

Megyénk közúti közlekedésbiztonságának aktuális kérdései

Irta: Dr. Kelemen Miklós vezérőrnagy,
Csongrád megyei rendőr-főkapitány

A Csongrád megyei Közlekedésbiztonsági Tanács februári tanácskozási ülése óta megyénk iakossága előtt is ismert, hogy az elmúlt évben elég jelentős mértékben emelkedett a közlekedési balesetek száma közutainkon. A növekedés okait a megyei rendőr-főkapitányság, valamint a megyei KBT is vizsgálta. Első ténymegállapításaink után úgy tűnik, hogy a balesetmegelőzésre fordított nagy anyagi és emberi energia nem hozott kellő eredményt, hiszen a személyi sérülések balesetek száma az 1976. évi 730-ról 1977-ben 632-re emelkedett. A harmadik napon belüli sérüléskimutatásokat leszámítva pedig kell megállapítanunk, hogy a halálos balesetek száma 65 százalékkal nőtt, s 20 százalékos lett hozzávetőlegesen a gyermekbalesetek növekedési aránya. Az 1978. év első negyedének tapasztalatai szerint, a súlyosság fok emelkedésének tendenciája tovább tart.

Mindezt viszonylag kevés idővel az új KRESZ bevezetése után tapasztalhattuk, amikor szinte országos kampányt sikerült kibontakoztatni a közlekedési szabályok újratanulására, és most, a biztonsági öv kötelező használatának bevezetését követően — amikor más európai országok tapasztalata alapján — éppen a balesetek súlyosságának nagyobb arányú csökkenését reméltük elérni. Így szinte kétszeresen sürgősen éreztük a baleseti okok feltárását, hiszen ezeknek megszüntetése, vagy legalábbis visszaszorítása halaszthatatlannak tűnő közérdeknek mutatkozik.

Bár napilapjaink — a Csongrád megyei Hírlap és a Délmagyarországi — a KBT tanácskozási üléséről készített tudósításaikban beszámoltak a tavalyi statisztikai adatokról, most mégis vissza kell idéznem azokat, hogy az összegzésre kerülő következtetések is mindenki előtt egyértelművé váljanak. Alapvető megállapításunk, hogy a közúti közlekedés biztonságának javításában továbbra is a legnagyobb gondot jelenti, hogy a motorizációs folyamat ugrásszerű növekedésével nem növekszik párhuzamosan a közlekedési fegyelmel és kultúra. Ezt bizonyítja, hogy emberi gondatlanság miatt történik a balesetek 98 százaléka. Sőt, nem egyszer emberi tragédiák jönnek létre a szabályok esetenkénti, tudatosan vállalt megsértéséből is. Végeredményben négy alapvető közlekedési szabály be nem tartása miatt történik közutainkon a balesetek 72 százaléka. Ezek: a gyorshajtas, a szabálytalan kanyarodás, az elsőbbségi jog meg nem adása és a gyalogosok szabályszerűségeinek nélküli haladása az országutakon, városokban, falvainkban, elsősorban az utcák kereszteződéseiben, illetve azok közelében.

Ha az egyes szabálysértéseket mélyrehatóbban vizsgáljuk, akkor azok összetettébbek, mint egyszerű megnevezésük. A gyorshajtas alatt — mint baleseti ok — nem az a magatartási forma húzódik meg alapvetően, amit a megengedett sebesség túllépésén értünk, mert ebből viszonylag kevés baleset következett be. Ezen a területen a legnagyobb gondot az okozza, hogy a gépjárművezetők egy része a KRESZ-ben megengedett határokon belül nem a biztonságos közlekedés feltételeinek megfelelő sebességgel közlekedik. Tehát a gyorshajtas itt relatív, vagyis a gépjármű sebességét nem a látási, forgalmi vagy útviszonyoknak megfelelően választják meg. Ezt egyértelműen bizonyítja, hogy a balesetek okaiban ez a magatartás első helyen van és fokozatosan emelkedő tendenciát mutat. Az 1977. évi 832 balesetből 203-nál a sebességgel kapcsolatos szabályok megsértése volt a közvetlen ok, és ebből 14 eset volt „csak” olyan, amikor a szabályokban megengedett sebesség túllépéséből jött létre a baleset. Ennek a negatív magatartásnak a visszaszorítása fontos feladat, de nehezíti, hogy helyszínen, rendőri intézkedéssel nem befolyásolható, mert ez akkor válik szabályértéssé, amikor már balesettel párosul. Kedvező változás csak a gépjárművezetők elővigyázatos vezetésétől várható.

A szabálytalan kanyarodás, irányváltoztatás következtében 174 baleset történt az elmúlt évben. Ezeknek jelentős hányvát kerékpárosok idézték elő. Közlekedésükre jellemző a hiányos szabálysmeret, amelynek következtében az esetek jelentős részében először kanyarodnak, vagy irányt változtatnak, és csak utá-

na teszik ki kezüket haladási irányjuk jelzése céljából.

Azt hiszem, nem kell bizonyítani, hogy ha ilyenkor egy féktávolságon belül haladó gépjármű közlekedik utána, elkerülhetetlen a baleset. A gépjárművezetők legtöbbször a balra kanyarodás szabályait sértik meg. Még mindig sokan vannak olyanok, akik csak az irányjelzést alkalmazzák, de nem győződnék meg, hogy másik jármű már nem előzi-e őket bal oldalról. Ennek betartása is sok súlyos kimenetelű balesetet előz meg.

A közúti közlekedés biztonságát befolyásoló szabálysértések közé tartozik az elsőbbségadási kötelezettség be nem tartása. 1977-ben emiatt 174 baleset történt, ami az előző évhez viszonyítva 27 százalékos emelkedést mutat. Ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy ezzel kapcsolatos szabályaink egyértelműek, ugyanakkor útkeresztezéseink többsége táblákkal is szabályozott, akkor nehéz magyarázatot találni arra, hogy mégis növekszik az ezek megsértéséből eredő balesetek száma. Az is tény, hogy a járművezetők ezeket ismerik, be nem tartásuk oka így elsősorban gondatlanság, nem a szabálysmeret hiánya. Ez a gyalogosokkal szembeni magatartásban is példázható, hiszen részükre az elsőbbség megadása, gyermekek és idősök esetében pedig a megfelelő körültekintés, elővigyázat nem egyszerű, szabályt betartó magatartás, hanem egyik fontos mutatója a kulturált közlekedésnek, a közlekedési erkölcs színvonalának. Tapasztalatunk szerint a járművezetők döntő többsége ezeknek az elvárásoknak megfelelően közlekedik, azonban találkozni még erőszakos, agresszív vezetőkkal, akik úgy közlekednek, hogy veszélyeztetik a gyalogosok testi épségét. Ennek legsúlyosabb formája, amikor a kijelölt gyalogátkelőhelyen közéjük hajtanak.

Természetesen az elsőbbségi szabályokat nem csak a gyalogosokkal szemben sértik meg, mert jelentős az útkeresztezéseken történt gépjármű-összeütközés is. Az ilyen balesetek vizsgálatainak tapasztalatai szerint a gépjárművezetők döntő többségben egy, minden útkeresztezésre vonatkozó, alapvető szabályt nem tartanak be. Mégpedig azt, amely kimondja, hogy „útkereszteződést járművel csak olyan sebességgel szabad megközelíteni, hogy a vezető eleget tehesen elsőbbségadási kötelezettségének és e tekintetben másokat a jármű sebességével ne tévessze meg”. Ha ezt mindenki betartaná, jelentősen csökkenne ezek az okokból összefüggő balesetek száma.

A közúti közlekedés biztonságának alakulásában már nagy-

ságrendjét figyelembe véve is, jelentős a gyalogosok közlekedési fegyelmének helyzete. 1977-ben 97 balesetet okoztak, ami 11,5 százalékkal több az előző évinél. Az elmúlt években megyénk városában, de különösen Szegeden, a forgalomirányító lámpák üzembe helyezésével a nagy forgalmú csomópontokban biztonságos lett a gyalogosközlekedés. Tapasztalataink szerint az állampolgárok döntő többségének szabályos, körültekintő közlekedése mellett még elég gyakori a szabálytalanul közlekedő gyalogos. A leggyakoribb szabálysértések közé tartozik: forgalomirányító lámpánál tilos jelzésben való áthaladás, amiből a közelmúltban is több, súlyos sérülésekkel járó baleset történt; kijelölt gyalogátkelőhelynél az „elsőbbség” kieroakolása; az úttesten való szabálytalan közlekedés, amelyből különösen veszélyes az álló járművek — főleg autóbuszok — előtt, vagy mögött, takart helyzetből, a forgalmat keresztezve áthaladni.

Természetesen a gyalogosok közlekedését sem szabad csak egyszerűen vizsgálnunk, hiszen közlekednek gyermekek, idősök és betegek is. Döntő többségükben már nem, vagy még nem tudnak a közlekedési szabályokhoz alkalmazkodni, magatartásuk váratlan, és annak következményét előre nem látják. A közlekedők közül legnagyobb veszélynek ők vannak kitéve, amit bizonyít az is, hogy az elmúlt évben 70 gyermek és 196 hatvan éven felüli, idős személy szenvedett sérülést közlekedési balesetben, úgy, mint annak részese, vagy mint okozója. Az ő biztonságukra — függetlenül attól, hogy ki milyen minőségben közlekedik — mindenkinél ügyelni kell, de kiemelten vonatkozik ez a járművezetőkre, akik részére ezekben az esetekben a KRESZ is különös gondosságot ír elő.

Megyénk közlekedésbiztonságára potenciálisan is — természetesen morálisan is — károsan hat az ittas járművezetés, amit az eddigi erőfeszítések ellenére sem sikerült visszaszorítanunk. Szomorú tényadat, hogy minden negyedik balesetnél megállapították helyszínelő rendőreink az alkoholfogyasztást, vagy a baleset okozójánál, vagy szenvedő részénél. Ezek súlyossági foka igen magas, 16 százaléku emberéletet is követelt. Nyilvánvalóan következik ebből, hogy egyik legfontosabb feladatunk az alkoholizmus visszaszorítása, illetve az ittas járművezetők forgalomból való kiszűrése.

A már számokkal kifejezett balesetemelkedés 14 százalékos romlást fejez ki a megelőző évhez képest. Ezt többnyire magángépkocsi-vezetők, motorkerékpárosok, kismotorokkal száguldo-

zók, kerékpárosok és fogathajtók okozták. A gyalogosokat is hozzávéve, ők idézték elő a balesetek 86 százalékát. A járműállomány gyors ütemű növekedése következtében a vezetők számottevő hányada nem rendelkezik megfelelő vezetési gyakorlattal. Így jelentősen nőtt az általuk előidézett balesetek száma. Figyelmet érdemel az a megállapítás, hogy a járművek által okozott esetek 7 százalékában a vezető egy hónapnál nem régebbi jogosítvánnyal rendelkezett. Ez arra utal, hogy részükről nagyobb gondosságra van szükség, a gyakorlattal rendelkezők pedig nagyobb udvariasságot tanúsítsanak a „T” betűvel jelzett gépjárművek vezetőivel szemben.

A köztudatban az él, hogy a balesetek bekövetkezésénél döntő szerepet játszik a vezetés következtében fellépő fáradtság, ami a figyelem lazulását, a reflexek lassulását idézi elő. Ennek a véleménynek ellentmond a gyakorlat, mert a járművezetők hibájából bekövetkezett balesetek 55 százalékánál fél óránál nem hosszabb idejű vezetés után történt. Különös figyelmet érdemel, hogy a balesetek 22 százaléka az indulást követő 10 percen belül következett be. Ez inkább a türelmetlenségre, az úticél minél hamarabbi elérése érdekében végzett, nem körültekintő manőverek végrehajtására, az indokolatlanul alkalmazott sebességre utal, és nem a fáradtságra. Fokozza a balesetveszélyt a nem megfelelő helyismeret is. Ezért a balesetmentes közlekedésben jelentős, hogy a veszélyesebb, forgalmasabb útszakaszokon, kereszteződésekben — de egyéb esetekben is — ne rutinból, vagy éppen az elől haladó jármű mozgása alapján közlekedjenek. Csak körültekintő vezetéssel lehet ellensúlyozni a helyismeret hiányát, és ezzel sok balesetet megelőzni, mert az 1977-es évben a bekövetkezett esetek 64,6 százalékában a járművezetők a baleset helyéhez viszonyítva nem helyi lakosok voltak.

Érdemes odafigyelni megyénkben belül is a balesetek területi megoszlására, már csak azért is, mert az egyetlen nagyvárosias forgalmú Szeged, s a szegedi járás területén az emelkedés „mindössze” 4 százalékos volt. Vannak tehát városaink, járásaink, ahol mintha az elmúlt évben ült volna ki a motorizációs betegség, oly nagymértékű lett a balesetnövekedés. Így Csongrádon például 45. Szentesen és járásában pedig 37 százalékkal volt több baleset tavaly, mint 1976-ban.

A legnagyobb járműforgalom nyilvánvalóan nem tevődött át a megyeszékhelyről Csongrádra, vagy a szentesi járásba. E terü-

letek motorizációs fejlődése inkább most jutott el oda, hogy a mai járműszám és átmenőforgalom mellett már nem lehet ezeken, az aránylag kisebb forgalmú utakon sem figyelmen kívül, vagy másként fogalmazva: feleltelenül közlekedni. A baleset-növekedések e területeken is hasonlóan szubjektív, emberi okai vannak, s nem útviszonyoktól vagy mástól eredő objektív okai.

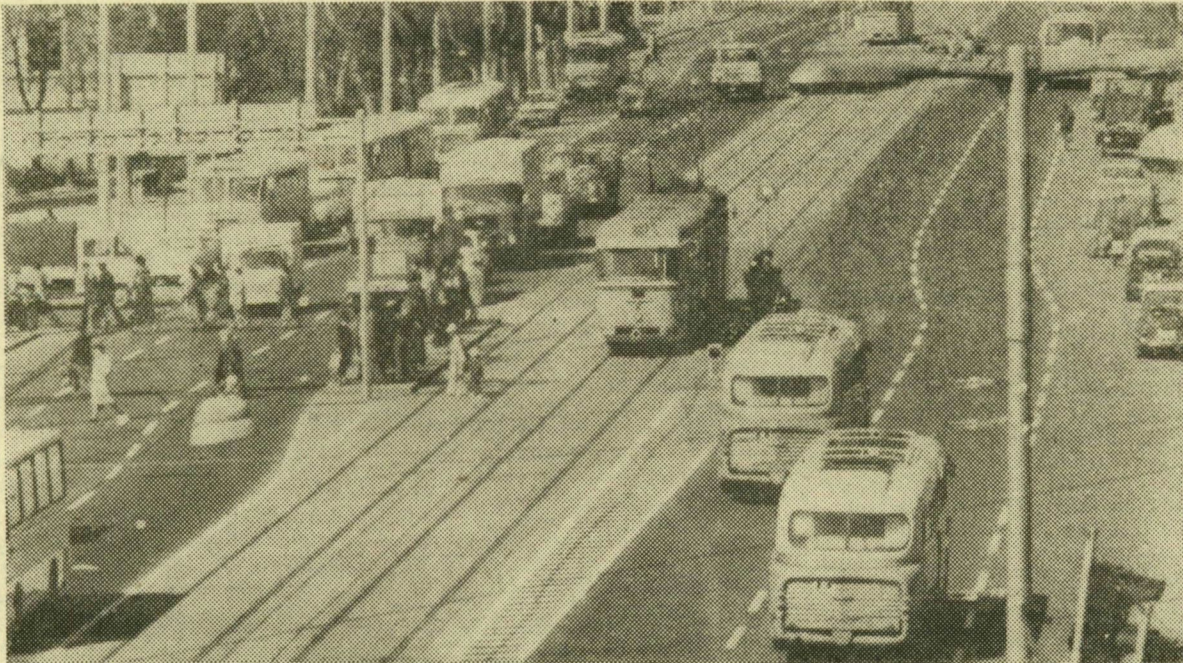
A megye közúti közlekedésbiztonságának helyzetét figyelembe véve, alapvető problémának tartjuk a közlekedő emberek gondolkodásában, magatartásában meglévő negatív tulajdonságokat. Sokan nem tudnak azonosulni a kialakított, szabályozott forgalmi renddel, ezért közlekedésüket saját, az adott esetben uralkodó érdekeik motiválják. Ezek tükröződnek a legközismertebb közlekedési szabályok gyakori megsértésében, a durva és erőszakos közlekedési magatartásban. Ezek közül is kiemelkedik az, hogy a gépjárművezetők a forgalomirányító lámpa piros jelzésére egyre gyakrabban hajtanak be kereszteződésbe. 1977. novemberében egy napos ellenőrzésnél 550-en, az év márciusában mintegy 310-en sértették meg ezt a szabályt.

A gyalogosok körében is elterjedt ez a nagyon veszélyes magatartás. Az ide vonatkozó szabályok betartását azóta is fokozottan ellenőrizzük, de lényeges javulás nem tapasztalható, pedig, ha ez a helyzet sürgősen nem változik, akkor a lámpák által irányított kereszteződések lesznek megyénk legbalesetveszélyesebb közlekedési csomópontjai. Itt egy általános állampolgári fegyelmet tükröző jelenségről van szó, melynek megváltoztatása már nem is annyira hatósági, mint társadalmi feladat.

A területi közlekedésbiztonsági tanácsok mindenütt a helyi viszonyoknak megfelelő intézkedéseket dolgoznak ki a közúti közlekedési morál javítása érdekében. A társadalom anyagi erőforrásait figyelembe véve, megfelelő intézkedések történtek a közlekedésbiztonságának további szilárdítására, hogy a közlekedésnek ez az ágazata is megfelelően a társadalmi elvárásoknak. A biztonságot befolyásoló három tényező közül tovább korszerűsödött megyénk úthálózata. Sok helyen került sor útszerelésre, burkolatfelújításokra, jelentős számban gyarapodtak megyénkben a jelzőeszközök, berendezések, elsősorban a jelzőtáblák, s a korszerű optikai vezetésvávok. De tudnunk kell azt is, hogy útjaink jelentősen terheltek, s ez az átmenőforgalom növekedésével hatványozottan érezteti hatását. Megyénkben jelenleg 85 ezer 152 gépjárművet tartunk nyilván, de ez a szám évente, csak a személygépkocsi véve is alapul, legalább 3500 darabos számnövekedést mutat. A két Csongrád megyei határátkelőhelyen — Rőszken és Nagylakon — a ki- és belépő járművek száma máris elérte az évi 800 ezret. És már előrevetíti a forgalomnövekedést a többi, ma még kevésbé nagy forgalmú útjainkon is. A már említett gépjárműmennyiség mellett mintegy 120 ezer kerékpár, s közel 50 ezer kismotor is közlekedik rendszeresen ugyanazon az úthálózaton, mint a gépjárművek, s még 12 ezer lovas fogat jelenlétével is számolni kell mindennap. Ez utóbbiak nagy tömegükkel és nehézkes helyzetváltoztatásukkal különösen meglehet a dinamikus gépjárműforgalom végleges térhódítását. Közúti forgalmunk e vegyes összetétele jelentősen növeli a veszélyforrásokat.

Mindezekből kitűnik, hogy a közúti közlekedés biztonságának szilárdításával kapcsolatos feladatokat további erőfeszítéseket igényelnek, de minden anyagi áldozat mellett is legfontosabb, hogy a kor követelményeinek megfelelően, megtanuljunk udvariasan, kulturáltan közlekedni. Ez természetesen csak akkor valósul meg, ha nagyon céltudatos munkát végzünk ennek érdekében. Ugyanakkor nem képzelhető el a közlekedők aktív segítése és támogatása nélkül sem. A május 8-a és 14-e között megrendezésre kerülő „közlekedésbiztonsági hét” rendezvényeinek is az a célja, hogy a közlekedők segítségével, aktív részvételükkel együtt hozzájáruljunk a közlekedési kultúra fejlesztéséhez, a biztonságos közlekedés elősegítéséhez.

Kérek minden közlekedőt, a közúti közlekedés társadalmi aktivistáit, hogy a közös ügyünk érdekében végzendő munkákat továbbra is segítsék.



(Foto: dr. Somogyi Károlyné)