



☞ CXX/43

1987.

VI.

TARTALOM

Napirenden: a tompított fény

•
Kerékpárosok, gyalogosok

•
Közérdekű vizsgálat

•
Mit tehet az OKBT

1. ELŐZMÉNYEK

Kül- és belföldi baleseti elemzések egyaránt felhívják a figyelmet arra, hogy éjszaka - a forgalomban levő járművek számát is figyelembe véve - sokkal több baleset következik be mint nappal. Különösen érvényes ez a megállapítás a közlekedés legvédtelenebb résztvevőire: a kerékpárosokra és a gyalogosokra. A jelenlegi helyzet különösen lakott területen kívül több mint figyelmeztető. Amíg lakott területen belül éjjel harmadannyi kerékpáros és feleannyi gyalogos lesz baleset áldozata, addig lakott területen kívül a sötét napszakban majd annyi kerékpáros és kétszer annyi gyalogos hal vagy sérül meg, mint a világos időszakban.

Mértékadó becslés szerint - ide nem számítva az emberéletek elvesztéséből származó, pénzben ki nem fejezhető veszteségeket - a kerékpárosok és a gyalogosok körében évente összesen mintegy 918 millió Ft kár ér mindannyiunkat. Ennek csaknem fele /kb. 409 millió Ft/ az éjszakai kerékpáros és gyalogos elütésekből áll össze. Ez utóbbi összegnek kb. 50 %-a /203 millió Ft/ pedig az éjszakai lakott területen kívüli balesetek kárösszege. Az adatok további vizsgálata arra is utal, hogy éjszaka nem csupán viszonylag sok a baleset, hanem azok általában jóval súlyosabb kimenetelűek is mint a nappaliak.

Vannak olyan nézetek /jelenleg ez még a hazai jogi felfogásban uralkodónak tekinthető/, amelyek szerint éjjel a jármű vezetőjének minden körülmények között olyan sebességgel szabad csak közlekednie, amely mellett minden olyan akadály előtt meg tud állni, amire az adott körülmények között számítani kell. Az nem kétséges, hogy utaink nagy részén ma még számítani kell uton fekvő részeg gyalogosra, uton közlekedő kivilágítatlan gyalogosra, kerékpárosra, lovasokocsira. Ezt a szemléletet tükrözik vissza azok a napi sajtóban is gyakran felbukkanó közlemények, amelyek lényege - némi általá-

nositással valahogy így hangzik: "X gépkocsivezető a sötét uton el-
ütötte a kivilágítatlan kerékpáron közlekedő Y-t /vagy a részegen
az uttesten fekvő Z-t/, aki ennek következtében a helyszínen meg-
halt. Az előzetes adatok szerint a baleset azért következett be,
mert a gépkocsi vezetője nem a látási viszonyoknak megfelelő se-
bességgel haladt. A rendőrség a felelősség megállapítására vizsgá-
latot indított."

Mások úgy vélik, hogy tompított fényszóró használata esetén,
kivilágítatlan uton ez a követelmény teljesíthetetlen, illetve csak
akkor volna teljesíthető, ha a jármű vezetője olyan alacsony se-
bességgel haladna, amely ellentmond a közlekedés egyik legfőbb cél-
jának.

Ismert olyan álláspont is, amely szerint ez utóbbi állítás té-
ves. Többen úgy vélik, hogy az autósok többsége normális sebesség
mellett is képes a kivilágítatlan akadályokat idejében észlelni.
Azt gondolják, hogy egyrészt az autósok csak akkor kapcsolnak tá-
volsági fényről tompítottra, amikor erre a KRESZ őket kötelezi,
másrészt a járművezetők amikor tompítottra váltanak, kellő figye-
lem mellett képesek olyan járulékos információkat szerezni, ame-
lyek hozzásegítik őket a váratlanul felbukkanó akadály idejében
való észleléséhez. Ebből a megfontolásból fogalmaznak úgy, hogy
"biztonságos az a sebesség, amelyet a jól felkészült, vezetéstechni-
kai repertoárját állandóan és tudatosan fejlesztő vezető megfon-
toltan, kellő önismerettel és önuralommal biztonságosnak ítél."
Még neves szakemberek is arra buzdítják az autósokat, hogy látó-
távolságuk megnövelése céljából mozgassák törzsüket, s ezáltal fe-
jüket jobbra-balra, mert így - szerintük - talán olyan akadályokat
is képesek észlelni, amelyet nyugodt fejtartás esetén nem vennének
észre. /Feltehetően e nézet képviselői nem tudnak azokról a kísér-
letekről, amelyek bebizonyították, hogy a fejmozgatás másodpercen-
ként megháromszorozza azt az időt, amely ahhoz szükséges, hogy va-
lamily tárgy mozgását a látómezőn belül észlelni lehessen./

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács egyik legfőbb feladata,
hogy hozzájáruljon a kiemelkedő veszélyforrások csökkentéséhez.
Ezek egyik köre a rossz éjszakai láthatóság. Ezért 1984-től kezdve

az OKBT megbízásából kutatásokat kezdtünk a fenti nézetek tisztázására abból a kettős célból, hogy egyrészt a járművezetőknek korrekt, megalapozott tanácsokkal szolgálhassunk, másrészt, hogy a joggyakorlat számára lehetőséget adjunk a valósághoz való legteljesebb illeszkedésre. Reméljük, hogy munkánk nyomán az elvárhatóságnak olyan mércéjét sikerül felállítanunk, amelyet minden gondos ember teljesíteni tud majd.

2. SZÁMÍTÓGÉPES MODELKISÉRLET 1984

E munka első lépéseként olyan számítógépes program készült, amelynek segítségével modellszerűen vizsgálhatók a valós helyzetek. Mintegy 20, a láthatóságot befolyásoló alapadat tetszőleges variációkban való bevitele után a gép egyértelműen jelezte, hogy a jármű az előzőleg meghatározott akadály előtt meg tud-e állni vagy sem. Az elemzés legfontosabb tanulsága az volt, hogy az általunk részletesen vizsgált és mindmáig hazánkban vezértípusnak tekinthető Lada 1200-as gépkocsival esetenként csak olyan irreálisan alacsony sebességgel lehetne biztonsággal közlekedni, amely egyrészt teljes mértékben ellentétes a mindennapi gyakorlattal, másrészt idegen a gépjárműközlekedés lényegétől.

A munkát követő vita során kitűnt, hogy a számítógépes szimuláció egyes eredményeit még a szakma neves szakemberei is kételkedéssel fogadták: úgy vélték, hogy a tompított fényszórók az un. világos-sötét határ feletti térbe is sugároznak annyi szórt fényt, ami mellett a szokásos sebességgel haladó járművezetők - hacsak nem gondatlanul figyelmetlenek -, olyan korán felismerik az uton levő kivilágítatlan akadályt, hogy előtte még biztonságosan meg tudnak állni.

Bár számunkra nyilvánvaló volt, hogy az idézett nézetek sajnálatos tévedéseken alapulnak, mégis fel kellett ismernünk, hogy munkánkban csak akkor érhetünk el eredményt, ha - amennyire az OKBT által rendelkezésre bocsátott szerény anyagi eszközök ezt lehetővé teszik - kísérletekkel is igazoljuk a számítógépes szimuláció reális voltát. Vagyis azt, hogy a tompított fényszóróval autózás

sokkal // veszélyesebb annál, mint ahogy azt hazánkban napjainkban még neves szakemberek is hiszik. Kísérleteinkkel szemben követelményként állítottuk fel, hogy azok legyenek minél életszerűbbek, s ezzel egyidejűleg a korábbi nézeteltérésekből származható vitát kapcsolják ki! Leglényegesebb volt ezek közül a reakcióidőre vonatkozó lehetőségek kiküszöbölése.

Munkánkat ezt követően három irányban folytattuk és a következő kérdésekre kerestük meg a válaszokat.

1. Milyen sebesség alkalmazása mellett és milyen gyakorisággal használnak a gépjárművezetők tompított fényt akkor is, amikor helyette a távolsági fényszóróval is jogszerűen közlekedhetnének?

2. Tompitott fényszóró használata esetén a jól felkészült vezetők milyen sebességet tartanak biztonságosnak?

3. Ugyanezek a vezetők milyen sebesség mellett képesek megállni - kísérleti körülmények között - váratlanul felbukkanó akadály előtt?

3. LÁMPAHASZNÁLAT ÉS VÉLEMÉNYEK A BIZTONSÁGOS SEBESSÉGRŐL

Már a kutatás kezdetén megfigyeltük azt, hogy a járművezetők tekintélyes része egyrészt akkor is tompított fényszórót használ, amikor ezt semmi nem indokolja; másrészt azt, hogy tompított fényszóró használata esetén sebességüket nem csökkentik számottevő mértékben. A számítógépes modellekísérlet alapján már alappal tételvezhettük fel, hogy az autósok egy tekintélyes része - anélkül, hogy erről tudna - vakon vezet. Ezt kívántuk megvizsgálni az előzőekben feltett 1. és 2. kérdés megválaszolásával. Erre 1985-1987. között került sor és a kutatás még jelenleg is folytatódik.

A gépjárművezetők TOMPITOTT FÉNYSZÓRÓHASZNÁLATI GYAKORISÁGA és az alkalmazott sebesség közötti összefüggésekre immár harmadik évben - részben azonos helyszíneken - került sor. Indokolatlannak

tekintettük a tompított fényszóró használatát akkor, ha a gépjárművezető éjszaka közvilágítás nélküli úton akkor sem közlekedett távolsági fényszóróval, amikor látótávolságon, de legalább 500 méteren belül sem előtte, vele azonos irányban, sem vele szemben másik jármű nem volt.

A vizsgálatssorozat eredményéről az 1. táblázat ad /ezuttal csupán a közlekedők nagy többségét kitevő személygépkocsikra vonatkoztatva/ áttekinthető képet. /A vizsgálati utszakaszokon mindenütt 80 km/h a megengedett legnagyobb sebesség./ A levonható főbb következtetések:

1. Az átlagsebesség minden esetben vagy megközelíti vagy meghaladja az útvonalra engedélyezett maximális sebességet. /Jó néhány autós 100 km/h feletti sebességgel közlekedett, közülük nem kevesen tompított fényszóróval./

2. A tompított fényszórót használók átlagsebessége nem különbözik lényegesen a távolsági fényszóróval közlekedőktől. Egyes alkalmakkor az előbbieket gyorsabban hajtják mint az utóbbiak.

3. Az indokolatlanul tompított fényszórót használók nem tekinthetők a járművezetők elenyésző, könnyelmű vagy felelőtlen kisebbségének.

4. A látási viszonyok romlása /vizes út/ lényegi változást nem eredményez.

5. Az indokolatlanul tompított fényszórót használók részaránya vidéken növekedni, a főváros környékén csökkenni látszik.

A később ismertetésre kerülő vizsgálati csoport körében - még a gyakorlati mérések megkezdése előtt - azt a kérdést tettük fel, hogy véleményük szerint mennyi az a legnagyobb SEBESSÉG, amely mellett tompított fényszóróval BIZTONSÁGOSAN LEHET KÖZLEKEDNI? A kapott válaszokat a 2. táblázat tartalmazza. A későbbi teljesítményüket itt még nem ismerve a következő főbb tanulságok adódnak:

1. A megkérdezett személyek több mint fele a 80 km/h sebességet jelölte meg a felső határnak. Minél nagyobb valakinek a vezetési gyakorlata, annál inkább vélte azt, hogy nagy sebesség mellett is meg tud állni.

2. 70 km/h alatti sebességet a megkérdezetteknek csak töredéke jelölte meg olyan felső határnak, amelynél ha valaki gyorsabban halad, nem tud idejében megállni.

3. 40-50 km/h tartományra csupán egy elenyésző kisebbség "vok-solt".

4. Mindez arra utal, hogy a vezetők többsége a sebességmérési kísérlet alkalmával is azért haladt tompított fénnel akkor is, amikor erre jogszabály nem kötelezte, és azért ment nagy sebességgel, mert bizott abban, hogy képes lesz járművével akár egy váratlanul felbukkanó kivilágítatlan akadály előtt is megállni.

4. SEBESSÉG ÉS LÁTHATÓSÁG A GYAKORLATBAN

/Észlelési kísérletek 1986-1987-ben/

Az észlelési kísérletet megelőzően hiteles álláspontot akartunk kapni a különböző járművek fényszórói helyes beállításának irányelveiről. Ezzel ugyanis véleményünk szerint a különböző személyek egyéni felfogásából adódó utólagos meddő viták legalább ebben a kérdésben kiküszöbölhetők. Ezért azt kérdeztük meg a KM Autófelügyeletétől, hogy mikor kell "szabályosan beállítottak" tekinteni valamely személygépkocsi tompított fényszóróját?

A KM Autófelügyelet a mi álláspontunkat helyesnek nyilvánította, ami szerint "magyar forgalmi rendszámmal ellátott személygépkocsik tompított fényszóróját akkor kell szabályosan beállítottak tekinteni, ha pontosan megfelel a jármű tartozékaként vele adott kezelési utasítás erre vonatkozó előírásainak".

A kísérleti menetek előtt az Autóklub szakembere mérőműszere segítségével beállította ugyan a résztvevő autók fényszóróit, azonban mégsem úgy, mint ahogy az előző bekezdésben leírtuk, hanem az Autóklub saját szokásai szerint. Ennek okát a zárófejezetben ismer-tetjük.

A következő elemzésben az 1986. és 1987. évi mérések eredmé-nyeit összevontan kezeljük, s így összesen 60 fő 202 próbameneté-nek tapasztalatairól szólnak. A csoport tagjai a kísérletre önként vállalkozó személyek voltak. Egy részük gépjárművezető-oktató, illetve nagy vezetési gyakorlattal rendelkező rendőr /23 fő/, más részük az Autó-Motor c. lapban megjelent felhívásra önként jelent-kező személy. Joggal feltételezhető tehát, hogy a magyar gépkocsi-vezetői populáció átlagánál gyakorlottabb, felelősségtudatosabb, az autózáshoz jobban értő csoport vett részt a kísérletben. Mivel a vezetők egy 2 km-es próbamenet alatt találkoztak a sötétruhás bábuval, amely menet során számítaniok kellett valamilyen akadály-ra egy forgalom elől egyébként lezárt, érdesített aszfalthurkolat-tal ellátott uton: az is biztonsággal állitható, hogy olyan mérték-ben koncentrált figyelemmel vezettek, amilyen figyelmi szint hosz-szabb vezetés során nemcsak hogy nem várható el a járművezetőktől, de nem is tartható fenn hosszabb ideig. A 60 főből 18 személy mind-két évben részt vett a vizsgálatban. Számukra a második évben az akadály felbukkanása már nem hatott az előző évihez hasonlóan a meglepetés erejével. A feladatuk az volt, hogy az akadály észlelé-se esetén mindenáron próbáljanak előtte megállni.

A próbamenetek eredményei arra utaltak, hogy 45 km/h sebesség alatt mindenki meg tudott állni a bábu megpillantása után. A 46-50 km/h sebességtartományban már két személy elütötte a bábút. /Pon-tosan 49 km/h és 50 km/h sebességnél./ Ezt követően az elütések aránya meredeken nőtt. Az 56-60 km/h sebességtartományban nagyjá-ból egyenlő számú volt a megállással és az elütéssel végződő próba. A 61-70 km/h sebességtartományban, amelyben a legtöbben haladtak: jóval magasabb az elütések száma, mint a megállásoké. A 76-80 km/h sebességtartományban már senki sem tudott megállni. /Mint emléke-zetes: az 1. és a 2. táblázatban összegezett eredmények arra utal-nak, hogy az autósok tulnyomó többsége ezt a sebességtartományt

veszélytelennek tartja./ A legmagasabb sebesség, amelynél még egy személy megállt az álló bábu előtt: 73 km/h volt.

A kísérlet során minden vezető találkozott az uttest menetirány szerinti jobb oldalán elhelyezett egy álló és egy fekvő bábuval. Mindkét esetre érvényes, hogy 46 km/h alatti sebességnél senki sem ütötte el a bábút, 75 km/h feletti sebességnél viszont már mindenki elütötte. Ezen belül azonban csaknem minden sebességtartományban fekvő bábu esetén magasabb az elütések aránya. Az uton fekvő gyalogos észlelése tehát nehezebb feladatnak látszik. A különbséget azonban nem találtuk olyan nagymértékűnek, hogy a további elemzésnél ne kezelhetnénk a két mintát összevontan.

4.1. A kocsitípus hatása az elütések gyakoriságára

A sötétruhás gyalogos időben való felismerése nagymértékben függ a tompított fényszóró tulajdonságaitól. Indokolt tehát a kérdés, vajon van-e jelentős különbség e tekintetben a Magyarországon használatban levő kocsitípusok között. Kísérletünkben a leggyakoribb kocsitípus: a Lada /1200, 1300, 1500, 2105/ szerepelt a próbák csaknem egyharmadában /66 próba/. Ezt követte a Skoda 100, 105, 110, 120 /45 próba/, a Trabant /34 próba/, a Polski-126 /17 próba/, Polski 1300, 1500 /17 próba/, valamint a Dacia /10 próba/.

Az eredmények azt mutatják, hogy noha a kocsik fényszóróit a kísérlet előtt az Autóklub szakembere beállította, a Lada gépkocsi esetében igen széles /49-72 km/h/ az a sebességtartomány, amelyben egyesek meg tudtak állni a bábu előtt, mások pedig nem. Hasonlóan nagy az átfedés a Trabant esetében is /51-70 km/h/, bár az elütések száma csak 59 km/h sebesség felett sűrűsödik, tehát a 60-70 km/h az a sebességtartomány, ahol az elütés és a megállás egyaránt gyakori. A Skodák esetében hasonlóképp 10 km/h sebességsáv /55-65 km/h között/ adódik, amelyben egyesek meg tudtak állni a bábu előtt, mások pedig nem. A tapasztalatok azt mutatják, hogy különböző típusu Polski gépkocsik teszik lehetővé a legalacsonyabb biztonságos sebéséget.

Összefoglalásként érdemes még kiemelni, hogy a Skoda és a Dacia kivételével /amely utóbbiról azonban nagyon kevés adat áll rendelkezésünkre/ minden típusról elmondható, hogy a 46-55 km/h sebességtartományban az esetek több mint egyötödében nem tudtak megállni az átlagnál felkészültebb és maximális figyelemmel autózó vezetők. Az 55-65 km/h sebességtartományban pedig az esetek több mint felében /a Polski 126 esetében egyetlen esetben sem/ nem tudtak megállni a sötét színű akadály előtt.

4.2. A járművezetők jellemzői

A kísérletben részt vevő gépkocsivezetőket a 2. táblázat szerint vezetési gyakorlatuk alapján három csoportba soroltuk. A várttal ellentétben az derült ki, hogy a legnagyobb gyakorlatu csoport minden sebességtartományban gyakrabban üti el a bábút, mint a legkisebb vezetési gyakorlatu csoport. Ennek egyetlen magyarázata az lehet, hogy a megtett kilométerek száma szoros kapcsolatban van az életkorral, és a fiatalabbak lényegesen jobb teljesítményre képesek e tekintetben, mint az idősebbek.

Feltételezhető ugyanakkor, hogy a sötétben való gyakori vezetés olyan gyakorlatot jelent, amelynek során a járművezetők megtanulják az ebben a helyzetben való vezetés technikáját. Tapasztalataink szerint ez a feltételezés csak részben igazolódik be. A 65 km/h alatti sebességtartományban a sötétben gyakran vezetők valóban jobb teljesítményt nyújtanak, de ennél nagyobb sebességnél ez a hatás nem érvényesül, sőt ellentétessé válik. Ennek oka az lehet, hogy az éjszakai vezetésben gyakorlottak nagyobb arányban vezettek a 61-76 km/h közötti, nagyon kockázatos sebességtartományban.

Kitűnt az is, hogy a nők csaknem minden sebességtartományban gyengébb teljesítményt nyújtottak mint a férfiak. Különösen figyelemre méltó, hogy a nők 38 %-a már a 46-55 km/h sebességtartományban sem tudott megállni a bábú előtt. Ugyanakkor a biztonság szempontjából lényeges különbség a férfiak és a nők csoportja között az, hogy míg a férfiak zöme az 55-75 km/h sebességtartományban vezetett, addig a nők az 50-60 km/h tartományban.

A rendelkezésre álló adatok alapján végül feltételezhető, hogy mintegy 10 km/h széles sebességtartományban ugyanazon személy - a pillanatnyi körülményektől, diszpozíciójától függően - ugyanazon akadály előtt egyszer meg tud állni, másszor meg nem.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

Az 1986. és 1987. évi kísérleteinkből a következő legfontosabb tanulságok adódnak:

1. A legnagyobb figyelemmel vezetõ autósoknak TULNYOMÓ TÖBBSÉGE a ma szokásos és az autósok többsége által biztonságosnak tartott sebesség mellett nem képes a sötétruhas álló gyalogos előtt megállni vagy azt biztonságosan kikerülni.

2. Ugyanezen autósok csaknem a BIZTONSÁGGAL HATÁROS VALÓSZÍNŰSÉGGEL nem képesek olyan távolságból észlelni a FEKVŐ sötétruhas gyalogost, hogy előtte még akár vészfékezéssel is megállhassanak.

3. A járművezetők tulnyomó többsége fékezést helyettesítő másféle ELHÁRÍTÓ MANŐVERRE nem lehet képes. Ismert tény ugyanis, hogy valamely akadály biztonságos kikerüléséhez hosszabb utra van szükség, mint az előtte történő megálláshoz vészfékezéssel.

4. A tompított fényszórók un. "SZÓRT FÉNYEK" kivilágítatlan és fényvisszaverő anyaggal el nem látott akadályt megvilágító képességében bizni tehát a gyakorlati tapasztalatok szerint illúzió. Másokat pedig ilyen bizalomra ösztönözní a jövőben - a már elvégzett elméleti vizsgálataink és az azokat igazoló kísérletek eredményeinek ismeretében - a legsúlyosabb felelőtlenség.

5. Ezt nem cáfolja az a tény, hogy nagyon kedvező körülmények között tompított fényszóróval, 60-70 km/h sebességgel haladó vezető is idejében észreveheti az előtte levő kivilágítatlan akadályt, és annak elütése helyett előtte megállhat vagy azt kikerülheti. Erre számítani azonban a legsúlyosabb tévedések egyike.

6. Jelen körülmények között az autósok által biztonságosnak tekintett sebességgel éjszaka a gyalogos és a kivilágítatlan kerékpáros elütéseknek csak csekély hányada és az is csak véletlenszerűen előzhető meg. Az ilyen baleseteknek a száma jórészt nem a járművezetők figyelmességétől, hanem attól függ, hogy hány ilyen akadály található az uton akkor és ott, amikor és ahol egyidejűleg autó is közlekedik.

7. Ebből az következik, hogy napjainkban azért nincs több ilyen baleset, mert

- vagy nincs ott kivilágítatlan akadály, ahol az autós tompított fénnel közlekedik;

- vagy olyan segédinformációkhoz jut a vezető /pl. a szemközt közlekedő autós lámpáinak fénye, megcsillanó ruharész, üveg, világos ruha stb./, ami észlelhetővé teszi az akadályt. Ezekre azonban számítani nem szabad.

8. Az "észlelési kísérletek" mintegy melléktermékeként egy önmagában is érdekes tapasztalathoz jutottunk. Kítűnt, hogy a gyakorlatban ezidő szerint nem lehet minden esetben megvalósítani azt a "szabályszerű" tompított fényoszóró beállítást, amit a bevezető részben idéztünk. Mégpedig azért nem, mert a Magyarországon kereskedelmi forgalomban eladott személygépkocsik közül több típusnak a kezelési utasítása hibás és ezért a beállításhoz teljesen alkalmatlan. Csak példaképp említjük, hogy

- a Skoda 105, 120 gépkocsik kezelési utasításában a világos/sötét határ esésére 60 cm/5 m előírás olvasható;

- a Dacia 1300 gépkocsi kezelési utasítása szerint a világos/sötét határ a "hosszu fényhez" képest /!/ legyen 10 ... 25 cm/10 méterrel lejjebb. Ezenkívül a rajz ellentmond a szövegnek, önmagában pedig teljesen rossz /az "E" méret/. Az ilyen abszurdítások miatt hozzájárultunk ahhoz, hogy az észlelési kísérlet előtt a helyszínen az Autóklub "sárga angyala" a klub szokásai és belső előírásai szerint állítsa be a fényoszórókat.

9. Nyilvánvaló, hogy a lehető legrövidebb időn belül RENDEZNI KELL A TOMPITOTT FÉNYSZÓRÓK BEÁLLÍTÁSÁT! Egyérteimű szabályokat kell adni, és nem szabad eltérni, hogy a járművezetők /üzemben tartók/ legyenek kiszolgáltatva a fizikailag betarthatatlan előírások

ellentmondó követelményeinek! Komolytalan lenne továbbra is nem létezőnek tekinteni azt a tényt, hogy egyes autótípusok tompított fényszóróját NEM LEHET úgy beállítani, hogy az a ma még érvényes KPMSZ 101-70 ágazati szabványnak, illetve a nemzetközi előírásoknak megfeleljen. Valamelyik ÁGAZATI SZERVNEK kell eldöntenie az összes következmények vállalásával, hogy a szembejövők kápráztatása és a vakon vezetés veszélye közül melyiket és milyen mértékben kell kiküszöbölni addig, amíg olyan kocsitípusok vannak forgalomban, amelyeknél egyszerre mindkét szempont érvényesítése lehetetlen.

10. A tompított fényszóró használata esetén a balesetek elkerülésére a következő lehetőségek kínálkoznak:

a/ Sebesség csökkentése olyan értékre, amely mellett csaknem valamennyi "jól felkészült, vezetéstechnikai repertoárját állandóan és tudatosan fejlesztő, megfontoltan, kellő önismerettel és önuralommal" vezető még a kivilágítatlan akadály előtt meg tud állni. Mivel azonban e sebességhatárt minden gépjárművezető számára nem lehetne 45 km/h felett megadni, nyilvánvaló, hogy ilyen alacsony értéket az autósok nem fogadnának el. Hiszen ez az érték nemcsak az autósok közlekedési szokásaival lenne merőben ellentétes, de ellentmondana a közlekedés egyik legfőbb céljának: a gyors célba-jutás reális igényének is.

b/ Épp ezért mindaddig, amíg a járművezetőket nem lehet jogszabállyal is kötelezni arra, hogy éjszaka minden olyan helyen távolsági fényszórót használjanak, ahol ez nem tilos, ezt minél szélesebb körű propagandával kell szorgalmazni!

c/ A megengedhető legdrasztikusabb eszközökkel és módszerekkel ki kell kényszeríteni, hogy a gépjármű közlekedésre megnyitott úton éjszaka kivilágítatlan akadály /ember, állat, lovaskocsi, kerékpáros, uthiba, törmelék/ ne fordulhasson elő. Ahol és amikor aktív kivilágítás nem lehetséges, legalább jó minőségű // fényvisszaverő anyagokat kell használni!

d/ 1986. évi kísérleteink során bebizonyosodott, hogy a jó minőségű fényvisszaverő anyagokkal az éjszakai balesetek megelőzhetőek. A mellmagasságban elhelyezett finn gyártmányu fényvisszaverő hatására a tompított fényszóróval haladó autósok 58 ... 83 km/h sebességtartományban autózva 24 ... 90 m távolságból jelezték az akadály észlelését. Ez azt jelenti, hogy 1,8 ... 5,4 m/sec² átlagos lassulással képesek lettek volna előtte megállni. A fekvő alakon levő fényvisszaverő észlelését a 49 ... 79 km/h sebességgel közeledő autósok 49 ... 134 m távolságból jelezték. Ugyanazok az autósok, akik a teljesen sötét fekvő akadály előtt képtelenek voltak megállni, a fényvisszaverő hatására ezt egészen enyhe 1,4 ... 1,8 m/sec² lassulással is végrehajthatták volna.

7. AZ OKBT KÖZPONTI REKLAMÁCIÓJA 1987 ŐSZÉN

Amíg a gyalogosok számára a fényvisszaverő kötelező használatát nem lehet jogszabállyal előírni, addig az OKBT vállalja magára annak biztosítását, hogy az országban elérhetőek legyenek - még hozzá mielőbb milliós nagyságrendben - azok a mérések alapján bizonyítottan jó minőségű fényvisszaverő karszalagok, lapocskák, amelyek számos fejlett autós országban már hosszú ideje védik az emberek életét, testi épségét.

Az akció első lépéseként 1987. szeptember végétől két hónapon keresztül kampány indul az egyelőre devizális okok miatt csak korlátozott számban beszerezhető fényvisszaverők használatára. Ezeket a fényvisszaverőket hazánkban nem gyártják. Várhatóan gazdaságosan és megfelelő minőségben a későbbiekben sem lesz itthon előállítható. A Shell-Interag vállalta, hogy - felismerve a feladat fontosságát - gyakorlatilag haszon nélkül, saját devizakerete egy részének terhére szerzi be ezeket azoktól a finn cégektől, amelyek nem csak a hazai piacot, hanem számos európai országot is ellátnak kiváló minőségű termékeikkel. Minimális haszonkulcs mellett a Centrum forgalmazza.

A reklámkampánynak azt kell elérnie, hogy a GYALOGOSOKBAN
tosuljon: ÉJSZAKA CSAK AKKOR VANNAK kivilágítatlan uton haladá
vagy rosszul megvilágított zebrán átkelés közben BIZTONSÁGBAN,
ezekkel a FÉNYVISSZAZVERŐKKEL "KIVILÁGITJÁK" MAGUKAT. Hasonlóké
még a szabályszerűen felszerelt kerékpárt toló személy is általa
ban csak akkor válik a megszokott sebességgel haladó autós számá
ra idejében láthatóvá, ha fényvisszaverő van rajta.

Irk Ferenc
a tudomány doktora
az OKBT Jogi és Nemzetkö
Szakbizottsága elnökhelyette.

1. táblázat

	Csak személynépkocsival indokolatlanul tompított helyesen távolsági fényszóróval közlekedők			
	átlagsebessége	részaránya	átlagsebessége	részaránya
1985:				
Budapest-Érd között	79,6 km/h	78 %	85,2 km/h	22 %
Békéscsaba-Gyula között	73,8 km/h	26 %	82,5 km/h	74 %
1986:				
Budapest-Érd között /száraz uton/	84,3 km/h	49 %	82,9 km/h	51 %
Budapest-Érd között /vizes uton/	74,1 km/h	45 %	75,3 km/h	55 %
Békéscsaba-Gyula között	81,9 km/h	39 %	78,1 km/h	61 %
1986:				
Budapest-Érd között	78,5 km/h	46 %	84,8 km/h	54 %

Kísérleti személyek által biztonságosnak tartott felső
sebességhatár tompított fényszóró használata esetén
/%-os megoszlás/

Sebes- ség /km/h/	Vezetési gyakorlat			Összesen
	100 000 km alatt	100-500 000 km között	500 000 km felett	
90		4,4		2,3
80	45,5	47,8	77,8	53,5
70	36,5	30,4	22,2	30,3
60	9,0	13,0		9,3
50	9,0			2,3
40		4,4		2,3
Összesen:	100,0	100,0	100,0	100,0

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Destek Miklós - Irk Ferenc: Elütési kísérletek tompított fényszóró használata esetén. OKBT tanulmány, 1986.
2. Draskóczy Magdolna: A sötétruhás gyalogost reprezentáló bábu elütésének gyakorisága tompított fényszóró használata esetén a különböző sebességtartományokban. Kézirat, 1987.
Der Jurist 1985/22. szám.
3. Nádasi Antal: Én, te, ő. 200 KRESZ-teszt. Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat, 1987.