

A közlekedés biztonságát jelentősen veszélyezteti, egy-egy baleset után a helyes vélemény kialakítását károsan befolyásolja számos tény nem ismerése, bizonyos jelenségek, törvényszorúságok figyelmen kívül hagyása. Mindannyiunk számára fontos, hogy tudásunkat újra meg újra felfrissítsük. Nagy luxus, ha a mai autós tegnapi vagy tegnapelőtti ismeretek birtokában vezeti járművét.

Ennél csak az a nagyobb hiba, ha a közlekedők helyes viselkedését elősegíteni hivatott szervezetek egyes képviselői sem alkalmazzák a legkorszerűbb ismereteket. Sajnos, az életnek ezen a területén is előfordulnak olyan hibák, mint amelyeket mindennapjaink során oly gyakran tapasztalunk, s amelyekről egyre nyitabban beszélhetünk.

Fehér folt-feltárás

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsban végzett kutatások sok — mai divatos szóval élve — *fehér folt feltárását* tette és teszi lehetővé. A most kezdődő sorozat ezeket az ismereteket is a nagyközönség elé tárja — mindannyiunk okulására. Azt azonban már előljáróban megjegyzem, hogy ezek némelyike a szakemberek egy kisebb része által vitatott. A tényeken természetesen felesleges vitatkozni — még ha még mindig akadnak, akik nem szívesen veszik tudomásul. Ezért már itt le szeretném szögezni, hogy a most induló sorozatban szereplő gondolatok nem mindig tekinthetők az OKBT hivatalos testületi álláspontjának. A leírtakért — hűszéves kutatói múltammal és tapasztalatommal — én vállalom a felelősséget.

Sötét

Szeptember végétől hirtelen egy órával hamarabb borul ránk az éjszaka. Akik a nyári időszámítás utolsó munka- vagy tanítási napján este fél nyolc körül még világosan értek haza, azok két nappal később ugyanebben az órában már szuroksötétben közlekednek. Ezzel egyidejűleg elszaporodnak a napilapok „fekete krónikáiban” azok a hírek, amelyek többnyire a következő szavak egyvelegét tartalmazzák: a sötétben elütötte... a kivilá-

szélén haladó gyalogost... elgázolta... későn vette észre a zebrán átkelő gyalogost... És ezek a hírek a napok rövidülésével egyre gyakrabban tűnnek fel.

Ha valaki ellátogat Európa északi peremére — mondjuk, Finnországba vagy Svédországba —, hiába böngészi az újságokat, ilyen hírekre nem, vagy csak elvétve akad. Pedig balesetekről szóló hírek ott is fel-felűnnek a lapok hasábjain. De ilyenek még elvétve sem. Ott a sötétben az autósok ugyanis nem ütköznek a gyalogosokkal. Pedig az említett országoknak még a déli szélein is télen csak három-négy óráig van világos. És a gyalogosok is közlekednek. Igaz, hogy kicsit könnyebb észrevenni őket, mint mifelénk.

Két lábón járó szentjánosbogarak

Ami számunkra tanulságos: ott megteremtik az emberek számára azt, hogy láthatóak legyenek. Mint száz meg száz szentjánosbogár, úgy csillognak a gyalogosok — gyerekek és felnőttek — az utakon. Hiszen a téli ruhákba, cipőkbe a gyárak izléseesen beépítik azokat a kicsi fényvisszaverő elemeket, amik az emberek életét védik. Ezen felül majd mindenki hord fényvisszaverő karszalagot, találoan reflexnek nevezett lapocskákat.

Hol vagyunk mi ettől? Az OKBT épp két éve szeretett volna néhány ezer ilyen életmentő szerkentyűt behozatni. Az akkor még létező Külkereskedelmi Minisztérium nem engedélyezte. (Karácsonyra Napóleon-korának, francia kölni, extra cigaretta importját annál inkább!) Tavasszal adta meg az engedélyt a behozatalra és az árusításra — természetesen forgalmi adóval megterhelve. De márciusban kinek jut eszébe, kit lehet ilyenkor arra ösztönözni, hogy vegye

Dr. Irk Ferenc:

Tévhit és tények

lesz leginkább ésszerű használni.

A bürokrácia zsákutcája

Szóval, a sajtó és tévéreklámmal meg támogatni szándékolta akció — mint annyi életrevaló kezdeményezés — a bürokrácia okosainak ténykedésén sikeresen megbukott. Feltehetően, aki az elutasító döntést hozta, nem számolt utána annak, hogy szülőkörtségének, hány ember esett — a szó szoros értelmében — áldozatul. Vajon tényleg a legfőbb érték az ember? De hiszen ezt a kérdést akár kár is feltenni egy olyan országban, amely állampolgárainak tekintélyes része napi tizenhat órás önkiszármányoló robotra kényszerítve próbálja megőrizni korábbi életszínvonalát.

Miért kell ezekről a néhány négyzetcentiméteres fényvisszaverőkről — pontosan a hiányukról — ennyit beszélni? Azért, mert ezek jelentik az egyedüli valószínű esélyt egy éjszakai gázolás elkerülésére.

Sok autóst hurcoltak már meg azért, mert „nem a látási viszonyoknak megfelelő sebességgel” közlekedett. Ettől azonban nem csökkent az éjszakai balesetek száma, s egyetlen embernek sem lehetett visszaadni az életét. Sokféle jó tanács hangzott el arról, miként kerülhetik ki az autósok a kivilágítatlan kerékpárosokat, figyelmen kívül a gyalogosokat. Sajnos, ezeknek az információknak egy része kifejezetten félrevezető. Bizonyára voltak autósok, akik elhitték: ha jobbra-balra mozdítják a fejüket, a szokásos éjszakai menetsebesség mellett majd kibukhatnak a váratlanul felbukkanó „akadályval” való ütközést.

Földöntúli erők

A kutatási tapasztalatok azt bizonyítják, hogy erre ál-

zónos sebesség felett, ha valaki tompított fényszórával halad, csak a földöntúli erőkben bízhat! Csak imádkozhat, hogy amikor és ahol ő közlekedik, akkor és ott szabad lesz előtte az út. Kísérletek bizonyították, hogy tompított fényszórával használata mellett általában még nagy gyakorlattal rendelkező autósok sem képesek 40–50 km óránál nagyobb sebességgel haladva egy kivilágítatlan akadály előtt idejében megállni. Annak ellenére nem, hogy a kísérletben részt vevők tudták: a forgalom elől elzart, alig két kilométeres útszakaszon valahol fel fog bukkanni az akadály. Hogy lehetne akkor 70–80-as tempóval esetleg több száz kilométeres utat megtéve egy váratlanul előtűnő akadályt idejében észrevenni?

Szórt fény

Persze, ez nem kizárt. Van szerencse (a szórt fényben véletlenül megcsillanó üveg, a szembejövő jármű fenyében véletlenül láthatóvá váló ember) és van hetedik érzék is. A gyakorlott autósok nem ritkán szólnak ilyenekről. De hogy ebben bízni, erre számítani lehetne? Ezt ne higgye el senki!

Mit lehetne akkor tenni? Például becsületes eljárás volna, ha a KRESZ előírná: tompított fényszórával legfeljebb 40 km/óra sebességgel szabad haladni. Hogy ez örültséget? Persze hogy az, hiszen így mikor jutna célhoz az a távolsági autóbussz, amelynek vezetőjét a menetrend éjjel-nappal 70 km/óra átlagsebesség tartására kötelezi? Meg általában mi értelme volna akkor éjszaka autózni? Másképp fogalmazva: mire lehetne az autót éjjel használni?

Szépséghiba

A szépséghiba csak az, hogy minél távolabb kerülünk a

még mindig az a gyakorlat, amely szerint az éjszakai gyalogoselűtésekért, kivilágítatlan kerékpárosok elgázolásáért a hatóságok — a már idézett „látási és útviszonyoknak megfelelő sebesség” be nem tartása miatt — embereket minden alaposabb vizsgálódás nélkül vannak felelősségre, ítélnék el. Pedig az elvárható magatartás a hivatalos szervek részéről az volna, hogy egyrészt figyelembe vennék a járművezetők túlnyomó többségének közlekedési szokásait (már-mint azt, hogy tompított fénnyel is 70 km/óra körüli sebességgel szoktak közlekedni), másrészt azt vizsgálnák, hogy a többségnek megfelelően viselkedett-e az autós, s ha így viselkedett volna, elkerülhette volna-e a balesetet. Az ártatlanság védelme csak ilyen szemlélet mellett érvényesülhet! Kutatási tapasztalatok birtokában ugyanis — némi leegyszerűsítéssel — az állapítható meg, hogy az éjszakai kivilágítatlan „akadályokat” tompított fényszórával használata mellett általában nem lehet idejében észrevenni. Ennek ellenére nem kizárt, hogy egy adott esetben erre lehetőség lett volna. A hatóságoknak ezt kellene bebizonyítani egy-egy baleset után. Az a struccpolitika viszont tarthatatlan, amely szerint mindenki olyan sebességgel közlekedik éjszaka, amilyet jónak lát (vagy amit a menetrend számára előír), s majd egy baleset során megállapítják, hogy épp akkor és épp ott helytelenül választotta meg a sebességet. Hangsúlyozom: ugyanazért a sebességért marasztalják el, amivel az előtte és a mögötte is közlekedők csakúgy, mint 6 magatartásában haladt, s amelyet a bekövetkező balesetig senki nem kifogásolt.

Világegyezmény

Természetesen az autós első sorban nem arra törekszik, hogy egy súlyos büntetést megússzon, hanem arra, hogy ne gázoljon egy számára ismeretlen, neki soha semmit nem vétő embert halálra. Mai viszonyaink között mit lehet ennek érdekében tenni?

Szögezzük le? Azt semmiképp, hogy amikor tompított fényszórával szabad csak haladni, soha ne menjen 40-50-es tempónál gyorsabban. Azt

használja a távolsági fényszóráját, amikor ez nem tilos. Ebben segítségére lehet a szemközt jövő, aki nem 600-800 méterről kéri a tompítást, hanem legfeljebb 200-400 méterről. Kísérletek bizonyítják, hogy addig mindkettőjük csak nyerhet a távolsági fényszórával biztosított nagyobb látótávolságon. A KRESZ-ben meghatározott zavarási tilalom egyébként is értelmetlen, hiszen a szembejövő tompított fénye is zavar. (Mellesleg: a KRESZ alapjait szolgáló Világegyezmény sem zavarási, hanem vakítási tilalmat ír elő. Más kérdés, hogy ennek magyar törvénybe való fordítása már pontatlan, és itt zavarási tilalom szerepel a szövegben.)

Ezúton kell töredelmes vallomást tennem: én a gyéren kivilágított lakott területi utakon is — a KRESZ tilalma ellenére — vagy folyamatosan használok vagy fel-felvilantom a távolsági fényszórámat. Természetesen csak akkor, ha ezzel nem sértem meg az imént említett vakítási tilalmat. Előleg nincs rendőr és hatóság, aki ezért felelősségre vonhatna, hiszen ezzel közvetlen balesetveszélyt előzök vagy előzhetek meg. Persze, hasznosabb volna, ha ezt a KRESZ kifejezetten megengedné.

Utolsó kenet

No persze, a legjobb volna, ha a sokat emlegetett bizalmi olv érvényesülhetne, s valóban bízni lehetne a partner közlekedésszerű magatartásában mindaddig, amíg ennek ellenkezőjére nem kell számítani. Ma csak ez utóbira lehet számítani. S mindaddig így lesz ez, amíg a közlekedés legvédtelenebb partnerrel körében nem terjed el a fényvisszaverő. Akkor már el lehet kezdeni arról elmélkedni, hogy legfőbb érték-e az ember. Addig viszont semmiképp. Mert addig az autósok továbbra is kénytelenek tízezrével vakon vezetni.

A kivilágítatlan kerékpárosok, figyelmen kívül a közlekedők, úton átkelő gyalogosok pedig sürögösen kössenek életbiztosítást, útnak indulás előtt búcsúznak el családjuktól, s vegyék fel az utolsó kenetet, mert semmi biztosíték nincs arra, hogy ezt a következő napon megtehetik. Akkor sem, ha már 5-10-