AZ UDVARIASSÁG CSAK A KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK KÖRÉN BELÜL KÉPZELHETŐ EL!

A Német Szövetségi Köztársaságban számos helyen fáradoznak azon, hogy a közlekedés biztonságát különféle felvilágosító akciókkal fokozzák. A puszta felvilágosító akciók azonban az eddigi tapasztalatok szerint csak csekély sikert értek el. Ez érvényes a Közlekedési Minisztérium „Szilárd elhatározásom, hogy alkoholmentesen vezetek" akciójára csakúgy, mint az övhasználatra ösztönző akciókra. Az ittas vezetések száma az akció nyomán semmit sem csökkent. Az övhasználati akció alatt is a városi közlekedésben az övhasználók aránya a 30% alá csökkent. A felvilágosító akciók nagy hátránya, hogy csak azokra a témákra terjednek ki, amelyeket a tömegkommunikációs cégek jól el tudnak adni, s amelyeket a lakosság kedvvel fogad. Az ilyen akciók némelyike a közlekedési szabályok megváltoztatására vezet.

Ilyen példaként említhető a „Légy partner a közlekedésben!" (Partnerschaft im Strassenverkehr) akció, amelynek célja a közlekedés résztvevőiben az agresszió megszüntetése volt, de részben a közlekedési szabályok módosult alkalmazásához vezetett. Az autópályák becsatlakozási pontjain és egyéb gyorsforgalmi utak kereszteződéseiben ma már gyakran nem érvényesül az elsőbbségi szabály, hanem az elsőbbségadásra kötelezett egyszerűen behajt az elsőbbségi joggal védettek közé. Ez pedig az egymást a főútvonalon követő járművek körében s a szomszédos forgalmi sávon gyakran vezet közlekedési konfliktusokhoz.

Ennek a viselkedésnek az általánossá válása következtében egyáltalán nem meglepő a dortmundi Közlekedésbiztonsági Tanács felmérésének eredménye, amely szerint a megkérdezett járművezetők 40%-a úgy vélekedett, hogy az autópályákon és a gyorsforgalmi utakon, azok csatlakozási pontjain nem az elsőbbségi szabály, hanem az ún. „cipzár-rendszer" érvényes. Még azoknak a főiskolai hallgatóknak a 26%-a is ezen a téves nézeten volt, akiknek viszonylag friss volt a vezetői engedélyük.

Az is gyakran tapasztalható, hogy a járműoszlop élén haladó gépkocsi hirtelen megáll, hogy a vele szemben balra bekanyarodni kívánót elengedje. Ez szintén gyakran idéz elő ráhajtásos balesetaket. Az is előfordul, hogy az élen megállót követő második vagy harmadik jármű vezetője kikerüli a megtorpanót, s így jut konfliktusba a bekanyarodóval.

A partnerként viselkedő gépkocsivezető cselekedete végső következményében vitathatatlanul udvariatlan lehet, mert az elsőbbségre jogosult járművezetők egész sorát kényszerítheti megállásra, pusztán azért, hogy a bekanyarodó ezt a manővert elsőbbségadási kötelezettség nélkül végrehajthassa akkor, amikor lassítás vagy rövid várakozás után amúgy is lehetősége nyílna rá.

Ez a példa természetesen nem érvényes arra az esetre, amikor az erős szemközti forgalom miatt a balra kanyarodásra gyakorlatilag nincs lehetőség. Arra az esetre viszont igen, amikor az oszlopban mindössze 10 kocsi halad, majd elegendő köz van ahhoz, hogy a balra kanyarodás biztonságosan végrehajtható legyen.

Ez a rossz szokás a főútvonalak lakott területen kívüli csomópontjaiban is megfigyelhető. Különösen csúcsforgalomban állnak meg a főútvonalon haladók, hogy a mellékútról egy-egy gépkocsit kiengedjenek. Emiatt viszont a főútvonalon forgalmi dugó keletkezik. Az autósok épp az ellenkezőjét érik el a főútvonalak megtervezői által szándékoltnak. A főútvonalon lassan halad a kocsisor, vagy éppenséggel megakad, a mellékutak viszont üresek. Így, aki a főútvonalon halad, nemhogy nem ér gyorsabban úticéljához a mellékutakon közlekedőknél, hanem az onnan becsatlakozók még folytonosan gátolják is mozgásában.

Egy ismert közlekedési jogász erről így vélekedett: A közlekedési egyesülések és közlekedésbiztonsági szervezetek arra törekednek, hogy a közlekedés ne az elsőbbség jogilag meghatározott pozíciójának szemlélete alapján bonyolódjék le, hanem elsősorban a gyengébb közlekedési partner megsegítése, az egymás iránti megbecsülés alapján. Az elsőbbségről való lemondás azonban nem vezethet ahhoz, hogy világos közlekedési szabályokat a visszájukra fordítsanak. Ezt a jog nem védheti, sőt számára értéktelen, illetve veszélyesnek minősül. Mindenütt az iskolákban azt tanítják, hogy a közlekedés biztonsága a közlekedési szabályok megtartásán alapszik, s ezért nem szabad ezeket a szabályokat megszegni. Az ismertetett és kifogásolt eljárás a közlekedési jog egyik legfőbb elvét, a bizalmi elvet kérdőjelezi meg.

Ez a jogászi álláspont teljes mértékben egybeesik a helyes gyakorlattal. Ha a jogilag megformulázott bizalmi elv elveszti érvényét, akkor a közlekedés minden résztvevője — így pl. az is, akinek elsőbbsége van — arra a következtetésre juthat, hogy a másiknak esetleges hibás magatartása az ő elővigyázatlanságából fakadt.

Összeütközés esetén részben hibáztatásra számíthat amiatt, hogy gondolnia kellett volna arra, hogy a közlekedés másik résztvevője nem fogja neki az elsőbbséget megadni. Különösen a kármegosztás során járhatna kellemetlen következményekkel egy ilyen szabály.

Összefoglalva: a partneri viszonyon alapuló közlekedés csak a közlekedési szabályok keretében képzelhető el, s csak kivételesen, különösen bonyolult forgalmi helyzetekben alkalmazható. Van egyébként olyan szabály is, amely ezt a partneri viszonyt rendezi: forgalmi dugó esetén csak akkor szabad — zöld jelzés mellett is — a kereszteződésbe behajtani, ha azt a szabad fázis ideje alatt biztosan el is lehet hagyni. Aki azonban azt képzeli, hogy kizárólag a partneri viszonyon alapuló magatartással a biztonságot utainkon fokozni lehet, egy napon majd ráébred arra, hogy jóakarata ellenére éppen a biztonságot veszélyezteti.

A közlekedési felvilágosító munkával foglalkozó szervezetek jól tudják, hogy a közlekedési szabályokat a járművezetők jelentős része — de különösen a fiatalság — nem ismeri kellő mértékben. Ami azonban még ennél is rosszabb, a járművezetőknek teljesen hibás a beállítódása a közlekedési szabályokkal és a balesetekkel kapcsolatban. Ezt igazolja az a már korábban idézett Uniroyal-felmérés, amely szerint a járművezetők 56%-a úgy véli, hogy a közlekedési szabályok tudatos megszegésével a közlekedésben előnyhöz juthat. Ez a vélemény a fiatalok körében eléri a kétharmados arányt. Ez a szabályellenes felfogás a gyorshajtás kérdésében kerül a legelőkelőbb helyre (69%). Ma már csaknem uralkodó az a nézet, hogy a balesetmegelőzés és a forgalom zavartalansága érdekében egyaránt értelmetlen a sebességkorlátozások merev megtartása.

A követési távolság tartásának szabálya a legtöbb autós számára tartalmatlan rendelkezés. A környezethez nem alkalmazkodó relatív vagy az abszolút gyorshajtás az első baleseti ok — jóval megelőzve az elsőbbségi vagy az előzési szabályok megszegését.

Mindebből nyilvánvalóan az következik, hogy a közlekedés résztvevőit a szabályt tisztelő magatartásra kell motiválni. Nem elegendő a járművezetőket csak a partneri viselkedésre felszólítani; a partnernek is meg kell magyarázni, hogy köteles a szabályokhoz alkalmazkodni.

(A Polizei Technik Verkehr nyomán)

Dr. Irk Ferenc

§§§