

IRK FERENC

A közlekedésbiztonság mint a globális világ része

A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra. Ez a tömör összefoglaló mondat valamennyi, a közlekedés biztonságát is érintő elemzésnek alfája és ómegája. Jelentősége az utóbbi száz év századon belül nemcsak megnőtt, hanem tartalmában és formájában is sokat változott. Kiemelt fontosságúvá azonban a közúti közlekedés kontinenseken átívelő globális világrendjében vált.

Az átalakulás mindig és mindenhol a gazdasági viszonyok fejlettségének függvényében alakult, és ezért természetesen nem máról holnapra következett be. Az észak-amerikai kontinensen már a múlt század harmincas éveiben megkezdődött e folyamat, a többi földrészen ennél jóval később. Európában előbb a jóléti viszonyok diktálták a tempót, majd – főként az Európai Unió kibővülésével párhuzamosan – a már említett globalizációval együtt járó tömegméretű közúti áruszállítás.

A most csak vázlatosan ismertetett fejlemények a közlekedés gyorsaságáért és biztonságáért felelős embereket és intézményeket új követelmények elé állították. A következőkben ezek néhány aspektusát kívánom kritikai éllel érinteni, középpontba helyezve az embert, akinek biztonsága minden egyéb szempontot meg kell (vagy legalábbis kellene) hogy előzzön.

Sebesség és sebesség-ellenőrzés

A járműfejlesztők és a biztonságos közlekedés tervezését végző mérnökök az utóbbi évtizedekben korábban elképzelhetetlen mennyiségű és minőségű fejlesztéseket hajtottak végre – mindannyiunk érdekében. Ezeket az erőfeszítéseket egészítik ki a különféle jogszabályi engedélyek és tilalmak, amelyek betartása elsősorban az önkéntes jogkövetésben ölt testet. Az ettől eltérő, a normákat tudatosan vagy tudattalanul megszegők veszélyt teremtő viselkedését hivatottak megakadályozni a közlekedést ellenőrző szervezetek, amelyek tevékenységétől a követendő normák jelentőségének és célszerűségének propagálása sem idegen.

A szakemberek számára közhely, a közlekedés résztvevői és számos irányítója számára már nem annyira az, hogy a környezeti feltételekhez képest jól megválasztott sebesség nemcsak a biztonságot, hanem – különösen – a nagy távolságokon átívelő személy- és áruszállítás gyorsaságát is szolgálja.

A közlekedés biztonsága többféle adattal kifejezhető, és a bekövetkező változásokat is ma már nemzetközileg elfogadott mérőszámokkal lehet bizonyítani. Ily módon lehetőség nyílik részint egyazon országon vagy országrégióon belül a változások figyelemmel kísérésére, részint az egyes országok vagy országrégiók állapotának összehasonlítására. Az Európai Unió ezek között elsőbbséget ad a tagországokon belül a *baleseti halottak száma* csökkenésének, és ennek részeként a baleseti halálozás csökkenése mértékének (sebességének). Erről szól a ma már meglehetősen széles körben ismert úgynevezett *Fehér könyv*.¹ Ebben a III. rész *A közlekedők a közlekedéspolitika középpontjában* címet viseli, és ezen belül az I. fejezet B) pontja a következőket tartalmazza: „A közúti közlekedés biztonságáért folytatott harcban az Európai Uniónak azt a nagyratörő célt kell maga elé tűznie, hogy a 2000 és 2010 közötti időszakban csökkentse a halálesetek számát. A Bizottság az erőfeszítéseket annak érdekében szeretné összefogni, hogy ezen idő alatt a halálos áldozatok száma a felére csökkenjen. Bár a halálesetek számának a felére csökkentése 2010-ig főként a nemzeti kormányok és a helyi önkormányzatok feladatkörébe esik majd, e cél eléréséhez az Európai Unió közreműködésére is szükség lesz, mégpedig nem csupán a jól bevált gyakorlati megoldások elterjesztésével, hanem intézkedések meghozatalával is, két szinten

- a büntetések összehangolása és
- a közúti közlekedésbiztonság javítását célzó új technológiák bevezetésének elősegítése.”

A Bizottság által favorizált időszakban a különböző országok eltérő eredményeket mutattak fel. (Magyarország mint az EU-ba a célkitűzés megfogalmazásához képest később belépő ország, ettől eltérő időpontban és szerényebb eredmény elérését vállalta.) A legfrissebb, 2008–2009-ből származó nemzeti adatok szerint az eredeti elképzelésnek megfelelő eredményt csak Németország volt képes teljesíteni.

Az évtized elején még úgy tűnt, mintha Magyarország szembe menne az említett célkitűzéssel: a korábbi csökkenési trend hosszabb időn át növeke-

¹ Fehér könyv. Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Az Európai Közösségek Bizottsága. Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.
www.mkfe.hu/dokumentumok/eu/szakmai/Feher.doc

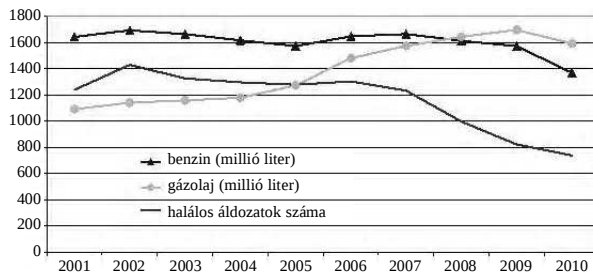
désbe fordult át, majd a kedvező fordulat a legutóbbi néhány évben következett be.

A közlekedés biztonságáért felelős hatóságok (elsősorban az idők folyamán számos névváltozáson és még ezeknél is több átszervezésen áteső közlekedési és belügyi tárca) e kedvező változásnak más-más aspektusát szeretik hangsúlyozni. A közutak építésével, kezelésével és korszerűsítésével megbízott intézmények elsősorban a biztonságra fordított *közüti beruházásokra* (ideértve az olyan erőfeszítéseket is, mint az autópálya-építés, a nagyobb lakott településeket elkerülő utak és a körforgalmak létesítése) igyekeznek felhívni a figyelmet. A rendőri szervek főként az *ellenőrzések* módszerei korszerűsödésének hatásában látják a kedvező eredmények forrását, ideértve a gyors hajtók korábbinál következetesebb felelősségre vonását, a szigorú büntetés-kiszabási gyakorlatot.

Vannak, akik *más tényezőkben* látják a kedvező tendencia okát. Nevezetesen abban, hogy az egyre és mind rohamosabban dráguló üzemanyagárak miatt a korábbi időszakhoz képest lényegesen kevesebben és rövidebb utakat megtéve vesznek részt a közúti közlekedésben, és ez – szerintük – önmagában magyarázatot ad a számadatok imént vázolt tendenciájára.² Nagy baj volna, ha tényleg ez lenne a döntő tényező, pedig egyáltalán nem lehetetlen. Ebből a szempontból célszerű rápillantani az *ábrára*.

Látható, hogy a gázolaj-felhasználás és a baleseti halottak számának alakulása között semmiféle együttmozgás nincs. Az azonban nem zárható ki, hogy a benzinfogyasztás alakulása és a baleseti halottak számában bekövet-

Üzemanyag értékesítés és közúti balesetben meghalt személyek száma
(2001–2010)



² Drága benzin, kevesebb autó. Népszabadság, 2011. március 12., 11. o.

kező változás között összefüggés van. (Mint ismeretes, a legtöbb balesetben részes személygépkocsi ezzel az üzemanyagfajtával fut.) A figyelmes olvasónak azonban az is fel kell hogy tűnjön: a balesetekben meghaltak számának némi csökkenése már akkor megkezdődött, amikor a benzinforgalmazás még enyhén emelkedett, 2007-től pedig a két vizsgált tényező csökkenésének ütemében már lényeges eltérés mutatkozik azzal, hogy a halottak számának csökkenése sokkal erőteljesebb, mint a benzinfogyasztás mennyiségében megfigyelhető visszaesés.

Számomra egyértelmű, hogy az utóbbi néhány évben elsősorban a *forgalomlassításra kényszerítő tényezők* (ideértve a forgalomszervezési intézkedéseken túl a jelentős sebességtúllépéseket fizikailag egyre inkább lehetetlenné tevő, rohamosan hanyatló útburkolatok állapotát), valamint a *rendőrség ellenőrzési módszereinek változásai* idézték elő.³

Utóbbiakkal kapcsolatban számos ellentmondás és hiányosság is fellelhető, sőt magának a jogi környezetnek (elsősorban az ügynevezett objektív felelősség elve jogállami keretek közötti alkalmazhatóságának) sem egyértelműen pozitív a megítélése.⁴

Az ombudsmannak az *objektív felelősség* témakörében megfogalmazott – és az Alkotmánybíróság döntéseiből levezetett – állásfoglalásai különösen azért érdemelnek megkülönböztetett figyelmet, mert egy másik hír szerint a rendőrség ötszáz mobil és százhatvan fix telepítésű sebességmérőt vesz a közeljövőben⁵.

Ezúttal nem kívánok foglalkozni az ügynevezett objektív felelősség közlekedési szabálysértésekkel kapcsolatos részleteivel. Most csak annyi szubjektív vélemény engedtessek meg nekem, hogy a ma alkalmazott módszer „a cél szentesíti az eszközt” elv hatékony alkalmazása.

3 Természetesen szót lehetne ejteni számos egyéb faktorról is, amilyen például az emberi mentalitásban vagy a gépjárműállomány korszerűsödésében bekövetkező radikálisan kedvező fordulat, de úgy vélem: ezekre még várni kell...

4 Ezekkel kapcsolatban lásd elsősorban az állampolgári jogok országgyűlési biztosának közlekedési-projekt-elemzését (ÁJOB Projektfüzetek 2010/3.), annak is elsősorban a 4. és 5. pontjában írtakat. „Zanzásított” változatát lásd például <http://www.origo.hu/auto/20110308-az-ombudsman-szerint-sokszor-csak-penzbehajtas-a-kozuti-birsag.html>, továbbá: www.hircsatorna.com/az-ombudsman-szerint-sokszor-csak-penzbehajtas-a-kozuti-birsag/ Itt található a következő, a projektből kiemelt részlet: „A hatóságokat világosan eligazító és kiszámítható szabályozás hiányában a bírságolási szándék mellett háttérbe szorult az eredeti cél, a közlekedésbiztonság javítása, a szabályszegések megelőzése, és fennáll az egyéni jogsérelmek lehetősége is.” Erre a veszélyre – más formában – már korábban felhívta a figyelmet az Alkotmánybíróság, amit a most említett ombudsmanni projekt is külön kiemel (41. o.).

5 Forrás: az [origo] 2008. október 13-i írása *Traffipaxokkal lesznek tele az utak* címmel, ami ha akkor nem valósult is meg, e tanulmány megírásakor azonban egy friss keltezésű (2011. április 1., 9.43) hír szerint 2011. május 1-jétől csaknem húsz csomópontban sebességmérő berendezéseket szerelnek fel közlekedési lámpákba. <http://www.stop.hu/articles/article.php?id=852248>

Általában, ám korántsem mindig. Rendelkezésre állnak olyan fényképfelvételek, amelyek arra figyelmeztetnek: a *rendőrség tevékenysége* akár szubjektív, akár objektív okokra visszavezethetően néha *pontatlan*. Ennek pedig egyenes következménye lehet, hogy a szervezet egésze az állampolgár szemében könnyen veszíthet nagy nehezen kivívott tekintélyéből. Ilyen eseteknek tekinthetők azok a sebességmérések, amelyek nem utcanévhez és házszámhoz, hanem útmegnevezéshez és GPS-koordinációs pontokhoz kötöttek. Ha – bármilyen okból (akár azért, mert rossz a mérőberendezés, akár azért, mert a rendőr a mérési pont koordinátáit nem a tényleges mérés helyén vette fel) – ezek a koordináták hibásan szerepelnek a bizonyítékként tárolt fotókon, akkor az a figyelmes állampolgár számára egyet jelent a rendőri intézkedés objektivitásának megkérdőjelezésével, és egy esetleg bíróságig elvitt jogorvoslati eljárás végén a rendőri intézkedés biztos kudarcát jelenti.

Ezek a megengedett maximális sebesség betartatását célzó eszközök egyébként jelentősen hozzájárulnak a közlekedés biztonságához. Sajnos, mint az élet sok más területén, egyes *politikusok, politikai pártok* – itt részletezni nem kívánt okokból – *beavatkoznak* kifejezetten szakmai kérdésekbe, azaz túllépik kompetenciájuk határait. Volt időszak, amikor a büntetőpontrendszer szakszerű bevezetését gáncsolták éveken keresztül. Az utóbbi időben az ilyen jellegű, nyilvánvalóan mindenféle szakértelmet nélkülöző egyik látványos megnyilvánulása volt az egyik párt abbéli erőfeszítése, hogy *mind a sebességmérő készülékeket jelző, mind az azok méréseit zavaró készülékek* korlátlan birtoklását az 1988. évi I. törvény egy kiegészítő passzus beiktatásával tiltsa meg.⁶ Teljes mértékben egyet értek azzal, hogy a *sebesség-ellenőrző készülékek zavarása ellentétes a közlekedés biztonságát szolgáló közérdekkel*, és hogy ezt a tevékenységet, az ilyen készülékek használatát (esetleg forgalmazását is) meg kell (a jelenlegi, meglehetősen nyakatekert magyarázatnál korrektebb módon) tiltani. Az azonban *kifejezetten a közlekedés biztonságát szolgálja*, ha az ilyen készülékek működtetése – akár a KRESZ-ben megtalálható tájékoztató táblával, akár (például mozgó ellenőrzés esetén) – a gépkocsiban elhelyezett berendezéssel *előre jelezhető*. Hiszen – ha az ellenőrzés korrekt, amin azt értem, hogy ott végzik, ahol a sebesség betartása a közlekedés biztonsága szempontjából különösen fontos (például baleseti zónák, vagy különösen balesetveszélyes útszakaszok körzetében), és nem az

6 A híradás az [origo] portálján 2011. február 11-én jelent meg, *Betiltaná a traffipaxjelzőket az LMP* címmel. <http://www.origo.hu/itthon/20110211-betiltana-a-traffipaxjelzoket-az-lmp.html> Sőt erről törvénymódosító javaslatot is benyújtott a következők szerint:
<http://www.parlament.hu/irom39/02315/02315.pdf>

adófizető polgárok pénzének államkasszába történő visszacsorgatását szolgálja, akkor – eminens közérdek, hogy ezeken az útszakaszokon a közlekedés résztvevői semmiképp ne hajtsanak gyorsabban a megengedett maximális sebességnél. A gépkocsiba szerelt, sebességmérő eszköz működésére figyelmeztető készülék éppúgy ezt a célt kívánja elősegíteni, mint a ma már a legtöbb navigátor programjának szerves részét alkotó, a fixen telepített készülékekre vonatkozó figyelmeztető jelzés.

Összegezve: hasznosnak tartanám, ha a politikusok, mielőtt látványos és maguk által remeknek tartott ötletekkel állnának elő, előbb konzultálnának nagy tapasztalatú szakértőkkel, sőt meg is fogadnák tanácsaikat.

Természetesen *néha a szakértők is elképesztő ötletekkel állnak elő*, és véleményüket nagy határozottsággal képviselik. Ennek egyik – számomra kifejezetten sokkoló példája, hogy az utóbbi időben több esetben előforduló életveszélyes és/vagy halálos kimenetellel is végződő balesetekről állítja valaki azt, hogy azokat nem lehet csak úgy véletlenül „elkövetni”. Sajnos emberként nem vagyunk tévedhetetlenek, ezért olykor hibázunk. Ezért bizony azt sem lehet kizárni, hogy valaki rossz irányba hajt fel az autópályára. Igaz ez akkor is, ha egyes – nem nevesített – mérnökök állítólag azt állítják, hogy „Véletlenül nem lehet a forgalommal szemben hajtani.” Ha ez az állítás igaz volna, akkor a német autópályákon éjszaka autózókat nem kellene szinte naponta a rádióadásokat megszakítva figyelmeztetni, hogy egy *Geistesfahrer* halad sztrádán a forgalommal szemben, a megjelölt szakaszon mindenki lassítson, és ne kezdjen előzésbe. Majd egy idő után következnek az újabb közlés: a veszély megszűnt, az illető elhagyta az autópályát. Ha a kategorikus kijelentés igaz volna, akkor az osztrák és a német autópályák számos felhajtójában nem volnának évek óta láthatók azok a sárga alapszínű, nyitott tenyérben a behajtani tilos táblát mutató hatalmas transzparenszek, amelyeket már Magyarország autópályáinak felhajtóiban, sőt Budapest egyes veszélyes csomópontjaiban is mind több helyen üdvözölhetünk.⁸

⁷ Azonos címmel lásd az összeállítást a következő helyen: <http://www.origo.hu/auto/20110330-a-mer-nokok-szerint-biztonsagosak-a-magyar-autopalyak-felhajtoi.html>

⁸ Bővebben: Rikító táblákkal figyelmeztetnék a rossz irányba haladó sofőröket. <http://www.origo.hu/itthon/20110330-forgalmi-tablak-kihelyezesevel-probaljak-figyelmeztetni-a-rossz-iranyba-halado-soforokat.html>. A Hírszerző oldalán pedig 2011. március 30-án összeállítás volt arról, hogy 2003 óta hány esetben történt halálos kimenetelű hibás felhajtás autópályára. Kétségtelen tény, hogy a nyolc esetből öt ebben az évben történt. (Volt egy kilencedik is, amikor az autó vezetője a Lágymányosi híd felhajtóját vétette el.) Ahol nem történt baleset, arról nem szól a híradás. Bizonyára ezek száma volt a magasabb. Több mint figyelemre méltó, hogy ugyanezzel az MTI-forrásból származó összeállítással rukkol elő az előző lábjegyzetben említett cikk is.

Költség–haszon elemzés szükséges

Előfordul, hogy sem a jogalkotók, sem a forgalomszervezők nem mérik fel, hogy *egy-egy döntésüknek milyen következményei lehetnek*, és akárcsak az előbbi esetben, általában a legegyszerűbb megoldást választva, a könnyebb ellenállás felé haladnak. Divatosabb formulát alkalmazva: előbb elmarad a pilotprojekt megvalósítása, utóbb pedig egy elvárható költség–haszon (vagy éppenséggel előny–hátrány) elemzés. A közlekedőket bosszantó, olykor kimutathatóan kárt okozó számos intézkedés közül álljon itt három: a körforgalom túlbonyolítása, az úgynevezett „fekvőrendőrök” megfontolatlan és öletszerű elhelyezése, valamint a kamionforgalom szabályozása.

Körforgalmak – itthon és külföldön

E sorok írója kontinentális balkormányos és szigetországi bérelt, jobbkormányos személygépkocsival sok ezer kilométert megtéve keresztül-kasul járta a *körforgalom* öshazáját, Nagy-Britanniát Dél-Angliától Észak-Skóciáig. Látott egysávos, többsávos, közlekedési jelzőlámpákkal szabályozott körforgalmakat, sőt olyanokat is, amelyek közepére erdőt telepítettek. Soha, egyetlenegyszer nem volt kétséges, hogy a kívánt irányba melyik sávot választva kell elhagyni a térséget, és hogy mikor melyik sávban kell haladni. Magyarországon viszont néhány helyen már az előjelző táblák jelzésein nem sikerül eligazodni (amikor persze az autósok elsősorban az előtte haladó jármű mozgására, lassítására kellenek a figyelmét összpontosítani). Nagy gyakorlattal felvértezett, hivatásos sofőröknek GPS-navigátorral és anélkül többször sem sikeredik a köznyelvben csak „turbó-körforgalomnak” elnevezett labirintusból néhány záróvonal átlépése nélkül kikeverednie. Sikerült a magyar mérnököknek (rajzasztalon, felülnézetből bizonyára jól mutató) olyan forgalomszervezési rejtvényeket varázsolniuk a magyar utakon autózóknak, hogy helyismeret nélkül esélye sincs senkinek a szabályos közlekedés tanúsítására, és legfeljebb a járművezetők közötti partnerkapcsolat pozitív megnyilvánulása segédelmével lehet koccanás nélkül megúszni ezeket a helyeket. Az azért mégiscsak fel kellene hogy tűnjön a szakembereknek (így a rendőröknek is), hogy az autósok egyazon csomópontokban, azokon belül is gyakran szinte méterre azonos útszakaszokon tömegesen szegnek szabályokat. Közöttük nagy számban vannak azok a gépkocsivezető polgártársak is, akik már sok százezer kilométert tettek meg, több évtizeden keresztül nap nap után kilométerek százait hagyják maguk mögött.⁹

⁹ A témakör iránt érdeklődők figyelmébe ajánlom a Google keresőmotorjának igénybe vételét. A körforgalom szó beütése utáni 0,09 másodperc alatt nagyjából száz ezer találat adódik.

„Sebességcsökkentő bordák” – itthon és külföldön

A másik ilyen terület a 30 km-es zónákon belüli sebességcsökkentő bordák (ismertebb nevükön a *fekvőrendőrök*), illetve ezek honi specialitásai. Arról nem beszélnek, hogy ezek formai kialakítása nemcsak országosan, hanem egy-egy városban, sőt Budapest egy-egy kerületén belül is láthatóan a tervezők és az építők kreativitása kiélésének kézzel- (pontosabban a gépkocsik futóművei által) fogható bizonyítékai. (Hogy megint egy külföldi példával éljek: Norvégiában például az egy számjegyű főútvonalak lakott területeken átvetető szakaszain gyakorlatilag valamennyi zebrát ilyen megemelt útburkolatra telepítenek. De ezek mindegyike ugyanúgy van kialakítva, és ha valaki 30 km/óránál nagyobb sebességgel próbál meg áthaladni rajta: a kocsija épségét kockáztatja. A kamionét is, az autóbuszét is, a személygépkocsit is.) Nálunk: ahány ház, annyi szokás, találja ki az autós, hogy finoman megemelt, vagy durván dobantós következik-e, negyvennel, harminccal vagy esetleg csak lépésben célszerű-e áthaladni rajta. Egyikre előjelző tábla figyelmeztet, a másikra eltérő burkolati szín hívja fel a figyelmet, a harmadikat valahonnan elmentett kockaköből építették. Utóbbinak különös bájt ad, ha a kövek kezdenek előbb kilazulni, majd kihullani az együttesből.

Vélhetően ezek engedélyezésénél – a feltétlenül szükséges szabványosítás hiányáról nem is beszélve – egy igen fontos szempontra sem figyeltek. Arra, ami egy napilap alcímében olvasható: „Minden púp öt és tíz másodperccel késlelteti a tüzoltókat és a mentőket.”¹⁰ Mármint természetesen a magyar divat szerint kialakítottak többsége.¹¹

Kamionnal autópályán – itthon és külföldön

A harmadik, a közelmúltban nagy vitákat generáló szabályozás – ami vélhetően még nem ért nyugvópontra – a *kamionok autópályán közlekedésének egyik szabálya*.¹²

¹⁰ Rab László: A fekvőrendőr nem alszik. Népszabadság Hétvége, 2010. szeptember 25., 6–7. o.

¹¹ A fekvőrendőrök szerteágazó problémái és a lehetséges megoldási javaslatok iránt érdeklődőknek melegen ajánlom, hogy üssék be a Google keresőmotorjába a fekvőrendőr szót: majd harmincezer forrást kapnak. Lehet közöttük mazsolázní akkor is, ha a „talált tárgyak” sorában néhány ismétlés is adódik.

¹² Ezúttal csak a KRESZ 37. §-ának 2011. január 1-jei hatállyal módosított szövegével, ebben a 6. bekezdéssel való kiegészítéséről szólok, amelyik – 6 és 22 óra között – korlátozza a 7500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, valamint járműből és pótkocsiból álló járműszelvényvel való előzést kétsávos autópályán és autópályán. [Az előbbi témával összefüggő, ugyanezen KRESZ-paragrafus (7) bekezdésben írtakkal nem foglalkozom, mert annak értelmét – más szakemberek segítségét is igénybe véve – többszöri próbálkozás ellenére sem sikerült megfejteni.]

Az egész történet a homályos múltba nyúlik vissza, amikor valakiknek sikerült azt a remek ötletet kitalálniuk, hogy a három sávra bővülő autópálya-szakaszok végénél a jobb szélső, úgynevezett kapaszkodósávok szűnnek meg. Ez azt jelenti, hogy egy emelkedő végén a legnehezebben manőverezhető, sok esetben tonnatucatokkal megterhelt járművek vezetőinek kell visszakönyörögniük magukat a menetirányukat és sebességüket sokkalta könnyebben változtatni tudó többi gépjármű közé. Bizonyára rosszul választottam ki Európában azokat az országokat, amelyekben az elmúlt évtizedekben autót vezettem, de még csak véletlenül sem találkoztam ezzel a – beszéljünk magyarul: embertelen és nagyon balesetveszélyes – megoldással. Mindenhol a legbelső sávból kell kisorolni egygel jobbra, a kamionok pedig a külső sávban irányváltoztatás nélkül haladnak, ahogy tudnak.

Az természetesen sok helyütt és hosszú szakaszokon előfordul, hogy a hét és fél tonna össztömeget meghaladó gépjárművek előzését megtiltják. (Ez volt a gyakorlat nálunk is egészen 2011. január 1-jéig.) Ez a korlátozás a forgalom folyamatossága érdekében – különösen hegymenetben, nagy forgalomsűrűség esetén – indokolt lehet. Az azonban megint egy végig nem gondolt, a szakmai szervezetek véleményét fölényesen ignoráló, és vélhetően megint csak európai kuriózumnak tekinthető hatalmi döntés, hogy a Magyar Köztársaság területén kétsávos autópályákon a kamionok egymás közti előzése kora reggeltől késő estig generálisan tilos.

Valóban bosszantó, ha egyik „bummi” vezetője előzni szeretne, a másik meg nem hagyja, és így mire ez a párharc a pályán lezajlik, több tucat személygépkocsi akadályoz szabad mozgásában, sőt esetleg több száz autós gyűlik az előzni szándékozó mögé, és ők két ember szórakozása miatt kénytelenek percekig hatvanas-hetvenes tempóban közlekedni és emiatt jelentős idővesztéséget elszenvedni.

Közlekedési szakembereink járják a világot, konzultálnak hasonló feladatokat ellátó kollégáikkal, vélhetően idegen nyelven is értenek, olvasnak. Vajon hogy fordulhat elő, hogy egyikük kezébe se került a német KRESZ egyik módosítása, amelyik ezt a problémát kissé más megközelítésből oldja meg. Ott az „elefántok” vezetőinek az az előírás, hogy ahol jelzőtábla (vagy ezzel egyenértékű változtatható jelzésképű információs transzparens) az előzést nem tiltja, ott is csak abban az esetben előzhetik egymást, ha 1) a két jármű közötti sebességkülönbség legalább 10 km/óra; 2) az előzés időtartama (tehát az előzés megkezdésének tekintendő irányváltoztatás kezdetétől a megelőzőtt jármű elé való visszatérés befejezéséig) nem haladja meg a 45 másodpercet.¹³

¹³ ADAC Motorwelt, 9/2010., S. 98.

Az autópálya a pálya igénybevételére jogosult összes járműnek szabad tér. Vajon aki(k) ezt a remek – és a kamionvezetők számára olykor kényszerű szabálysértésre ösztökélő – szabályt kiagyalták, hallottak már arról, hogy ezeknek a járműveknek a teljesítménye közötti különbség sok esetben elvileg is meghaladja a 40-50 lóerőt, és akkor még nem esett szó arról, hogy valamelyik (nem nevesítetten) keleti országból érkező „lepusztult” és egy vadonatúj kamion tényleges teljesítménye között mekkora a különbség? És vajon eszébe jutott-e a jogalkotók közül valakinek, hogy ezeknek az országúti cirkálóknak A pontból B pontba adott idő alatt kell elérniük, és útjuk során el kell viselniük a néha sok órás határátkelési várakozásokat, be kell tartaniuk a pihenőidőket, végig kell szenvedniük az egész Európát átszelő útjavítások miatti kényszerű vánszorgást – hogy csak néhány várható és előre nem látható „akadályra” hívjam fel a figyelmet? Ha másutt is a magyarországgal azonos vagy ahhoz hasonló ötletelés lett volna a nyerő, ezeknek a gyakran eurómilliókban mérhető értékeket hordozó, és mindinkább közvetlenül a gyártósorra szállító járműveknek a megtett sok ezer kilométeres útjaikon sok-sok órát kellene elvesztegetniük. Ezt a károkozást köznyelven úgy hívják: népgazdasági veszteség. Csak bizakodni lehet abban, hogy a szaktárcánál valóban „folyamatosan figyelik az új előírás hatásait, s a tapasztalatok birtokában finomhangolásra is sort kerítenek”¹⁴.

Még hozzá remélhetőleg mielőbb! Mert súlyos félreértés, ha bárki azt képzei, hogy a mai Európában az autópályáknak kizárólag vagy elsősorban a személygépkocsikat vezetőkre érdekeit kell kiszolgáltatniuk. A globalizáció hatására Európa gazdaságilag fejlettebb része ezt az elavult szemléletet már rég meghaladta.

Zárógondolatok

A dolgozat számos pontján sérthet egyéni érdekeket, egyes olvasókból bizonyára negatív érzelmeket is kivált. Aki a leírtakon megsértődik: a múlt embeire. Aki, ha nem ért is mindenben egyet a leírtakkal, de elgondolkodik a szerző érvelésén, az már a jövőt szándékozik szolgálni. Részt vesz abban a közös gondolkodásban, amelynek egyetlen célja: hozzájárulni ahhoz, hogy Magyarország a *biztonság és a biztonság érzetének növelésével* a kissé megké-

¹⁴ Az Autó, 2011/2., 19. o. Egyébként osztom az *Erődemonstráció* című cikket jegyző KaMi véleményét, illetve kérdését, hogy „az általános tiltás csak egy bizonyos kör igényeinek kívánsága volt, vagy valóban készültek a döntést megalapozó hatástanulmányok”.

ve fejlődésnek induló, de a közlekedésbiztonság területén is az élbolyhoz felzárkózzon.

Számomra mértékadónak tekintett közlekedési mérnökök egybehangzóan állítják: a jó forgalomszervezés lényege, hogy *azonos szituációkra azonos megoldást kínáljon fel*. Ennek eredménye, hogy a vezetőknek nem kell minden egyes szituáció – például körforgalom – előtt gondolkozniuk, a folyton változó helyzeteket előbb megérteniük, majd a követendő magatartást megtervezniük és legvégül a feladatot végrehajtaniuk (példabeli eseteinkben a körforgalmon vagy a fekvőrendőron áthajtani). Erre a mai közlekedési körülmények között nincs idő, ami azt is jelenti, hogy az imént idézett alapelv megsértése esetén a balesetveszélyes helyzet előre programozott.