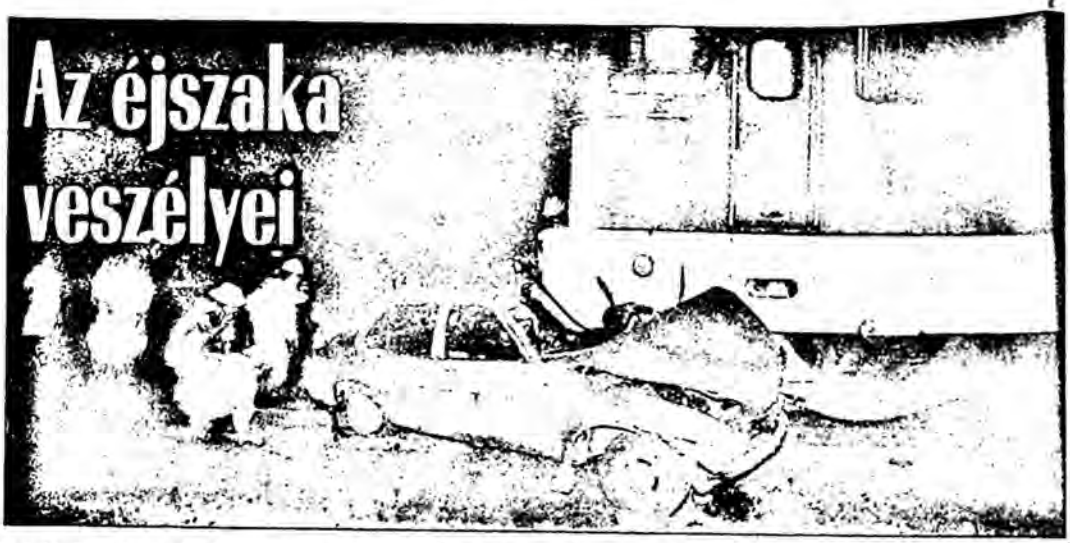
[GV II/53]

Az éjszaka veszélyei



Barátaim, ismerőseim körében a minap arról beszélgettünk, hogy mikor szeretnek inkább volán mögé ülni: nappal-e vagy éjszaka. Sokan – s közülük is többnyire a kezdő, fiatal vezetők – voltak azon a véleményen, hogy éjszaka, sötétben jobb vezetni, mint nappal. Kisebb a forgalom, kevesebb a váratlan helyzet, a nappal oly unalmas és fárasztó nagyvárosi dugók ismeretlenek. Sok városi jelzőlámpa ilyenkor nem működik, s ezért nem kell úton-útfélen megállni. Kevesebbet, fogyaszt a kocsi, kevésbé szennyezi a környezetet, s ez ugye mindenkinek csak haszon. Éjjel könnyebb észrevenni a keresztutcából érkező másik autót mint nappal. Többnyire könnyebb parkolni, s általában nehezebb hibázni.

Sajnos a tények az iménti vélekedéseket nem mindenben támasztják alá. Éjjel valóban kisebb a forgalom, s ez már önmagában csábít a nagyobb tempóra. De hogy kevesebb volna a veszélyhelyzet? Ez csak részben igaz. A viszonylag gyér forgalomban aránylag sok a veszélyhelyzet – és sajnos viszonylag nagy számban vannak olyanok, amelyeket nem sikerül feloldani. A számok azt mutatják, hogy – csekély forgalom ide, nyugodt közlekedési tempó oda – minden három balesetből egy éjszaka történik. Ráadásul ezek a balesetek általában súlyosabbak a nappaliaknál. A múlt évben például nappal 848, éjszaka 866 halálos kimenetelű baleset történt.

A kedvezőtlen helyzet oka nyilvánvalóan elsősorban az éjszakai közlekedés lehetőségeinek hibás megítélése. A közlekedők többsége egyszerűen nem képes tudomásul venni, hogy mennyire gyengén lát. Nem azért, mintha rossz lenne a szeme. Persze ez sem kizárt, sőt az éjszakai látás romlása általában az életkor előrehaladtával előbb lassan, majd rohamosan gyorsul. A baj az, hogy éjszaka – különösen akkor, ha csak a jármű fénye világít – egyszerűen nincs idő váratlan akadályok idejében történő észlelésére. Különösen áll ez a sötét alapszínű megvilágítatlan tárgyakra. Számos kísérlet és mérés bizonyítja, hogy ha valaki tompított fényszórót használ, legfeljebb 45-55 km/óra sebesség mellett vezet biztonságosan.

Tapasztalt autós rémei a kivilágítatlan kerékpárosok. Ennél már csak a részegen az úttesten fekvő gyalogos a sokkolóbb. Ügyes alakításnak számít a zuhogó esőben esernyő fedezetében a zebrán átsuhanó árnyék is. Az imént idézett statisztika bizonyság rá, hogy sajnos sokan ezeket a mutatványokat nem élik túl.

Tőlünk nyugatra ismeretlen az a szokás, hogy a kerékpáros nem használ lámpát, a gyalogos pedig ott mászkál, ahol éppen kedve tartja. A mi szokásokkal élő gyalogosainkat, kerékpárosainkat az a tévhit vezeti félre, hogy ha ők látják a feléjük közeledő autó fényeit, akkor annak vezetője is látja őket. Fogalmuk sincs olyan dolgokról, mint a megvilágítás erőssége, a fény és árnyék határainak észlelhetősége és más tényezők.

A másik ok magukban a járművezetőkben keresendő. Többségük még azokkal a lehetőségekkel sem él, amelyeket a fizikai és jogi törvények biztosítanak. Nem használják a távolsági fényszórót akkor sem, amikor ezt senki és semmi nem tiltja. Jó lenne végre tudomásul venni, hogy aki éjszaka vezet, annak fokozott mértékben kell bizonyos kellemetlenségeket elszenvednie. Így például a szemből jövő jármű lámpájának fényét is, ami akkor is zavaró, ha tompítja azt. Ennél sokkal kellemetlenebb gyalogost gázolni azért, mert a túl korai tompítás miatt keletkezett sötét lyukban – naná hogy épp ott – kószált nem várt áldozatunk, akit vakon vezetve, annak rendje és módja szerint elütünk. Nemzetközi tapasztalatok szerint 100-150 méterről már mindenképpen, 300 méternél nagyobb távolságból semmiképp sem indokolt a szemközt közlekedők fényszórójának tompítása.

Az autósok azonban éjszaka más veszélyeknek is ki vannak téve. Elsősorban annak, hogy a látszólag szabad tér megnöveli száguldási Minden hazai mérés azt mutatja, hogy éjszaka az autósoknak nagyobb az átlagsebessége, mint nappal. Ami ennél nagyobb probléma, hogy jóval nagyobb arányban lépik túl az útvonalra engedélyezett sebességet.

A legfontosabb jó tanácsok a következők:

1. Éjjel se közlekedjék gyorsabban, mint azt ugyanezen az úton nappal tenné!

2. A távolsági fényszórót csak akkor ne használja, amikor tilos!

3. Takarítsa rendszeresen szélvédőjét kívül-belül, úgyszintén a gépkocsi fényszóróját!

4. Soha ne dohányozzon éjszaka vezetés közben! (Ez nappal sem javallott.)

5. Annak tudatában vezessen tompított fényszóró mellett, hogy 45-55 km/óránál nagyobb sebesség esetén nagy valószínűséggel csak a kivilágított vagy fényvisszaverővel ellátott „tárgyakat" fogja idejekorán észrevenni! Útszélen parkoló, koszos rendszámtáblás és prizmás kocsit, a saját sávja közepén álló kivilágítatlan, két méter mély gödröt nem – hogy néhány vonzó ötlettel is szolgáljak.

6. Ha nincs járda, a gyalogos lakott területen belül is a forgalommal szemben haladjon! Akkor is, ha ez ma még nem kötelező.

7. Ha úgy érzi, hogy az éjszakai vezetés fárasztja, a szembejövő kocsik lámpái káprázt(at)ják, lehetőleg mellőzze az éjszakai közlekedést. Idősebb korban ez az emberek többsége számára sajnos majdnem kötelező.

8. Ragadjon meg minden lehetőséget azért, hogy környezete ne csak elhiggye, de meg is szívlelje azt, amit az éjszakai közlekedés biztonságáról tudni illik. Gyerekének vegyen fényvisszaverővel ellátott cipőt, iskolatáskát, kabátot! (S ne azzal védekezzen, hogy az drágább! Mihez képest? Csak nem a gyermeke életéhez viszonyítva a pár cipő árát?) Ellenőrizze, hogy kerékpárján a fényvisszaverők megvannak-e?

Kellemes éjszakai közlekedést!

Irk Ferenc