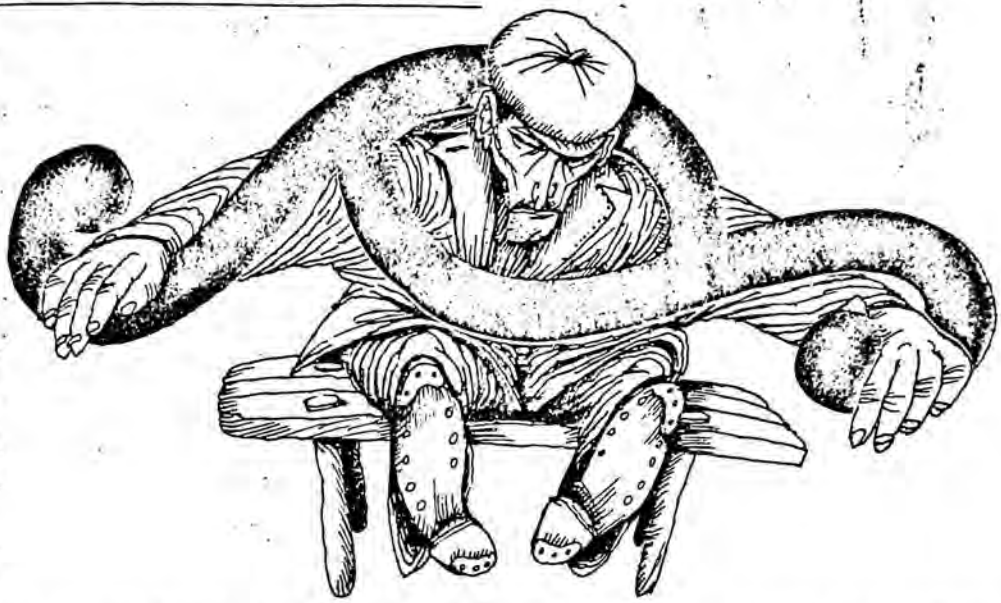
Itt a piros, hol a piros!

Az utakon közlekedés néven össznépi társasjáték folyik. Ennek számos részese van – különféle pozíciókban. A külső szemlélő a társasjátékot akár a hatalommal rendelkező egyes közösségek vadászatának is tekintheti a hatalommal nem rendelkezőkre. E vadászat célja olykor a másik ember élete, olykor csak a pénztárcája, jogosítványa. Közös jellemzőjük a ferplé (így, magyarosan!) szabályainak gyakori megszegése. Fő módszere a beugratás, a játszótárs hiszékenységével való visszaélés, amit egyértelműen az erőfölény tesz lehetővé.

Mi is az „Itt a piros, hol a piros?" Beugratós társasjáték. Nemcsak az autópiacon divik, ezt játszatják velünk a közutakon is. A jelzőlámpának öltözött hatalom azt akarja elérni, hogy amikor a zöld után elsárgul, a feléje közeledő vagy menjen még át, vagy lassítson, de mindenképpen álljon meg a pirosra.

Mint tudjuk, ezt az óhajt évek óta sokan kijátsszák. Igazán nem rendszerellenességről van szó, hiszen az autósok éppúgy tömegével hajtanak bele a kommunisták pirosába, mint a koalíciósokéba.

A játékszabályok semmibevételének okai eltérőek. Vannak, akik úgy gondolják, hogy a tilalmak rájuk nem vonatkoznak. (Volt kiktől megtanulniok. Igaz, a példaképek sosem a saját, hanem a mások bőrére szegték meg a rájuk is vonatkozó előírásokat.) Mások az utakon is csak úgy vezetgetnek, amint a munkahelyükön dolgozgatnak. El-elmélázva, pihengetve. (Magatartásuk nagyon veszélyes, egyre inkább saját magukra is: nem veszik észre, hogy a rendszerben váltás történt. A megváltozott előírásokhoz való alkalmazkodási képtelenség sok baj forrása lehet.) Van végül – most nem említett számos egyéb csoport mellett– egy olyan társaság is, amelyik úgy érzi, átverték. (Alcsoportok: átverték, de e tényt nem akarja elhinni. Nem is veszi észre, csak a következményeket érzi. Utóbbi gyakori szavajárása: „Ki csinált már megint bohócot belőlem?" Időnként eszelősen állítja, hogy ő be akarta tartani a játékszabá- ▷



lyokat, azonban akik ezeket előírták, azok szándékosan úgy csinálták, hogy időnként muszáj legyen megszegni azokat.)

Kedves Olvasó! Lehet hogy elítél, de én is e megátalkodott társaságba tartozom. Időről időre azt veszem észre, hogy akkor kapok sárgát, amikor – ha nem lassítok eszeveszetten – belehajtok a piros első másodpercébe. Húszéves autós rutinommal tudom ugyan, hogy egy brutális fékezéssel még meg tudnék állni a lámpa előtt, ekkor azonban garantáltan belém durranna a mögöttem haladó. (S hogy elvetemültségemet újabb bizonyítékkal támasszam alá, bevallom: jogaim ismeretében, de azokat soha ki nem kényszerítve vezetek. Ebből az elvileg jogellenesnek egyáltalán nem nevezhető magatartásomból fakad az az álláspontom, miszerint mindig meg kell szegnem a közlekedési előírásokat, ha ezzel baleseti veszélyhelyzetet kerülhetek el.) Ha a kritikus távolságon belül van már a mögöttem haladó autó és normális fékezéssel már megállni nem lehet, tudatosan belehajtok a pirosba.

Hogy ez nem jó megoldás? Én is tudom! Hogy ennek rajtam kívülálló, speciális magyar közlekedésszervezési, szabályozási okai vannak? Azt is! Hát ön? Tudja-e, miért kénytelen olykor legjobb szándéka ellenére is pirosba hajtani?

A megoldás képlete a következő: adva van a lepra nyugati kocsikra, az ezekben helyet foglaló gyenge képességű vezetőkre a pusztuló kapitalizmus nagy régiójában lakott területeken engedélyezett 50 km/órás legnagyobb sebesség. Európa virágzó, kitűnő autóparkkal megvert keleti országaiban, ahol közismerten remek alkalmazkodó képességgel felruházott embermilliók építik a... (hogy mit is? – elfelejtettem), lakott területen a 60 km/órás sebességhatár járja. (Kritikai észrevételek az Autópiac 8. számában.) A Nyugathoz képest nagyságrenddel több emberi jogot a keleti blokknak csak egy országában sértették meg hagyományosan: az NDK-ban. S hogy mire vezetett ott a kapitalistákat majmoló 50 km/óra, azt ma már ki-ki saját szemével láthatja. Lehet, hogy még a Fal is ettől dőlt le! (Emberi jog: 60-ról lassítva mintegy 45 km/órás sebességgel elgázolni egy gyalogost azon a ponton, ahol 50-ről lassítva már megáll a kocsi!)

Egyben azonban mi is követtük a Nyugatot: a sárga fázis idejének meghatározásában. Ez ott is, itt is mintegy 3 másodperc. Hozzá kell tenni, hogy ezt az időt több helyen keveslik. Így Bécsben például a sárgára váltás előtt 5 másodpercig villog a zöld. Az NDK-ban 3 másodpercig ég a zöld-sárga együtt, s csak ezt követi a sárga. Svédországban 50-nél 4, 60-nál 5 másodperc a sárga jelzés ideje. Az NSZK egyes szakemberei a közlekedési szaklapok hasábjain – nyilván politikai-taktikai megfontolásokból – újabban arra vetemednek, hogy a 3 másodperc helyett 4-et javasoljanak. (50-nél persze.) Valami Moszkvában sincs rendben: ott ugyan a közismerten kiváló állapotban levő Volgákkal, Ladákkal, Moszkvicsokkal stb. szabad 60-nal rohangálni (ld. emberi jogok Kelet-Európában), azonban – rendkívül gyanús módon már a brezsnyevi időkben – 5 másodperc lett a sárga fázisideje, s ezzel – alattomban – már akkor a svéd modell egy szeletét csempészték be az épülő kommunizmus nagy országába.

Mindebből csak az következhet, hogy Közép-Kelet-Európa országai a legfejlettebbek. Hisz egyedül itt rendelnek a 60 km/órás sebességhez 3 másodpercnyi sárgát.

Arra nem is merek gondolni, hogy az eltelt húszegynéhány év során a közismerten a hivatásuk magaslatán álló szakemberek nem vették észre: a Nyugatról vásárolt, koppintott berendezésekben a fázisidőt meg kellene változtatni, mert az emberi teljesítőképességnek vannak határai, s amit a vezető meg tud tenni 50-nel haladva, arra 60-nál már képtelen. Nem, ez nem lehet! Hiszen annyian jártak az elmúlt években államköltségen külföldre, hogy erre bizonyára felfigyeltek volna. Ezek az emberek közismerten rendkívül fogékonyak a kritikára, a kutatói véleményekre. Így nyilván nem lustaságból, nemtörődömségből hagyják évek óta figyelmen kívül a jelzőlámpa-fázisidőket ért elmarasztaló észrevételeket, amelyeket egyes tudósok könyvekből, túristaútjaik alkalmával szerzett megfigyeléseikből hoztak össze, s tettek közkincsé különféle lapokban, előadásokban.

Csak azt nem tudom, hova tegyem a budapesti rendőrök piros lámpás fotóinak elmaradását? Mivel lehet most majd színezni a közlekedési szaklapok kékfényes hasábjait? (Ugye tetszik emlékezni az ominózus két képre: az első is piros, a második is az, de még a harmadik is. Összesen X forint és Y hónap jogosítvány-elvonás.) Már megint csak a vidékre lehet számítani. Ott – egyes helyeken – nem hagyják berozsdásodni a drága Minolta és Olympos fényképezőgépeket, s mind a mai napig gyártják a tilosba hajtást bizonyító felvételeket. A jogellenes számonkérés leállítását elrendelő központi utasítás évek óta késik! Vajon elég lesz-e a közigazgatási bíróság előtt megtámadható néhány határozat a szorgos kezek leállításához, vagy az Alkotmánybíróságnak kell kimondania az effajta fejvadászat törvénytelenségét?

Az uti fényképezésekkel és a filmek előhívása után a legjobb szándék ellenére sem az történik, ami a közérdeket szolgálná. Ez utóbbi nem más, mint a tilosba hajtók egy részét (többségét?) kitevő, a szabályokat úton-útfélen semmibe vevő, mindannyiunkra veszélyes emberek kiszűrése. Csak sajnos közéjük keverednek – nem tudhatjuk, milyen számban – a rossz rendszer ártatlan áldozatai is. Egy jogállamban pedig ez egyszerűen tűrhetetlen!

Irk Ferenc