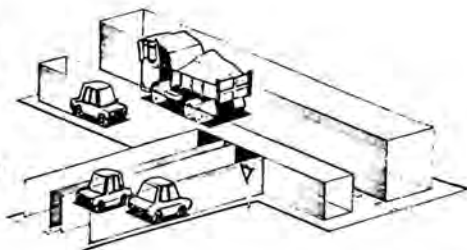


KÖZLEKEDÉS

„FÖLDI FOLYOSÓBAN”

IV. rész



5. A sebesség helyes megválasztása

Az előzők során már láthattuk, hogy a közlekedés-biztonság alapja a sebesség helyes megválasztása. A jogszabály pontosan felsorolja, hogy az egyes járműfajtáknak különféle helyeken legfeljebb milyen sebességgel szabad, illetve legalább milyen sebességgel kell közlekedniük. Ezekről a felső, valamint alsó határértékekről kár bővebben szót ejteni. Egyrészt azért, mert többé-kevésbé mindenki által jól ismertek; másrészt a számadatok időnként megváltoznak.

— Annál hasznosabb volna viszont egy kicsit részletesebben értelmezni a KRESZ-nek azt az előírását, amely szerint az engedélyezett sebességhatárokon belül is a jármű sebességét „úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítania kell”!

A megfogalmazás — mint minden jogszabályé — tömör, az értelmezés azonban nem problémamentes. Kezdjük a viszonylag egyszerűbb témákkal, s a nehezebbeket hagyjuk együtt-gondolkodásunk végére!

Elsőként ki kell emelni, hogy a számszerűen rögzített felső sebességhatárt semmilyen körülmények között — még előzés alkalmával — sem szabad túllépni.

— Valójában mikor tekinthetjük a jármű sebességét biztonságosnak?

A vezető járművének sebességét mindig egy alsó és egy felső határérték között választhatja meg. Ez a kettő — számos tényezőtől függően — egymáshoz nagyon közel is lehet, máskor viszont jelentősen el is távolodhat egymástól. Tudjuk, hogy nem légüres térben, hanem folyósóban autózunk. Mégpedig általában úgy, hogy előttünk is, mögöttünk is járművek haladnak. Ennek szem előtt tartása mellett határozhatjuk meg — legalábbis elvben — a határérték szempontjait. Eszerint a folyósóban folyamatosan közlekedő legfeljebb akkora sebességgel haladhat, mint a következő sebességértékek közül a legkisebb:

1. A gépjárműre engedélyezett legnagyobb sebesség.
2. Az útra, illetve ennek valamelyik folyósójára engedélyezett legnagyobb sebesség.
3. A forgalmi, látási és útviszonyok figyelembe vétele mellett maximálisan biztonságos sebesség.
4. Az útra, illetve annak valamelyik folyósójára előírt legkisebb sebesség.

— Ez így egy kissé bonyolult! Egy példa talán megkönnyítené a megértést.

A felsorolásra úgyszólván tetszőleges számú változat építhető fel. Így például, ha a folyósóra előírt legnagyobb sebesség értéke alacsonyabb, mint a gépjárműre engedélyezett maximális sebesség: ha nem autózunk teljesen egyedül (ami manapság már ugyancsak ritka élmény), ilyen sebességgel kell közlekednünk. Persze csak akkor, ha ennek a sebességnek az alkalmazása nem túlzott a 3. pontban megfogalmazott elvárás maradéktalan megvalósítása szempontjából. Havas, jeges úton személygépkocsival lakott területen mindig tilos kihalászni a 60 km/óra sebességhatárt. Amennyiben viszont a vezetőt semmiféle zavaró körülmény nem befolyásolja: az autósnak illik a megengedett sebesség felső határához közeli tempóban autózni. Legalábbis akkor, ha előtte is, de főként mögötte járművek közlekednek. Hiszen ha nem ezt teszi, zavarja, esetleg akadályozza a forgalom optimális ritmusát; ez utóbbi pedig már kifejezetten tilos.

Magától értetődő, hogy folyósóváltásra, kanyarodásra, kikerülésre, elsőbbségadásra és más hasonló műveletekre való felkészülés és végrehajtás esetén alsó sebességhatár nincs.

— És mi a helyzet a sebesség felső határaival?

A biztonságos és megengedett sebesség felső határának tételese összefoglalása már sokkal egyszerűbb. Ez a következő három sebesség közül a legkisebb:

1. A gépjárműre engedélyezett legnagyobb sebesség.
 2. Az útra, illetve ennek valamelyik folyósójára engedélyezett legnagyobb sebesség.
 3. Az a legnagyobb sebesség, amelyet a vezető az adott körülmények között még biztonságosnak tart.
- Nem értem! Ezek szerint — egyetlen eset kivéve — a biztonságos sebesség alsó és felső határának kritériumai ugyanazok?

Csak látszólag! Ne feledjük, hogy kinek-kinek önállóan kell eldöntenie: milyen sebességhatárok között autózhat-motorozhat. És ebből a szempontból a két felsorolás 3. pontja között döntő a különbség. Mert lehet, hogy egy adott helyzetben eleget tudna tenni a KRESZ elvárásainak, azaz meg tudna állni az olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítania kell. Magatartása azonban csak akkor helyes, ha olyan sebességgel közlekedik, amely saját érzése alapján is biztonságos. Tehát ha fel sem merül Önben

az a gondolat, hogy valószínűleg meg tud állni, ha kell, de nem egészen biztos. Csak ebben az esetben tekinthető döntése a saját lelkiismerete számára helyesnek. Csak ekkor mondhatja el viselkedéséről hogy az kizár mindenfajta szükségtelen kockázattalállást. Úgy is fogalmazhatunk, hogy az első esetben külső-jogalkotói elvárásról van szó (amelynek nem teljesítése adott esetben, pl. baleset alkalmával bizonyítható); a második esetben pedig belső-lelkiismereti elvárásunkkal nézünk szembe, amelynek teljesüléséről csak mi magunk győződhetünk meg. Nyilvánvaló, hogy ez utóbbinak kell engedelmeskednünk, ha ez a kérdés akárcsak fel is merült bennünk. Sajnos épp a kezdő vezetők súlyos hibája, hogy — engedve a sokat emlegetett „csordaszallemnek” —, mások példáját követik, elfelejtve egyrészt azt, hogy közeledő társunk hasonló gondokkal küszködhet, csak szintén könnyedén túltészi magát rajtuk; másrészt a leutánozott partner esetleg sok százezer kilométeres gyakorlattal rendelkezik, s így — természetesen — más sebességtartomány az, amelyet megfelelőnek tarthat. Tudálékosabban úgy is fogalmazhatunk, hogy az utóbbi esetben a járművezető szubjektív biztonságérzete nagyjából azonos a valós biztonsággal.

Mindezek után nyilvánvaló, hogy — az előbbi példák egyikénél maradva — a gépjárművezető sem a járművére engedélyezett, sem az ennél esetleg alacsonyabb, táblán jelzett maximális sebesség értéket nem érheti el, ha a kedvezőtlen látási, forgalmi vagy útviszonyok miatt csak az említetteknek alacsonyabb sebességgel való haladása a biztonságos.

— Ezekkel a kérdésekkel függ össze az abszolút és a relatív gyorsajtás problémája is. Miféle is van valójában szó?

Sajnos a járművezetők közül igen sokan épp ezt a legutóbb említett szempontot hagyják figyelmen kívül. A helytelen sebességmegválasztásra visszavezethető baleseteknek csak mintegy 5–10%-a ered abból, hogy a jármű vezetője az adott járműre vagy útvonalra (folyosóra) engedélyezett legnagyobb sebességet túllépte. Ezt nevezzük *abszolút gyorsajtásnak*. A rendőrség ma csak ezt a fajta gyorsajtást ellenőrzi. Ugyanis csak ezt a fajta szabálysértést lehet egyértelműen — legalábbis napjainkban — bizonyítani.

A helytelen sebességmegválasztásra visszavezethető balesetek zöme viszont azért következik be, mert noha

a járművezetők az engedélyezett sebességhatárokon belül maradnak, azonban ennek ellenére nem képesek eleget tenni a környezet elvárásainak. Ezt az alkalmazkodási hibát nevezzük *relatív gyorsajtásnak*. Ennek igen sok oka van. Néhányról már az előzőekben tettünk említést. Teljes körű felsorolás egyébként lehetetlen. Még néhány tipikus gondolkodási-viselkedési hibáról azonban talán érdemes szólni. Ezek a következők:

1. A járművezetők a gépkocsi sebességét általában hibásan becsülik meg: a ténylegesnél alacsonyabbnak érzik.

2. Helytelen becslések jellemzik a járművezetők többségét, ha a szembejövő, és ha az azonos irányban haladó jármű sebességét kell felmérni. Sajnos a tévedés itt is veszélyes, mert mindkét esetben a ténylegesnél kisebb értékekről tanúskodnak elképzeléseik.

3. Sokan nem ismerik, és nem érzik, hogy hol van a járművezető-jármű páros biztonságának felső határa. Ezt a ténylegesnél sokkal magasabb sebességtartományban képzelik el. Emiatt következik be az egymásba csúszások, kanyarokban az útpálya elhagyások, a nyálkászásos utakon a vezetők által egyáltalán nem szándékolt „rodeózások” többsége.

Az autósok ugyancsak tekintélyes részében nem alakult ki a forgalmi igények által megkövetelt veszélytudat. A kijelölt gyalogos-átkelohelyek, az iskolák, a játszótérek környékén a gyalogosok sérelmére kockáztatnak. Ezért oly fontos, hogy a járművezetők — mintegy kívülről szemlélve viselkedésüket — folytonosan vizsgálják, értékeljék döntéseiket. Természetesen nem a közlekedéstől féltő, aggodalmaskodó, pláne nem aggályoskodó vezetőkre van szükség az utakon. Inkább olyanokra, akik viselkedésüket nem lelkiismeretük ellenére, saját és mások szerencséjére alapozva határozzák meg, hanem — különösen a vezetés kezdeti időszakában — minden alkalommal csak a lelkiismeretük szerint is teljesen biztonságos döntés szerint cselekednének. Ehhez természetesen ma még utainkban sok külső feltétel is hiányzik, amelyek részletezésére most nincs lehetőség.

Térjünk hát vissza a szűkebben vett közlekedési magatartáshoz. Vajon melyek azok az akadályok, amelyekre az adott körülmények között számítani kell?

A kérdéskör bonyolult. Ezért legközelebb ezt külön és részletesebben tárgyaljuk.

IRK FERENC—KLOBUSITZKY GYÖRGY

Veterán autók ügyességi versenye a Vásárváros területén

A matuzsálemek, konukat maghadudtoló fűrészgéppel és vezetőjüket is dicsőséggel üggyességgel kigyőzönek a szlalompályán és manőversznek a legszűkebb parkolóhelyeken is. A MAK kezdeményezése jó mulatság volt a versenyzők és a nézők számára. No meg igaz, látványos esemény!

