



MIÉRT FELTÉTELES AZ ELSŐBSÉG?

Igazi, vitára ingerlő tanulmány jelent meg Duka Gyula tollából. Bár a kiváló szakember álláspontját színté félve fejli ki, biztos vagyok benne, hogy nincs egyedül vele. Egy kutatócsoport tagjaként évek óta magam is kínlódom a problémával. Előre kell bocsátanom: nem mindenben értek egyet a szerzővel. Ezért szólok hozzá. No meg azért, mivel - meggyőződéseim szerint - a hazai közlekedés- és jogbiztonság egyik legfontosabb kérdéséről van szó.

Amiben a szerzővel egyetérték: a hazai elsőbbségadési gyakorlat botrányos. Ma, amikor egy ország legkülönbözőbb hangadól harsognak az Európa-házhoz csatlakozásról, megfélekedeznek olyan apróságokról, mint a valóban balkáni közlekedési kultúránk. /Már egy másik történet azoknak az okoknak a megkezesése, hogy miért tartunk It./ Nem lehet világlátást rendezni egy olyan országban, ahol a gyalogos nincs akkora biztonságban az úttesten, mint a világ civilizáltabb felének bármelyikében. Hazai álmodozónk azt hiszem megfélekedeznek ezekről az apróságokról. Hogy könnyebb milliórdokat klizadni e gazdaságilag már amúgyis megnyomorított népből /s még könnyebb külföldi finanszírozók milliórdjait elfogadni/ mint megtartani a mellékkelységek tisztaságának megőrzésére. /Valószínűleg előbb sikerült az autóról árszínvonalat elérni, mint beleüldözkölni a civilizált közlekedés alapszabályait elsajátítani./ Egyetérték Duka Gyulával abban is, hogy a forgalomszervezés mültsa és jelene /most konkrétan a megfontolatlan, a han-

goskodó közvéleményt - valójában egy lármas, esetenként befolyásos potentátokat felmutatni képes kisebbség igényét kielégítve/ olyan, hogy pl. a zebrák tekintélyét lejáratta.

Én azonban - Duka Gyulával ellentétben - a kulat nem az „abszolút” elsőbbség kikényszerítésében látom. Már itt jelzem: elsősorban azért, mert ilyen a mindennapi életben nem létezik, hacsak az „abszolút” szónak illetve az „elsőbbség” fogalomnak nem tulajdonít valaki önkényes értelmet. Másodsorban azért, mert filozófiám ellentétes volt és az is marad mindenféle abszolút igazsággal, jogosultsággal. Ellenkez minden olyan felosztást, ami a jelenségeket csak feketékre és fehérékre, csak igazakra és hamisakra, csak jókra és rosszakra osztja. Véleményem szerint a világon minden jogosultságnak és kötelezettségnek előfeltételei vannak. Ezért nincs abszolút igazság és hamisság. És ezért nincs abszolút elsőbbség sem, csak relatív, tehát viszonylagos, azaz bizonyos feltételektől függő.

Mielőtt álláspontomat megindokolnám és a klútra javaslatot tennék, had idézzek néhány bal-eseti számadatot! Ezek azt tanúsítják, hogy a hatóságok sem értenek egyet a szerzővel. Ez természetesen nem érv, hiszen jól tudjuk: a joggyakorlat a közlekedés számos területén hagy kívánnivalót maga után. Azonban mindenesetre elgondolkoztat. Az 1988-as KSH baleseti statisztika szerint a gyalogos elütések közül 1928 /41,7%/ esetben a járművezető, 2694 /58,3%/ esetben a gyalogos hibáját állapították meg. Zebrán összesen 1869

gyalogost ütöttek el. A járművezetők hibáját 813 esetben /43,59%/ rögzítették. Ez más szavakkal azt jelenti, hogy a kiljeölt gyalogos-átkelőhelyen elütött gyalogosok többsége /56,59%/ a balesetet önhibájából szenvedte el. /Amennyiben a hatóságok álláspontja egyezne Duka Gyuláéval, ez utóbbi balesetek mindegyikéért is a járművezetőt kellene felelőssé tenni./

Mégegyszer hangsúlyozom: az említett tény még nem cáfolja az „abszolút” elsőbbség tézisének helyességét. A számadatok mindenesetre arra utalnak, hogy a hatóságok még zebrákon is többségben a körülményekkel nem számoló gyalogost teszik felelőssé saját sérüléséért, esetleg haláláért. Ugyanis Duka Gyula elfelejtett idézni egy ugyan-csak megfontolásra érdemes KRESZ paragrafust. Eszerint /21§/6/bek./ „a gyalogos az úttestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.” Ehhez az /egyéb/ként nem jogforrás erejű, tehát elvileg senkit semmiire nem kötelező /útmutató hozzátesszi: „Az úttestre lépés előtt, a veszélytelenségről való meggyőződés... - mint általános és alapvető szabályok - mindig érvényesek, függetlenül attól, hogy a gyalogosnak az úttesten közlekedő járművekkel szemben elsőbbsége van vagy nincs.”

Természetesen akár egy érvényes jogszabály, akár egy hozzá fűzött indoklás lehet téves. Nem több ez, mint az uralkodó álláspont kifejezésére juttatása. S a baleseti számadatokban a felelősség arányairól közzétett számok tulajdonképpen nem mások, mint ezeknek az uralkodó

állásfoglalásoknak a leképeződésel. Ezek tehát még mindig nem bizonyítanak semmit.

Duka Gyula javasolja, hogy fogalmazzuk meg az abszolút vagy feltétlen fogalmát. Bár szerintem ezt neki kellett volna megtennie /hisz ő állítja: a gyalogosnak elsőbbsége abszolút/, most mégis megkísérlem.

A Magyar Értelmező Kéziszótár szerint abszolút /3. old./ a viszonylagos ellentétként: teljesen független, önálló, feltétlen. Teljes, tökéletes. Korlátlan. /A szótár még egy sor szlónimát sorol fel. /Feltétlen /394. old./ feltétel nélkül, minden körülmények között érvényes.

En ez utóbbi definíciót nagyon találónak tartom. S ennek megfelelően tagadom, hogy a gyalogos elsőbbsége a zebrán minden körülmények között érvényes. A zebrán - Duka Gyula következtetésével ellentétben - szerintem nem csak azért uralkodnak a dzsungel törvényei, mert a járművezetők mindenre elszánt gazemberek, akiket ráadásul egyes elvetemült közlekedési álszakemberek még fel is bérelnek a gyalogosok kicsinyke jogainak az elvételeire. Szerintem nem azért agyalltak ki ezek a megállítható jogalkotók, - alkalmazók, oktatók egy koncepciót /a hamis biztonság érzetét/, hogy annak segítségével sutytyomban megszüntessék a gyalogosok elsőbbségét.

En úgy látom, hogy ma az autósok részben azért ütnék el önhibájából oly sok gyalogost, mert a biztonságérzet hamis voltának propagálói túl későn jöttek, s tanultak mind a mai napig nem tudták eléggé széles körben elterjeszteni. Így még ma is sokan a korábbi, megtévesztő propagandának esnek áldozatául.

Mert mit vár el Duka Gyula az autóstól? Konkrétan milyen sebességgel szabad szerinte egy zebrát megközelítenie? 50-nel? 30-cal? 10-zel? Erről még csak halvány elképzeléselt sem tudtja velünk. Ehelyett a megszokott - és a napi közlekedésben jó részt alkalmazhatatlan - dodonal - tanáccsal szolgál: „a zebrá felé

közeledve mérlegelem, hogy /a-hetséges-e gyalogos érkezése a zebrához, mielőtt még én áthajtanék azon. Ha igen, akkor folyamatosan addig és annyira lassítom gépkocsimat, hogy a zebrá előtt még meg tudjak állni. Ha időközben a zebrá környezetéből egyre nagyobb részt belátva meggyőződom arról, hogy *nem érkezhét* előttem gyalogos a zebrához, akkor gyorsíthatók, áthajthatók. Ellenkező esetben, ha gyalogos lünek fel olyan távolságban a zebrától és *olyan* sebességgel közelednek a zebrá felé, hogy *feltételezhető*; oda-érkezése előtt - *zavarása nélkül* - áthaladni már nem tudok, továbblassítással, szükség szerint megállással biztosítom zavartalan átkelését. Ha valamennylen így közelednénk, el sem hangozhatna a címben írt felszólítás, hiszen sohasem állnának gyalogosok a zebránál a járdán. /Ki emelések: I.F./ Mondhatja valaki: erre nincs recept, mert ezt az adott körülmények döntik el. /Ma még általában ezt mondja mindenki./ De tessék már megmondani annak a tanulóknak: ott és akkor milyen sebességgel közeledjen meg a zebrát? Mert neki ott és akkor kell /vagy nem kell/ elsőbbséget adnia. És most végül is a gyalogosnak csak a zebrá felé közeledve vagy csak a zebrán kell-e elsőbbséget adnom vagy jogában áll a gyalogosnak, hogy pl. - amennyiben egy zebrá a járda meghosszabbított vonalában van - mindenféle sebesség-csökkenés és körültekintés nélkül a feléje közeledő kocsi elé lépjen? /Ne az életosztónéval, a jogaival törődünk most! A kérdés nemcsak a fenti álláspont szerint életszerű! Birtokomban van olyan bíról ítélet/ szerencsére már vagy negyedszázados/, amelyik elmarasztalta azt a külső forgalmi sávban közlekedő autóst, mert járműve oldalának ment neki a járdáról a zebrára épp lelépő gyalogos. Vajon ennek az autósoknak mit kellett volna tennie? Megállni a zebrá előtt, addig várni, míg a környéken egyellen olyan személy sincs, aki mindenféle körültekintés nélkül

eléje szédelegethet? A mai forgalomban Duka Gyula ezt várná el? És akkor egy sűrű belvárosi úton mikor mehetnének az autók? Félreértés ne essék! Tisztában vagyok azzal, hogy elvileg létezhet a gyalogosnak a zebrán abszolút elsőbbsége. De akkor mondjuk meg világosan, mit értünk alatta: azt, hogy csaknem minden zebrá előtt meg kell állni, mert elvileg ez szinte sosem kizárt, hogy máskülönben valakit megzavarnának az áthaladásban! Duka Gyula vasúti átjárós példájából ez következne /eltekintve attól a szépséghibától, hogy ez utóbbi esetben a látási háromszögnek biztosítottak kell lennie, míg ugyanez korántsincs meg minden zebránál/. Mindezenre jó volna végre az autósok számára világos megfogalmazásokat adni, s nem homályos definíciók alapján ösztönözni a hatóságokat a többnyire bizonyíthatatlan szabályszegések megtorlására. Részint morális, részint jogbiztonsági okokból tiltakozom minden, szubjektív elemeket tartalmazó, többféleképpen értelmezhető szabály, de még inkább az ilyen előírások „leverése” ellen.

Ha lelszik, ha nem, tudomásul kell vennünk: a közlekedés életveszélyes társasjáték, amiben a játékszabályokat mindenkinek be kell tartania. Méghozzá úgy, hogy beszámíthatunk befolyásolhatatlan szabályozó elemeket is. Ilyen pl. a jármű maximális lassulása, az emberi reakcióidő véges volta.

Természetesen csak hasznos lehet, ha a játékszabályok kidolgozottabbak. Nem jó, ha túl sok az improvizációs lehetőség. Erre tett kísérletet egy kutatócsoport az OKBT Titkársága megbízásából. Eddig nemigen keltette fel a szakma érdeklődését, ezért hadd reklámozzam. Az elfogadott irányelvek ugyanis tudományosan megalapozottak, s segítséget jelenthetnek mind általában az oktatóknak, de a jelen probléma megoldásában is.

Ez a „csapat” is abból indult ki, hogy sok szempontból a dzsungel törvényei érvényesülnek a

hazai közlekedésben. /Nem csak a zebra kérésében./ Megpróbálta tehát megfogalmazni azokat az elvárásokat, amelyekre a közlekedési partnereknek is, meg a fogalom szervezőinek is/ tekintettel kell lenniük. Ebből a szempontból a két legfontosabb: az ún. *felismerési reakcióidő* és az *üzemszerű lassulás*. Az állásfoglalásban ismertetett, de itt nem részletezhető okok miatt a közlekedési résztvevőknek arra kell számítaniuk, hogy a felismerési reakcióidő /definiációját ld. ott/ legalább 3 másodperc. Az üzemszerű lassulás értéke pedig legfeljebb 2,5 m/sec. Ebből és több más a forrásanyagban ugyancsak részletezett okból fakadóan jutott a bizottság arra az álláspontra, hogy a járművezető az olyan helyet, ahol elsőbbséget kell adnia, legalább 100 méter távolságból már csak legfeljebb 40 km/h sebességgel közelítse meg, kivéve, ha egyértelműen felismerhető, hogy nem igényli senki az elsőbbségadást.

Ugy gondolom, hogy az elvárás ha teljes mértékben nem is egyezik meg Duka Gyulával és a vele azonosan gondolkodókkal, mégis nagy mértékben közelebb hozta. Ez ugyanis - alapos mérések és kísérletek alapján - megmondja, hogy mit kell feltételezni megtenni a zebra felé közeledő járművezetőnek ahhoz, hogy biztonságosan - szükség esetén "üzemszerű" lassulással meg lehessen állni. Nem a bizottság feladata ennek akár reklámozása, akár jogforrási erőre emelése. Ma viszont tény: eddig senki semmit nem tett akár egyik, akár másik érdekében. Nincs tudomásom arról sem, hogy erre a főfőnökség megoldására egyetlen oktató is "ráharpott" volna.

A jelenlegi körülmények között - egy bizonyos forgalomsűrűség alatt - azonban a civilizáltak nevezhető "zebramegközelítési technikának" gáncsot vet nemcsak a már említett ésszerűen "zebrateleptési" gyakorlat, de a hazai lakott területeken személynévjárművekre érvényes se-

beszélgörölyözés is: Az utóbbi években a sok kérdésben homlokegyenest eltérő, egymással olykor késhegyig menő vitákat folytató közlekedési szakértők egyben csaknem kivétel nélkül maradéktalanul egyetértettek. Ez a lakott területen belül max. 50 km/h. E lap hasábjain is sokan és sokféle megközelítésből hangoztattuk a jelenlegi helyzet tarthatatlanságát és indokolttá a sebességcsökkentés szükségességét. Az említett munkacsoport anyagában is szerepel egy példa: ha egy 50 km/h sebességgel haladó jármű annál a pontnál kezd el fékezni, ahonnan egy 60 km/h sebességű jármű, az előbbi még 3,5 m/sec² átlagos lassulással áll meg ugyanazon a ponton, ahol a 60 km/h sebességgel haladó már csak 5 m/sec² átlagos lassulással, tehát vészfékezéssel volna megállítható.

Nem árt tudni, hogy egy rutinos autós /akinek a köznyelvi szóhasználat szerint nincs faldob/ általában 1-2 m/sec² lassulást szokott használni. A munkacsoport a 2,5 m/sec² vagy ennél kisebb átlagos lassulást tartotta üzemszerűnek. Ez annyit jelent, hogy az 50 km/h sebességű gépkocsi a fékpedál lenyomásától kezdve 39 m-nél hosszabb, a 60 km/h sebességű pedig 56 m-nél hosszabb úton áll meg. A munkacsoport elméleti és gyakorlati kísérletek alapján arra az álláspontra jutott, hogy a 2,5 m/sec² vagy ennél kisebb lassulás mindjelfelfogadható. Ezzel szemben a folyamatos közlekedésben az útra vonatkoztatott átlagos lassulás már nagy valószínűséggel veszélyeztethet másokat, ha értéke nagyobb 3,5 m/sec²-nél. A két említett érték között van az ún. szürke zóna. Ami - a forgalmi viszonyok függvényében - lehet eltűrhető /pl. ha valaki mögött nem közlekedik senki/, de elkerülhető is /pl. ha közvetlenül mögötte autóbussz halad/. Ezt az ún. szürke zónát nevezte a szakértő csoport eltűrhető átlagos lassulásnak.

Visszatérve a lakott területi sebességekhez: a 60 km/h egyik

legfőbb veszélye abban áll, hogy viszonylag nagy sebességről kell a járművet lassítani. Mondhatná bárki: ugyan mit számít 10 km/h ide vagy oda. Rengetegszer leírtuk, elmondtuk mégis megismételjük: ez a sebességkülöbség "csak" annyi, hogy azon a helyen, ahol az 50-ról lassító már áll, ott 60-ról azonos ponton és intenzitással megkezdett lassítás esetén a jármű még 44 km/h sebességgel halad. /40 km/h feletti gyalogos elütése esetén egyébként külföldi kutatások szerint még 80%-os valószínűséggel meghal az elgázolt gyalogos!.

Ugyancsak számos helyen elmondhatjuk: Nyugat-Európában /pl. a 60-as Belgium és az 50-es Hollandia/ csakúgy, mint a mi régióinkban /pl. a 60-as Csehország, Magyarország és az 60-es NDK/ számokkal bizonyítható, hogy a baleseti halálozás gyakorisága mintegy kétszeres az országokban, ahol 60 km/h a megengedett sebesség azokhoz az államokhoz képest, ahol 50 a felső határ. Úgy vélem előbb vagy utóbb el kell jöjjön az igazság órája. Ehelyütt végre el kell mondanom: tudomásom van róla, sőt tanúja voltam a BM, az OKBT és az egykori KPM szakemberrel egyes tárgyalásaink, alkudozásaink. /A legutóbbi autópálya és autót szegyenletes sebességméréséről van szó./ Minden esetben a mai KÖHÉM részben e sorok megírásakor is felelős szakembereknek obstrukciója akadályozta meg csatlakozásunkat a biztonságosabb európai sebességekhez. /Az külön téma, hogy - legalábbis ami a sebességmérést illeti - ők kiknek az óhajait és mennyire kényszer hatása alatt szolgálták ki. /A BM pedig idelgőrgő ellenállt, majd hamisan értelmezett kompromisszumkészesség jegyében, miniszteri szinten lemondott az OKBT által is támogatott sebességcsökkentési /vagy sebesség nem-emelési/ igényéről.

Beszélni kell erről azért is, mert - mint az ismételt öszszehasonlítása bizonyítja - a sok és súlyos baleset bizonyos mér-

lékig természetes is. Sokat beszélünk a hazai közlekedés nyugtalan tempójáról. Ennek igaz csak oka, hogy viszonylag magas a megengedett sebességhatár. Mint a számadatok bizonyították, alapvetően más a zebrák között 60-ról, mint 50-ről lelassítani, majd újból felgyorsítani a megengedett sebességhatárra. Iszonyatos nagy a harmonizációs hiánya. Érthető /bár el nem fogadható/, hogy erre a hazai autópark közismerten nem épp leprementumos autósodái tulajdonosainak többsége nem sok hajlandóságot mutat. No nem azért, mert a nem lassítás és nem gyorsítás állat az ország ener - giamérlegét akarná javítani /bár azt tudja, hogy a maga zsebébe pénzt takarít meg/. Azért sem, hogy kímélje a környezetet /bár ezt teszi/. Egyszerűen unja a rengeteg kapcsolást /is/.

Ne feledkezzünk meg egy másik tényről sem! A gyalogosok jelentős részének fogalma sincs arról, hogy mikor kelhet át biztonságosan. /Erről az elütési statisztikák már idézett számadatai is tanúskodnak/. Nagyságrendileg sem tudják, mikor léphetnek le még biztonságosan egy közeledő jármű előtt az úttestre. Csaknem tökéletes a tájékozatlanság. Az egyik úgy lép - nem elsősorban helyzetben is - a kocsi elé, hogy csak vészfékezéssel lehet el nem ütni. /Rémületében természetesen ócsárolja a vezetőt/. A másik már akkor nem lép a közeledő jármű elé, amikor az még 200 méter vagy annál is nagyobb távolságban van. És van sok olyan gyalogos is, akit még lecsalogatni is alig lehet az elsősorban adó jármű elé.

Persze tyúk-, tojás vitát lehet rendezni arról, hogy mi volt előbb: erdőfőlényvel visszaélő autós vagy indokolatlanul gyámoltalan gyalogos. Tény, hogy ma mindkettőtől rengeteg van. Nem hiszek abban, hogy a jelen helyzetet emberneveléssel gyorsan meg lehet változtatni. A körülményeket kell a biztonság irányába módosítani. Egyik részük szerencsére automatikusan is bekö-

vetkezik, mint pl. a zsúfoltság okozta sebességcsökkenés. Másik részük viszont csak lassú változásnak lehet az eredménye. Mert akár abszolút az elsősorban, akár nem, a jelenlegihez képest alapvetően más beállítódást kell elsajátítania az autósok nem egy büntethető klisebbségnek, hanem a büntetéssel elérhetetlen, megfoghatatlan és megrendszabályozhatatlan nagy /tűnyomó/ többségének. Amíg pl. egy oszlopban haladó kocsisorból csak minden 45-50-ik autós áll meg a zebrá közepén toporgó gyalogosok/ előtt, addig nem lehet itt kivétel, és ezért megbüntethető kisebbségről beszélni. Ennek a nemtörődöm, ki-méletlen magatartásnak /hangsúlyozom: mint tömegjelenségnek! sokkal mélyebbek az okai annál, semhogy ezeket a közlekedésberkeiben reperálni lehetne. Nagyon vigyázni kell, hogy a jog, a büntetés szerepét ne vétjük el és ne becsúljuk túl! Attól, hogy valami abszolút mértékben meg akarunk tiltani, lehet, hogy a jelenségen belül csak bűnbakokat találunk, de magára a jelenségre semmiféle hatást nem gyakorolunk. /Az élet egy más területéről, ld. a devizális visszaélések anatómiáját, okait/.

Igen jó volna, ha végre a gyalogosok által legsűrűbben látogatott lérségekben radkállisan háttérbe szorítanák a gépjármű forgalmat. Nemcsak a gyalogos zónák kiterjesztésére /városrészekre gondolok/, hanem korszerűen kialakított lakóvezetékre is szükség volna. Ez természetesen egy olyan kormányzattól nehezen elvárható amelyik az autósok kedvében járva a közelmúltban két fővárosi hídról szedette le a kerékpárutakat, ezzel is kifejezve, hogy szemléletében mintegy negyedszázaddal van elmaradva Nyugat mögött.

Összefoglalva: véleményem szerint az oktató a lehető legpraktikusabban tanítsa meg neveljének miként lehet biztonságosan elsősorban adni. /Ehhez talán segítségül nyúl a többször citált szakértői csoport állásfoglalása/ Esze ágában se le-

gyen egy, a közlekedési környezetre még csak korlátozottan tekintettel lenni képes tanuló arra biztatni, hogy csalogassa le a gyalogost a járdáról a zebrára! Ennél sokkal fontosabb volna /ha beférne egy kezdő oktatási tematikába/ az önvészélyes gyalogosok el nem ütésének művészetét megtanítani. És sürgősen legyen lakott területen 50! És sürgősen kerüljenek megszüntetésre a felesleges zebrák! No és természetesen az oktató tanítsa meg neveljének a helyes zebramegközelítési módot. A tanuló sajátítsa el hogyan kell - oszlopban közlekedve pl. az előtte haladóól leszakadva - láttatnia szándékát! És természetesen ő maga álljon meg ha kell! Álljon meg akkor is, ha a járda mellett jól észlelhetően áthaladásra várakoznak! De egyetlen gyalogost se tereljen az esetleg mellette /bármilyen ok miatt meg nem álló/ autós kerek alá!

Szerencsére ezt minden oktató sokkal jobban tudja és teszi, mint ahogy én most ezt megfogalmazni próbáltam. Tőlük ezúton is elnézést kérek. Kérem, szavalmat ne vegyék kioktatásnak.

Irk Ferenc

Jegyzetek

- 1/ A zebrán „abszolút” elsősorban adni. Autóvezető 1989/6., 1990/1.
- 2/ Közlekedési balesetek 1988. Központi Statisztikai Hivatal, 1989.
- 3/ Elvárhatóság a közlekedésben. Autóvezető 1989/3., 3. old.

