[CUII/523]

1993. október 21., csütörtök

AUTÓK ÉS

Éjszakai vezetésnél sokkal több baleset történik

Látni a láthatatlant

A nyári időszámítás megszüntével reggel egy órát nyerünk, este meg ugyanannyit veszítünk. Többségünk még egy ideig világosabban kelhet, de már alkonyatban tér haza. Az ősztől tavaszig terjedő időszak a közlekedésben sok veszéllyel jár. Párásodik a szélvédő, csúszik az út, reggelente nehezebben indul a motor. Szakzsargonban ezt úgy mondják, hogy ember és gép fokozott igénybevételnek van kitéve. A helytállás ilyenkor nehezebb, mint a kellemesebb évszakokban. Vezetni azonban sokunknak továbbra is muszáj.

Sajnos nem kevesen vannak olyanok, akik fittyet hánynak a megváltozott körülményeknek. De azok száma talán még nagyobb, akik nem tudják, mégis teszik... Akik azt hiszik, látszanak, pedig alakjuk tökéletesen belesimul a környezetbe. A megtévesztettekről, a megtévesztőkről, róluk és nekik szólnak a következő sorok.

A tények

A baleseti statisztikák adatai között kutatva furcsa számoknak lehetünk tanúi. Különösen akkor, ha tudjuk: a sötét napszakokban, főként pedig éjjel sokkal gyérebb a forgalom, mint nappal. Mégis három balesetből egy éjszaka történik. Még rosszabb a helyzet, ha a súlyos kimenetelű szerencsétlenségek időbeli megoszlását vizsgáljuk. 1992-ben nappal 848, éjjel 866 halálos kimenetelű baleset történt. A nappali baleseteknek 5,7 százaléka, az éjszakaiaknak 11 százaléka végződik emberhalállal. A gyalogosok éjszaka különösen lakott területen kívül vannak nagy veszélynek kitéve: a múlt évben a járművezetők nappal 172, éjjel 420 gyalogost gázoltak-ütöttek el.

Az okokról

Ami az éjszakai baleseteknek számát illeti: ez nem magyar betegség. A nappalihoz képest csekélyebb forgalom részint lehetővé teszi a nagyobb sebességgel való haladást, részint az autósokat csábítja is az üres út. A nagyobb sebesség pedig a fizika törvényei szerint rossz esetben súlyosabb következménnyel jár.

Hazai megfigyelések szerint is az autósok ugyanazokon az útszakaszokon jó 10-15 km/h-val hajtanak gyorsabban éjjel, mint nappal. Ez még önmagában nem volna nagy baj. A gond ott kezdődik, amikor az autós azt hiszi, hogy ennél a tempónál megfelelően képes tájékozódni. Ugyancsak magyar tapasztalatok alapján mondható, hogy az autósoknak bizonyos útszakaszokon mintegy fele akkor is tompított fényszóróval közlekedik, amikor a jobb tájékozódásra alkalmas távolsági fényszóró használatát semmi sem tiltja. Elsősorban azért vezet így, mert fogalma sincs arról, mekkora az a biztonságos sebesség, amelynél még képes egy kivilágítatlan kerékpárost, egy sötét ruhába öltözött gyalogost idejében felismerni.

A többség azért dől be a csapdának, mert soha nem volt kritikus helyzetben. Még egyszer se izzadt le, amikor az utolsó pillanatban tudta csak félrerántani a kormányt egy tántorgó biciklista vagy bóklászó gyalogos előtt. Még nem tudja, milyen érzés keríti hatalmába, amikor egy mocskos prizmákkal és rendszámtáblával útszélen álló pótkocsi vagy egy kivilágítatlan útelzárás tűnik elő a semmiből.

Mondhatnánk, hogy ilyen akadályokra normális körülmények között nem kell számítani, hogy ilyen esetekben nem lehet biztonságos sebességet választani. Tulajdonképpen a feltételes mód használata felesleges, hiszen például a menetrend szerint közlekedő távolsági buszok menetrendjét úgy tervezik, hogy a vezető kényszerítve van a vakon vezetésre. 70-80 km/h-s átlagsebességet ugyanis csak így lehet elérni. Ebből pedig az is következik, hogy az a vezető, aki ezt a tempót ismétlődően nem tartja — mert például úgy gondolja, hogy hazai viszonyaink között az éjszaka nem biztonságos —, az nyilvánvalóan alkalmatlan az ilyen munkára.

A helyzet enyhén szólva is ellentmondásos. Mert egyrészt az utakon éjszaka tompított fényszóró használata esetén is kinek kötelessége, kinek csak lehetősége 70-80-as tempóval haladni, másrészt kutatási eredmények szerint az esetek többségében legfeljebb 40-50 km/h volna a biztonságos. Magyarországon több ezren vannak olyanok, akik azt is tudják: ha nem a most írt, és sokak számára bizonyára irreálisan alacsony sebességgel közlekedik valaki, s előtt egy kivilágítatlan „akadályt", ezért enyhébb esetben sok ezer forint büntetéssel, súlyosabb esetben személyes szabadságával fizet. Nem kevesen vannak természetesen olyanok is, akiknek már csak a sírjára hoznak hozzátartozóik időnként friss virágot...

Az éjszakai balesetek tehát elsősorban azért sokkal súlyosabbak a nappaliaknál, mert részint már eleve nagyobb sebességgel haladnak az autósok, részint a nappali körülményekhez képest is jóval később veszik észre a veszélyhelyzeteket. A késői észlelés elkésett fékezéssel, manőverezéssel párosul, következésképp az ütközési-elütési sebesség is általában lényegesen magasabb, mint jó látási körülmények között.

Akkor most mi a teendő?

Ha nem Európa peremén élnénk, akkor azt lehetne mondani, hogy tűnjenek el az utakról a kivilágítatlan akadályok. De mi itt élünk, s együtt létezünk a veszélyről mit sem tudó primitív emberekkel. (Közülük nem kevesen ittasok, néha öntudatlan állapotban leledző tökrészegek.) Méghozzá annyival, hogy velük szemben egy még a jelenleginél következetesebb rendőri fellépés is csak szerény eredménnyel járna. (Az imént említett szennyezett macskaszemekkel, kivilágítatlan útakadályokkal más helyzet. Ezekkel le lehet és kell számolni, a vétkeseket szigorúan meg kell büntetni. Akkor is, ha egyetlen baleset sem következett be.)

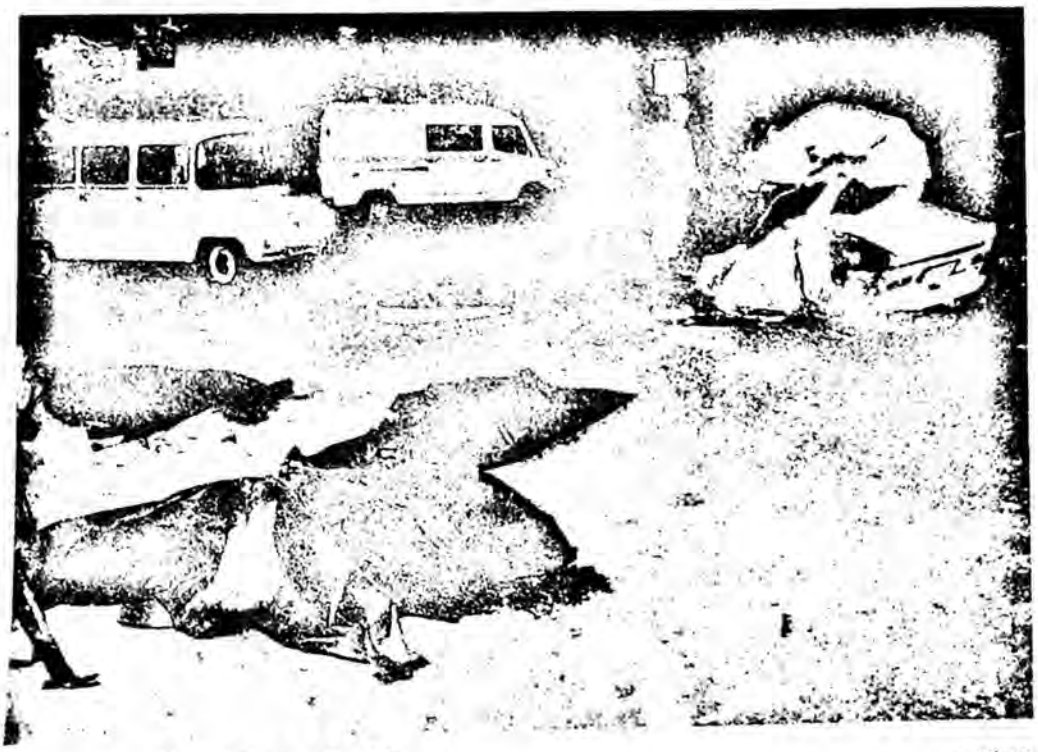
A veszélyhelyzetek nagy többségével azonban még jó ideig együtt kell élnünk. Mert ugyan jó volna, ha a rendőrség — mint sok külországban — gyen osztogatná a fényvisszaverőket a fő ön- és közveszélyteremtőknek, elsősorban is a gyerekeknek. Meg is tenné, ha volna miből. Egyelőre azonban azzal gonddal küzd, hogy a járőrautókba nap mint nap elegendő benzin jusson.

Van néhány bevált recept azonban, amit sajnos nagyon kevesen alkalmaznak. (Valljuk részben az évekkel, évtizedekkel ezelőtti hivatalos félrenevelés miatt is!) Ezek egyike, hogy éjjel mindig és mindenhol távolsági fényszóróval haladjunk, amikor és ahol ezt tételes előírás nem tiltja. Ne kérjük túl korán szemközt jövő fényszórójának tompítását, s mi akkor se tegyük ezt, ha a másik kéri. Legalábbis 3-400 méternél nagyobb távolságból ne! (Viszont 100-150 méter távolságból akkor is tompítani kell, ha ezt a szembejövő nem kéri!) Az ugyanis semmiképp nem érhető el, hogy a szemből jövőt látásában ne zavarjuk, vakítanunk viszont tilos!

Az idősebbek többsége az szakai vezetésre fokozatosan kalmatlanná válik. Számukra még jó ideig — sok szakember szerint — gyakran segítség monix-típusú szemüveg, gyakorlatilag megszünteti szemből jövő fényszórójának látásbénító vakítását. Csodát mészetesen ettől sem lehet vámi. Ha két tárgy oly tökéletesen vad egymásba, hogy közöttük semmiféle kontrasztkülönbség nincs, akkor ezeket csak közvetlen közelről lehet észrevenni, csupán kis sebesség esetén sikerül még idejében megállni.

Hazánk közállapotainak egyik mutatója, lakosai intelligenciájának egyik mérőeszköze az éjszakai közúti állapotok. Enyhén szólva meglehetősen siralmas kép alakul ki rólunk a külföldiekben. Legalábbis közülük azokban, akik az országhatár nyugati irányból autóval közelítik meg. És félnek tőlünk, mert éjszaka az utakon autózni nem rablók, hanem Manci nénik Jani bácsik miatt kissé nyugtalanító. Azt mondják egyesek, hogy nálunk kezdődik a Balkán. Nem földrajzi értelemben.

• Irk Ferenc



FOTÓ: MTI

Csomagtartóig gyűrték a Ladát