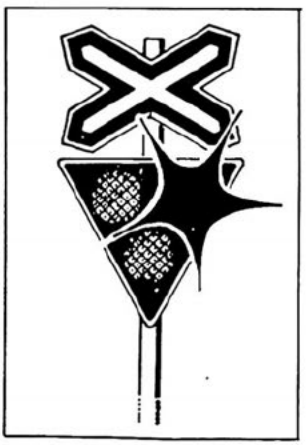
Vasúti átjáró — mit tegyek?!

Szombat reggel, háromnegyed nyolc előtt néhány perc. Budafok felől jövet a vasúti felüljáró előtt pillanatnyi tanakodás feleségemmel: melyik útvonalat válasszuk a XI. kerület Karolina-út felé? A biztosan zavartalan közlekedést ígérőt kb. 3 kilométeres kerülővel a budafoki felüljárón át, a Budafoki út – Fehérvári út – Szakasits Árpád út – Tétényi út útvonalon vagy a rövidebbett, de időben bizonytalanabbat a kis forgalmú Zsurló utcai fénysorompós vasúti átjáró igénybevételével? Az utóbbi mellett döntöttünk. Nincs nagy forgalom, nincs „zebra", nincs jelzőlámpa – kivéve a fénysorompót. Elérjük az átjárót. A fénysorompó pirosan villog. Előttem már három kocsi áll, leállított motorral, türelmesen várva a szabad utat. Szemből ugyanez a kép. Elmegy Kelenföld felé egy személyvonat – hangjelzés nélkül. Kelenföld felől is megérkezik néhány másodperc múlva a Pécs felé haladó személyvonat. Ennek vezetője hangosan dudál. Nyúlok az indítókulcs felé, hátha felvillan a fehér fény. Nem villan. Biztosan a harmadik vágánypáron is vonat közeleg valamelyik irányból. Eltelik egy perc, öt perc, tíz perc. Vonat sehol. Hátul ülő 4 éves fiam kérdezősködik: Miért nem megyünk? Mert tilosat jelez a lámpa. Azért piros a fénye, mert nagy veszélyt jelez. Ezért világít összesen négy lámpa az autós felé. Mutatom, hogy az előttem lévők is türelmesen várnak. A vonat nagy és erős. Ha „találkozunk" vele, belőlünk, az autónkból semmi sem marad. A gyerek megnyugszik.



Újabb néhány perc, most már összesen tizenöt az utolsó vonat óta. A szemből várakozó első autóból kiszáll az utas. Kimegy a pályára, körülnéz. Jobbra-balra kb. 400 méterre ellátni. Mozgás sehol. Int az autósnak, hogy mehet. Az áthajt a kereszteződésen. A többiek még várnak. Még egy perc, elindul az előttem lévő háromból két kocsi. Fiam kérdez: Ők miért mehetnek át? Mondom, nem mehetnek, csak azért mennek, mert felelőtlenek. Kivágódik mögülem is az időközben már kb. tizenöt kocsira duzzadt sorból vagy három. Köztük egy teherautó. Kocsikísérője a nyitott ablakból néz és fülel. A mögötte igyekvő polszkis is leereszti a jobb oldali ablakot, hogy jobban lásson és halljon. Mindenki tudja és érzi, hogy milyen kockázatot vállal. Az előttem ez ideig türelmesen várakozó csakúgy átmegy, mint a szemből érkező két másik teherautó és egy áruszállító gépkocsi. Egyedül maradunk a lámpa előtt. Még mindig piros. Villog. Eszembe

jut, hogy vagy két hónapja ugyanitt álltunk. Illetve akkor csak én, egyedül. A szemből jövő teherautó vezetője kiszólt a mögöttem álló kollégának: Nézz körül, és menj át, mert már az előző nap délutánja óta itt mindig piros a lámpa! Át is ment. Én is. Szóltam a rendőrségnek: hol lehet a vasúti lámpa hibáját bejelenteni? Nem tudták. A vasút, berendezéseivel együtt, nem tartozik a közúti igazgatás alá. Ha közúti jelzőlámpa hibáját akarom bejelenteni, a VILATI számát szívesen megadják. Köszönöm – válaszoltam. Azt én is tudom – méghozzá fejből. Így hát nem tudtam hová bejelenteni a hibát.

Szólok a feleségemnek: Állj ki a kereszteződésbe! Nézz körül, s ha szabad az út, intsl Intett. Átmentem én is. Előtte, alatta, utána és most is a siófoki autóbuszkatasztrófa emléke járt az eszemben. Gondolom, nem csak az enyémben. Fiam újra kérdez: „Most miért mentünk át, mikor még mindig piros volt a lámpa?" „Mert elromlott, s anya vigyázott ránk." Elhitte? Megértette? S mindebből milyen következtetéseket vontunk le a szabályok tiszteletével összefüggésben? Nem tudom, bár nagyon szeretném tudni.

És én mit tettem? Szabályt szegtem, melyért súlyos büntetés, a vezetői engedély elvonása jár. Kockára tettem három ember életét. Szemből autók jöttek; vezetői látták, hogy a tiloson mentem át. Ők még megálltak a változatlanul pirosan villogó lámpa előtt. De vajon meddig vártak, s mikor indultak el? A rossz példa ragadós!

Mi mást tehettem volna? Ott állok, amíg csoda nem történik? Vagy visszafordulok, s most már 8 kilométeres kerülővel és félórás késéssel jutok el ugyanoda, ahová akartam? És mit tegyenek azok, akiknek itt van dolguk? Én levonhatom a tanulságot: soha többet nem megyek erre. De tudom, hogy egy hónap múlva újra ezt az utat fogom választani. S ha akkor rendben megy minden, megint rendszeresen erre fogok járni. Mert egyébként ez a gyorsabb és a biztonságosabb.

Fejemben motoszkál, amit a joghallgatóknak szoktam mondani, valahogy ekképpen: Súlyos felelősség terheli azokat, akik a forgalomszervezéssel foglalkoznak. Nem elsősorban közvetlenül azért, mert valahol hiányzik egy tábla, ellentmondó a burkolati felfestés, mást jelez a lámpában, az alatta felfüggesztett táblában és a burkolatban látható nyíl. Olykor ez is zavarokat okoz. Ennél jelentősebb azonban a morális következmény! Adott helyeken a járművezetők rákényszerülnek, hogy a szabályokat saját belátásuk szerint értelmezzék. Ha a lámpa minden irányban tilosat jelez, egyszer csak el kell indulnil Ha mást mutat a lámpában és mást a burkolaton lévő nyíl, az autós azt választja „helyesnek", ami számára a megfelelőbb. Ha a tábla egyenes haladási irányt jelez, de arra csak egy kőfalnak lehet menni, megtanulja, hogy időnként a jelzéseket felül kell bírálni, mert különben kitöri a nyakát. És idővel kétkedve fogad minden szabályt, s csak akkor tartja őket a maga számára kötelezőnek, ha első látásra a saját érdekeivel is megegyeznek.

Az átlagautós, aki az említett szombaton negyedórát várt, legközelebb már valószínűleg csak öt percet fog várni. Hisz ő nem kriminológus, s nem foglalkozik 15 éve balesetelemzéssel. Az ő szemében a társadalmat és benne a saját életét is szabályozó jogok és kötelezettségek között csupán egy – talán nem is a legfontosabb – a KRESZ. Számára a közlekedési szabályoknak csak segítőül kellene szolgálniuk, hogy célját gyorsan és biztonságosan elérje. De az emberek többsége használja az eszét; olykor erre nyilvánvalóan rákényszerül. Olyan nehézségekkel találja magát szembe, amelyeknek megoldása nem az ő dolga lenne. S a tapasztalatokból következtetéseket von le, sőt általánosít. Néha persze rosszul, de megteszi. Így lesz olykor a szabálykövetésből szabályértelmezgetés és a végrehajtásból önkényes alkalmazás. Budapesten is, Siófokon is!

És ezért csak az autós felelős. Valóban?

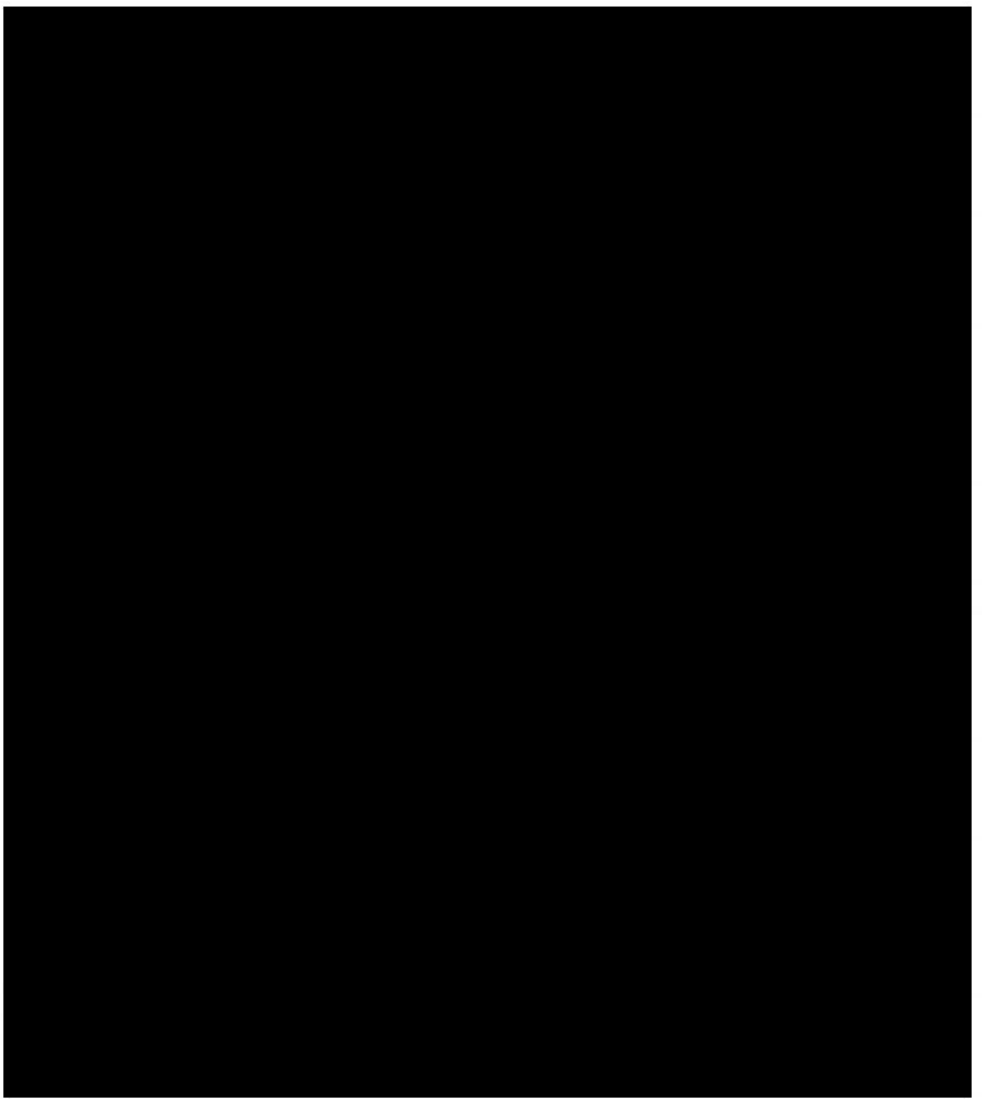
– ∎ – ∎ –

A leírt eseményt követő csütörtök. Pécsről Budapestre visszatérőben vonatpótló autóbusz szállítja a déli gyors utasait Pécs és Abaliget között. Buszok előttünk, buszok mögöttünk. Amelyikben én ülök, abban sok az álló utas is. A buszok útközben leszakadnak egymástól. Elhagyjuk Szentlőrincet. Kanyargós szerpentinek után egy egyenes emelkedőn egy tartálykocsit előzünk meg. Rakománya vagy tízezer liter tűzveszélyes anyag. Aztán újabb egy-két kanyar után egyszer csak megállunk. Megérkeztünk volna? Nem! Vasúti átjáróhoz értünk. A fénysorompó pirosan villog. Jobbra-balra nyíllegyenes vasúti pálya; legalább 6–800 méterig ellátni rajta. Szerelvény sehol. A busz áll egy percig, talán kettőig. Aztán valaki megszólal: „Menj át, vágányzár van! Ezért nem megy a pesti gyors sem Pécsről!" A buszvezető egészen a sínekig húzódik, újra megáll, aztán elindul. A busz közepében ülök és balra nézek. Onnan nem jön semmi. De jobbra már nem látok az álló utasoktól. Félek, mert érzem tehetetlenségemet. A józan ész szerint itt most valóban nem jöhet vonat. De ugyanezen józan ész szerint viszont ilyenkor pirosat sem jelezhet a lámpa. Átérünk – és élünk mindannyian. Jobbra vasútállomás épülete, előtte fekete táblán fehér felirat. Vajon erről az állomásról senki soha nem néz ki a pályára? Vagy nem az állomásfőnökség kötelessége arról meggyőződni, hogy nem jelez-e tévesen a lámpa? Vagy csak akkor kötelessége intézkedni, ha mindig szabadot mutat a fénysorompó – akkor is, ha vonat jön? Egyáltalán: van ott valaki?! Nem tudom, mert a busz továbbmegy. A vasúti megálló nevét nem tudom elolvasni. Hátra-

nézek. Mögöttünk jön az imént megelőzött tartálykocsi is. A tíz tonna robbanóanyagot most könnyebben viszi, hisz átmenetileg sík az út. Órámra pillantok: 13 óra 35 perc. Községbe érünk. Kifelé haladva megnézem, hol is jártunk. Helesfa volt a névtáblán.

A félelem elmúlt. Most már bosszankodom. Vajon az országban naponta hány fénysorompó ad téves jelzést? Vajon hány száz, talán ezer autós, tehergépkocsi- és autóbuszvezető teszi meg ugyanazt, amit én az elmúlt szombaton, s a vonatpótló buszok vezetői ezen a csütörtökön megtettek? Hiszen nem valószínű, hogy a többiek magasági kormánnyal átrepültek volna a vasúti sínek felett.

A múlt heti lelkiismeretfurdalás bennem is alábbhagy. Tettem helyességének igazolását éreztem akkor, amikor a buszvezető átment a fénysorompó tilos jelzésén. Lehet, hogy a gépkocsival közlekedők ezrei, talán tízezrei — a látottak és a tapasztaltak alapján — eleve nem hisznek feltétlenül ebben a tilalomban? Talán a siófoki buszvezető is átélt már jó néhány ilyen helyzetet?! Azért vállalta a kockázatot utolsó, végzetes útján? Őt már nem kérdezhetem meg! Pedig de jó volna . . . !

Irk Ferenc

■