Több Szabály– Nagyobb Biztonság?

(Fordítás a Polizei Verkehr Technik *c. NSZK folyóiratból)*

A cikk az azonos címmel megrendezett szimpozion beszámolójából készült. A tanulmány a közlekedési szabályoknak a témába vágó kérdéseit részletezi.

A téma kapcsán először is különbséget kell tennünk a szabályok minősége és mennyisége között. Lehetséges, hogy egy új szabály a közlekedés biztonságának jelentős növelését eredményezi. Ugyanakkor a túlszabályozás ezzel épp ellentétes hatást is kiválthat.

Ebből a szempontból is megkülönböztetésre van szükség a KRESZ-ben szereplő fontos és kevésbé fontos szabályok között. Nyilvánvaló, hogy a fontos rendelkezések vannak közvetlen összefüggésben a biztonsággal.

E helyütt kell utalni arra is, hogy a rendőrség és a különféle társadalmi szervezetek közötti véleményeltérés a biztonsággal kapcsolatos fontossági kérdések rangsorolásában elsősorban arra vezethető vissza, hogy a rendőrség áll leggyakrabban szemben a közlekedés árnyoldalával, nevezetesen a balesetekkel. A rendőrség jól tudja, hogy a közlekedési szabályszegések az esetek túlnyomó többségében nem vezetnek következményeiben is súlyos balesethez. Teljesen hamis az a felfogás, amely azt hangoztatja, hogy a rendőrség nem tesz mást, mint pénzt gyűjt a szabályszegőktől.

A téma kapcsán szükség van egy rövid történeti visszapillantásra. Az 1937-ben napvilágot látott KRESZ (nem a magyar jogszabály!) 54 paragrafusból, 1304 bekezdésből és 285 közlekedési jelzésből állt. Ez utóbbiból 110 kiegészítő jelzés volt. Az idők folyamán a szöveg több mint megkétszereződött, a közlekedési jelzések száma pedig még nagyobb arányban növekedett. A régi és a jelenlegi KRESZ biztonsági szempontból való egybevetése mégsem lehetséges, mivel a hajdani és a mai közlekedési viszonyok merőben eltérők.

Ahhoz, hogy meg tudjuk vizsgálni, hogy a több szabály nagyobb biztonságot jelent-e vagy sem, először azt kell megnéznünk, vajon a rendelkezésre álló szabályok kielégítőek-e, és megtartják-e őket. Az új KRESZ a törvényhozó akarata szerint nagyobb biztonságot kíván teremteni a közutakon, s egyúttal szavatolni akarja a forgalom folyamatosságát. A modern népgazdaság számára a szabályzat nyelvezetének olyannak kell lennie, hogy mindenki megértse. Ezenfelül elő kellene segítenie a rendszerezett olvasást is. Az új KRESZ viszont nem a közlekedési módok, hanem témacsoportok szerint van felépítve. Eleget tesz vajon ezek után az előzőkben vázolt kívánalmaknak?

Egyáltalán nem lehetünk biztosak abban, hogy a KRESZ megfelel a hétköznapi gondolkodásnak. Köztudomású, hogy a szabályzatot jogászok fogalmazzák meg. Kérdéses, hogy ez a kör a KRESZ kedvéért hajlandó volna-e nyelvezetét megváltoztatni. Csupán egyetlen példa: mely életkortól kell az embert idősnek tekinteni? Ilyen és hasonló fogalmak állandó vita tárgyai még a szakemberek körében is. Vagy például a törvény szövege a motorkerékpárosoknak és utasaiknak csupán védősisak-viselési kötelezettséget szab meg. De milyen legyen ez a sisak? A törvény szövegének teljességgel megfelelne az építkezéseken használatos védősisak viselése is. Vagy a KRESZ bizonyos esetekben lépésben haladásra kötelez. Előbb egy nyugodt ütemben gyalogló ember haladási sebességével operál, később viszont kitetszik, hogy ennek a sebességnek lényegileg jelentősen el kell maradnia a 20 km/h-tól. Mindenki tudja, hogy egy gyalogos 6–8 km/h sebességet képes lépéstempóban elérni. Miért nem ezt adja meg a törvény világosan és érthetően?

Noha a KRESZ-t témacsoportok szerint rendezték, pl. a sebességre vonatkozó különféle szabályozások számos paragrafusban előbukkannak. Ennek a megoldásnak egyaránt vannak előnyös, de hátrányos hatásai is. Egy 340 lehetséges közlekedési magatartást tartalmazó kérdőív kitöltése után kiderült, hogy a résztvevők 46%-a nem tudta a helyes válaszokat megadni. De még az államigazgatási főiskola hallgatóinak is 31%-a hamis válaszokat adott. Pedig egyiküknek sem volt a vezetői engedélye 3 évesnél régibb.

Fontos – miként arról már szó volt –, hogy a közlekedési szabályok elősegítsék a balesetek elleni küzdelmet. Jól tudjuk, hogy az építkezéseken milyen szigorúak a rendelkezések a váratlanul bekövetkezhető balesetek elleni védekezésre. Ezért kell pl. minden munkásnak védősisakot hordania. Sajnos, ezzel ellentétben, a közlekedésben a kockázat teljesen téves becslésének lehetünk tanúi. Ha pl. megkérdeznénk, hogy mit kellene tenni, ha egy atomerőmű azzal a veszéllyel fenye-

getne, hogy a működésében bekövetkezhető zavar esetén 35 ember meg fog halni, és további 1350 megsérülne: egységesen azt a választ kapnánk, hogy az erőművet azonnal le kellene állítani. Az NSZK útjain átlagosan naponta ennyi ember hal, illetve sérül meg. Az ilyen balesetveszély ellenére mégsem akarná senki a közlekedést az utakon megszüntetni.

Ilyen kockázatbecslés tudatában csaknem érthető, hogy a járművezetők a balesetek okait is teljesen torz szemüvegen át látják. Egy közvéleménykutatás szerint a megkérdezettek 32%-a a baleseti okok között első helyre sorolta az elsőbbség meg nem adását. A gyorshajtás (7%-kal) csak az ötödik helyre került. Valójában azonban a gyorshajtás áll az első helyen.

A sebesség fogalma a közlekedési felvilágosító munkában tabunak számít. Ha már a fogalom szóba jön, szinte egyedül az autópályán használatos sebességről esik szó. Pedig a gyorshajtásból eredő baleseteknek mindössze 7%-a következik be az autópályákon. A lakott területeken viszont a baleseteknek már 71, a városokban pedig 90%-a gyorshajtásra vezethető vissza. A balesetek a legnagyobb gondot a lakott területen belül jelentik. Ha tehát a balesetek számát felezni akarjuk, a munkát ez utóbbi területen kell elkezdeni. Az autópályákon elért 50%-os javulás az összes balesetek számának csupán 3,5%-kal való csökkenését jelenti. Lakott területeken viszont ilyen eredmény 35,5%-os javulást hozna a baleseti statisztikában. Vajon melyik autóvezetőnek van fogalma arról, hogy a sebesség 10 km/h-val való növelése egy lehetséges összeütközési sebességet 35 km/h-val, vagy még többel növelne. Ahol egy 30 km/h sebességről kezdődő vészfékezéssel meg lehet állni, ott egy 40 km/h sebességről vészfékező autós azonos külső körülmények között még kb. 35 km/h sebességgel halad.

A közlekedési felvilágosító munkával foglalkozók egybehangzóan vallják, hogy a körültekintő oktatónevelő munka ellenére a gyermekek közlekedési magatartása nem kielégítő. Éppen ezért lényeges a KRESZ-nek az a rendelkezése, hogy gyermekek mellett járművel csak olyan sebességgel szabad elhaladni, amely a gyermeket semmi esetre sem veszélyezteti. Ennek ellenére mindezideig nincs közkézen egyetlen olyan propagandaanyag sem, amely arról tájékoztatná a gépjárművezetőt, hogy melyik az az alkalmas, megfelelő sebesség, amellyel a kívánt cél elérhető. Még az 1985-ig programozott szervezetek sem vették tervbe az ilyen felvilágosító munkát. Természetesen sokkal egyszerűbb válogatás nélküli tájékoztatással elhalmozni a járművezetőket, és ezt nevezni közlekedési felvilágosító munkának. NSZK-szerte csak kevés szervezet választ súlypontot felvilágosító munkájának meghatározásakor.

A KRESZ balesetmegelőző szerepéről rendőri körökben is élnek téves nézetek. Tudvalévő, hogy a rendőrség sebességellenőrzéseit csak a baleseti gócpontokon végez. Rendőr-taktikai megfontolásokból e gyakorlat ellen nem is lehet szót emelni. Amikor azonban egy ilyen gyakorlatról a közvélemény is tudomást szerez, nem csodálható, hogy a balesetek összefüggéseiről téves nézetek alakulnak ki. Ebből a módszerből a közvélemény azt a végkövetkeztetést vonja le, hogy a rendőrség csak a balesetveszélyes helyeken végez forgalomellenőrzést, és csak ezeken a helyeken alkalmaz megtorló intézkedéseket. Az embereknek a közlekedési szabályok megtartására tehát csak ilyen helyeken kell ügyelniük. A baleseti gócpontokon kívül a közlekedési szabályok megtartása már nem oly lényeges. Ennek azonban vagy egy hátulütője. A baleseti gócpontokat első pillantásra nem lehet mindig észlelni. Sőt épp ellenkezőleg: ahol korábban sok volt a baleset, ott egy későbbi időszakban alig fordul elő. A közlekedés résztvevői az általuk tudatosított baleseti gócpontokban csupán azzal vannak elfoglalva, hogy keressék a radarozó rendőrautót. Ha nem találják, a balesetveszélyes helyen is nagy sebességgel hajtanak tovább.

E módszer helyett célszerűbb az ellenőrzést nagyobb területekre kiterjeszteni. Annál is inkább, mert az ún. baleseti gócpontokban a baleseteknek csupán 15–20%-a következik be.

A közlekedés résztvevőivel folytatott eszmecserék során megállapítható, hogy szabályismeretük olykor meglepően hiányos. Ez természetesen az intézkedések alkalmával megnehezíti a szabálysértés elismertetését. Különösen az ún. nyugvó forgalommal kapcsolatos ismerethiány a feltűnő. Az új KRESZ bevezetése után 10 évvel még mindig számos járművezető nem tud különbséget tenni a parkolási tilalom, a korlátozott megállási tilalom és a közönséges megállási tilalom között. 1979-ben egy 2304 személy részvételével Dortmundban megrendezett kvízjáték alkalmával kiderült, hogy a fejtörőben részt vevők 76%-a nem ismerte pontosan a gépjármű fogalmát. A járművezetők 21%-a úgy vélte, hogy az autópálya-csomópontokban az ún. cipzárrendszer érvényesül, és nem a pályán haladóknak van elsőbbségük. Egy másik vetélkedő során a helytelen választ adók aránya e kérdésben elérte a 40%-ot. A járművezetők 63%-a nem tudja, hogy milyen körülmények között szabad a járművel a gyalogjárdán parkolni.

E vetélkedők érdekes tapasztalata, hogy az idősebb járművezetők jobban ismerik a régi KRESZ rendelkezéseit, mint fiatalabb kollégáik az újat, a jelenleg is hatályos szabályzatot. Mindezek az eredmények természetesen semmit nem mondanak arról, hogy a járművezetők milyen arányban követik a közlekedési szabályokat. Aki azonban nem is ismeri a rendelkezéseket, az természetesen arra is képtelen, hogy megtartsa őket. Ilyen körülmények között erősen kétséges, hogy a járművezető-képző iskolák mennyire felelnek meg a velük szemben támasztott követelményeknek. Összegezésként megállapítható, hogy a járművezetők jogismerete korántsem kielégítő. A közlekedési felvilágosító munkának itt még sok a tennivalója.

A jogkövetést tekintve éles határt kell vonnunk a szándékos és a gondatlan szabályszegések között. A járművezetőknek egy tekintélyes része bizonyára soha nem szeg szándékosan szabályt. E csoport részaránya 30–50%-ra tehető. Az igazi garázdák – akikről annyi szó

esik – a közlekedésben legfeljebb 1%-os részarányt képviselnek. E két csoport között helyezkedik el az a jelentős, szürke tömeg, amely mind a jóra, mind a rosszra, helytelenre könnyen engedi magát befolyásolni. Számos példát sorolhatnánk fel ennek bizonyítására. Figyeljük csak meg, hogyan haladnak a járművek oszlopban a városi utakon. 50 km/h megengedett sebesség helyett az egész oszlop 60 km/h sebességgel sodortatja magát. A járműoszlopban nyugalom van. Egyszer csak egy kocsi kitör az oszlopból, és előzésbe fog. Azonnal követőkre talál, ezzel azonban a forgalom áramlása lényegesen romlik. A szembejövő forgalom miatt az oszlopban haladók kénytelenek lassítani, hogy az előzést végrehajtókat beengedhessék maguk közé. Hasonló viselkedési formákat a nyugvó forgalom közepette is észlelhetünk. Ha egy járművezető egy szűk utca keskeny járdájára félkerékkel feláll, nem telik el 4 perc, és az elől szabálytalanul parkoló jármű mögötti szakaszt ellepik az autók. Még akkor is megfigyelhető az ilyen utánzó magatartás, ha azon a szakaszon évek óta nem parkoltak járművek.

Az ún. tabu-szabályok esetében azonban vélelmeznünk kell a tudatos szabályszegést. Ilyenek a jelzőlámpa tilos jelzése, a záróvonal, a megállás helyét jelző vonal és egyéb hasonló szabályozások. Különösen éjszakánként hajtanak sokan tudatosan a pirosba. Vannak olyan csomópontok, amelyekben ismétlődően forgalmi dugók keletkeznek. Egyes járművezetők azzal próbálják megnövelni az ilyen kereszteződések átbocsátó-képességét, hogy a zöld jelzés utáni sárga fázis teljes időtartamát áthaladásra használják fel. Ezek mindig követőkre találnak. Az első esetleg átjut a sárgán, a következő azonban már a tilos jelzés elején hajt be a kereszteződésbe. Ezt annál bátrabban megteszi, mert tudja, hogy a fázisváltások közé bizonyos biztonsági időköz is van programozva. Ha viszont a keresztirányból valamelyik jármű a jöld jelzés felvillanásakor nyomban „kilő", a baleset valószínűsége igen nagy.

Nagyon sok járművezető hagyja tudatosan figyelmen kívül a különféle tilalmi zónákat. Különösen olyan helyeken, ahol a szabályzat a behajtást az ott lakóknak megengedi. Éppígy sokan fittyet hánynak a lakóövezetekben érvényes alacsony sebességhatárokra. A városközpontokban a járművezetők parkolási szabálysértésüket szinte előre programozzák. Gazdaságossági számítások alapján döntik el, hogy mi a kifizetődőbb: a parkolóházakban nagy parkolási díjat fizetni vagy a parkolóóráknál a megengedett időn túl, fizetés nélkül várakozni, s ott esetleg a viszonylag mérsékelt bírságot kifizetni.

Ide kívánkozik egy igen érdekes közvéleménykutatási eredmény: A megkérdezettek 78%-a úgy vélekedett, hogy a közlekedési helyzetek helyes becslése fontosabb, mint a közlekedési szabályok állandó megtartása. A megkérdezetteknek csupán 12%-a vallotta azt, hogy soha nem szegte még meg a sebességkorlátozási rendelkezéseket. Az 50 km/h engedélyezett legnagyobb sebesség helyett az ilyen helyeken a megkérdezettek 4%-a 55 km/h, 45%-a 60 km/h, 9%-a 65 km/h, 31%-a 70 km/h, 2%-a 75 km/h és 9%-a 75 km/h-nál nagyobb sebességgel szokott autózni. A 100 km/h sebességet megengedő útszakaszon a megkérdezettek 39%-a 120 km/h felett, 19%-a pedig 130 km/h-nál is gyorsabban szokott vezetni.

A felmérésben részt vevők 91%-a tartja meg rendszeresen a forgalomirányító jelzőlámpa utasításait, 1%-uk viszont rendszeresen figyelmen kívül hagyja a piros jelzést. Csak 50%-uk áll meg szabályosan az „Állj! Elsőbbségadás kötelező" tábla előtt, 8%-uk a lassan haladó járműveket az előzési tilalom és a záróvonal ellenére meg szokta előzni. Csak 54%-uk nem előz ilyen helyzetben soha. 61%-uk többé-kevésbé gyakran áthajt a forgalom elől elzárt területet jelző útburkolati jeleken.

Nagyon érdekes, hogy az NDK-n átvezető utakon a nyugatnémet autósok szinte kivétel nélkül megtartják az előzési tilalmakra vonatkozó rendelkezéseket, s az ottani autópályákon mindig idejében vissza tudnak sorolni még az előzési tilalmat jelentő előjelző tábla előtt a jobb oldali sávba. Gyanakodni lehet arra, hogy tapasztalatból tudják: az NDK rendőrsége igen gyakran tartja távcsővel és messziről is ellenőrzés alatt ezeket a veszélyes helyeket. Ezért a szabálytalankodó járművezető reális bírságolási veszéllyel néz szembe. Bezzeg a nyugatnémet utakon! Az előjelző tábla vonalában még számosan kezdenek előzésbe. Legfeljebb az útszűkület közvetlen közelében húzódnak vissza az út jobb szélére.

Megállapítható, hogy az NSZK útjain a közlekedési szabályok semmibevevése meglehetősen tömeges. E helyzet kialakulásában a hatóságok sem vétlenek. Sok városban tapasztalható, hogy a karácsonyi csúcsforgalom idejére a hatóságok felmentést adnak az egész évben érvényes megállási és várakozási tilalmak alól. Ez az intézkedés következetlen. Mert ha a bevásárlási csúcs idején nincs szükség ezekre a tilalmakra, akkor az év többi napjaiban – lényegesen kisebb forgalomban – is nyilvánvalóan feleslegesek. Az állampolgárnak a bírságolások ilyen esetekben felesleges bosszúságot, a hatóságnak szükségtelen munkát jelentenek. Jobban tenné a hatóság, ha a táblák kihelyezésének mellőzésével takarítaná meg a pénzt, és nem táblaerdőkkel bosszantaná az autósokat.

Ha egyrészről a hatályos jogszabályok tömegét, másrészről az állampolgárok jogismeretét vetjük egybe, arra a következtetésre juthatunk, hogy túlságosan sok a szabály. Ebből egyenesen következhetne az is, hogy a KRESZ-t rövidíteni kellene. Azonban úgy látszik, hogy a német jogi mentalitás közepette az érvényes KRESZ rövidítése aligha lehetséges.

A szabályzat ismeretének szintje azonban jobb felvilágosító munkával jelentősen fokozható. Ennek során meg kell egymástól különböztetni a fontos és a kevésbé fontos rendelkezéseket. A lényegteleneket ezekből az akciókból egyszerűen ki lehetne hagyni.

Sokkal több a gond a szabályok megtarthatóságával. Elegendő ezúttal csupán a parkolási gondokra utalni. Sajnos, függetlenül attól, hogy a szabályokat megtart-

ják-e vagy sem, hogy a rendelkezések megtartása ellenőrizhető-e vagy sem, a hatóságok a jelzéseket mindenképp elhelyezik. Így elhelyezik a 30 km/h sebességet engedélyező táblát ott, ahol a járművezetők legalább nem hajtanak gyorsabban 60-nál.

A táblaerdők kialakulásában más tényezők is szerepet játszanak. Állampolgárok, társadalmi szervezetek és politikusok lépnek fel olyan követelésekkel, hogy itt vagy ott helyezzenek el ilyen vagy olyan táblát. Utána aztán a rendőröket szidják, ha ezeknek a szűk körű érdekeket képviselő tábláknak nem szereznek érvényt.

Úgy látszik, hogy az NSZK útjain túlságosan sok mindent rágnak az autósok szájába különféle jelzőtáblákkal, figyelmeztető feliratokkal, útburkolati jelekkel. Így azután nem csodálható, hogy a járművezetők lassan leszoknak arról, hogy a közlekedési szabályokat lelkiismeretesen követve közlekedjenek. Ha a szabályok figyelembevételét növelni akarjuk, egyidejűleg változásokat kell elérnünk az egyéb jelzések tekintetében.

Mindebből a fejtegetésből semmiképp nem lehet arra következtetni, hogy több szabály nagyobb biztonságot jelent az utakon. *A túl sok szabályozás megszünteti az egyén szubjektív felelősségtudatát.* Ez különösen megfigyelhető a táblaerdők esetén. A túl sok jelzés nem jár együtt a kívánt hatással, a fokozott figyelem kiváltásával. Viszont a tapasztalatokból az is leszűrhető, hogy a szabályok számának jelentős csökkentése a baleseti helyzetet nem jobbítaná.

A közlekedés biztonsága csak úgy fokozható, ha a közlekedésben részt vevők tudatában sikerül változást elérni. A sok éven át tartó ún. antisokk-kampány sem érte el célját. Az ún. humanitárius felvilágosító programok is embertelenekké válhatnak, ha nem a balesetek csökkentését szolgálják. Talán helyesebb volna nem elmerülni a sokk- és antisokk-vitában, hanem rátérni a reális felvilágosító munkára Láttassuk tehát a közlekedésnek a napos és az árnyoldalait is.

A fordító megjegyzései:

A cikk a nyugatnémet KRESZ lényeges problémáira világít rá. Ennek ellenére úgy látszik, hogy a szerző túlbecsüli a jogszabály jelentőségét a közlekedésbiztonság megszilárdítása tekintetében, és alárértékeli az alkalmazkodás fontosságát. Hazai kutatások már rég bebizonyították, hogy a jogismeret szintje nincs egyértelmű összefüggésben a közlekedésbiztos viselkedéssel. Ezekből a felmérésekből levonható következtetés – közvetve – tehát teljes mértékben egybevág a nyugatnémet autósok 78%-ának azzal a véleményével, hogy a közlekedési helyzetekhez való jó alkalmazkodás fontosabb, mint a közlekedési szabályok állandó megtartása. Ugyanakkor a forgalmi viszonyokhoz igazodó helyes sebességválasztás fontosságának felvilágosító propagandával és kényszer (büntető) eszközökkel való elismertetése Európa-szerte egyrészt problematikus, másrészt sürgető feladat. (Irk)