forgalmat is, nehogy az utánunk jövő útközön nekünk. Igyekezzünk attól minél inkább eltávolodni, szükség esetén minél korábban kezdjük meg a fékezést.

● Összeütközési lehetőség azonos uton, a szemközt közlekedővel. Itt a legfőbb megelőzési lehetőség az irányváltoztatás minden lehetséges módon való jelzése. Tegyük a haladási szándékot más számára is minden lehetséges eszközzel érhetővé. Irányjelzővel, féklámpával, sőt ha erre lehetőség van, még kézjelzéssel is.

● A jármű az utvonalat keresztező (keresztirányban haladó) gépkocsival is összeütközhet. A megelőzés módja: a kereszteződés előtt a láb levétele a gázpedálról, áthelyezése a fékre, a fékezés tényleges megkezdése nélkül. Először mindig balra, majd csak ezután szabad jobbra pillantani. Egyenrangú utkereszteződésben is a veszélyt nem jobbról - ahol rajtunk áll vagy bukik a zavartalan közlekedés - hanem balról kell várunk.

● Sokakban felmerült a kérdés: a defenzív vezetési taktikában mi jut nagyobb szerephez? Az ügyesség, vagy az elemek tanulás útján való elsajátítása? Tény, hogy az alapelemeket - a most leirtaknál talán valamivel alaposabban - meg lehet tanítani. Az viszont nagymértékben a járművezetői rátermettségtől, fantáziától függ, hogy a mindig változó körülmények között az elméletben jól ismert és sokszor átgondolt "mesterfogásokat" ki hogyan tudja saját maga és mások védelmében alkalmazni.

Közismert tény, hogy a tulzsufolt városközpontok nagyon próbára teszik a járművezetők teherbíró képességét. Mégis tulzás volna azt mondani, hogy az emberi teljesítmény csődjével állunk szemben, amikor ilyen helyeken egy-egy baleset bekövetkezik. Az esetek többségében az emberek rosszul gazdálkodtak erőtartalékaikkal. Ennek jónéhány ellenszere ismeretes. Így:

● Mindig csak arra figyeljünk, ami az aktuális közlekedésünk szempontjából számottevő. Sohase próbáljunk menetközben utca- és házszámokat elolvasni, s lehetőleg ne a zöld jelzésre várakozás közben akarjuk az utmenti hirdetőoszlop mozműsorát tanulmányozni. A közuton kívül történetekkel csak annyiban foglalkozzunk, amennyiben az saját közlekedésünkkel kapcsolatba hozható. A jó autós a járdán levő ismerőseit vezetés közben csak igen ritkán ismeri meg, hiszen ilyenkor csak az uttestre, esetleg a lelépő gyalogosokra ügyel.

● Lényegében a mondottak érvényesek a forgalmi jelzésekre is. Ha folyamatosan szándékozunk haladni, csak a mozgó forgalomra vonatkozó jelzéseket figyeljük! (Ezt külföldön számos esetben a forgalomszervezők is segítik: a várakozást, megállást tiltó táblák kisebb méretűek a többinél.) Ezen túlmenően is igyekezzünk a jelzőtáblákban egy fontossági sorrendet felállítani. Nyilvánvalóan első helyen szerepelnek az elsőbbségadásra kötelező jelzések, ezt követik a minden járműre vonatkozó tilalmi táblák, majd ezután következnek a veszélyt jelző információk. A tájékoztatást adó táblák a fontossági sorrendben az utolsó helyen állnak. A rendszeresen személygépkocsit vezetőknek felesleges a tehergépkocsivezetőkre vonatkozó információk feldolgozásával foglalkozni.

● Az indulás és a cél közötti utvonala megtervezésével mindig elindulás előtt foglalkozzunk, s ne menetközben próbáljuk meg Budapest vagy valamelyik másik nagyváros térképét magunk elé képzelni. Ne feledjük: nem mindig a legrövidebb ut a leggyorsabb, s nem mindig az előző kettő valamelyike a legbiztonságosabb. Lehetőleg a kevésbé terhelt főutvonálhálózatot használjuk a cél megközelítéséhez.

● Legyünk utunk során mindig résen. Az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézetben végzett kutatás tanúsága szerint a csucsforgalmi időszak különösen veszé-

lyes. Elsősorban azért, mert a járművezetők egy része azt képzei, hogy a csucsforgalom helyét elhagyva már nem kell fokozott figyelemmel vezetnie. Így aztán sokan okoznak a csucsforgalom óráiban, de nem az igazi torlódások helyén, hanem attól távolabb, a városközpontokból a "perifériák" felé haladva balesetet. Az autósok között vannak, akik úgy vélik, hogy a túlterhelés fáradalmait kevésbé forgalmas helyen, menetközben is ki lehet "pihenni".

● A városi közlekedésben számottevő tényező az is, hogy az emberi figyelem nem egyenletes, hanem fluktuál: azaz a teljesítménycsúcsok után visszaesések következnek. Ezért bizonyos dolgokra mindenkor tudatosan kell figyelmünket összpontosítani. Feltétlenül ilyen az elsőbbségadás és a sávváltoztatás.

● Zsufolt városi forgalomban lehetőleg ne használjuk a kocsirádiót, ne beszélgesünk. Súlyosan elítélendő a menetközbeni dohányzás is.

A kutatások azt mutatják, hogy a városi forgalomban a balesetek zömmel az elindulást követő tíz percen belül következnek be. Különösen személygépkocsivezetők esetében kritikus az első néhány kilométer. Helyes tehát itt is a tudatos figyelem-összpontosítás.

A városi forgalom nem alkalmas arra, hogy valamely jármű menettulajdonságait kipróbáljuk. Ismeretlen gépkocsival lehetőleg ne a centrumban kezdjük autózni.

Elindulás előtt mindig győződjünk meg, hogy a kocsit műszakilag rendben van-e? A féklámpa, az irányjelző és a kürt különösen fontos. Fékhibás kocsival éppúgy súlyos felelőtlenség utnak indulni, mint az üzemi hűfokot el nem ért motorral reggel utra kelni. A jármű nem képes a szokásos módon gyorsulni, s ez súlyos balesetveszélyt jelent.

Dr. Irk Ferenc
az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézet
munkatársa