



2011. március 30. - **Tavaly volt a legtöbb ilyen baleset**

Az MTI archívumából kiderül, hogy 2010 messze kilóg a forgalommal szemben hajtás miatt bekövetkezett balesetek sorából. 2011. március 30-án, szerdán hajnalban három ember meghalt, mert menetiránnyal szemben hajtott valaki az M6-os autópályára.

Lencsés Csaba, az [origo] munkatársa hosszabb írást szentelt ennek a szomorú, egyre gyakoribb közúti balesettípusnak.

Pedig a jelenségre már a közismert vicc évek óta figyelmeztet: ...Egy? Mind! – nyugtazza a viccbéli szembehajtó a rádió hírért.

Mint Freud mester óta tudjuk, a viccnek komoly realitástartalma is van. De ne vágjunk elébe! Vegyük sorba a megkérdezett szakemberek álláspontját!

„Az autópályák lehajtóit centiméterre megtervezik, a hazai szabványok még az osztrákoknál is szigorúbbak - állították az [origo]-nak úttervező, építő- és ellenőrző mérnökök. Szerintük akadnak ugyan kivitelezési hibák, de nem lehet véletlenül a forgalommal szemben közlekedni.” A véletlen vagy akaratlagos cselekvés között természetesen különbséget kell tennünk, bár erre nem mindig adódik lehetőség utólag, különösen, ha meghalt a hibázó és nincs videófelvétel sem.

Visszatérve az idézetre, a mérnökök érvelése a tervezés szabványaira és centiméterekre, a kivitelezésre szorítkozik.

Az érvek skálája némiképp szélesedik a jelzőtáblák, információhordozók említésével:

„A számos autópálya építésénél vezetőként dolgozó, és névtelenséget kérő útépítő szerint a kivitelezéskor minden, Európában ma ismert eszközt használnak ők is, így a különféle táblákat és felfestéseket is. Eddig egy kivétel volt ez alól, az úgynevezett tenyértábla, de újabban ezt is felhelyezik egyre több helyen. A mérnök állította, az íveket úgy építik, hogy a lehajtón való esetleges felhajtáskor a kanyarodás geometriájából egy autósnek éreznie kell, hogy rossz úton jár.”

További új szempont az ívek tervezése. És ennél az érvenél belép egy lélektani szempont: „egy autósnek éreznie kell” mégpedig „a kanyarodás geometriájából... hogy rossz úton jár.”

Tehát az autóvezető érző lény, aki valamilyen belső adottság alapján ráérez a tévedésre.

Vagy nem. A 2010. évi adatok azt mutatják, hogy ez az érv nem igazán állja meg a helyét, mondhatni teljesen tudománytalan. Mondhatni, szakmailag megalapozatlan. Egy fokozottan veszélyes üzem működtetője nem alapozhat megérzésekre.

Az érvrendszer további eleme a gyorsító ív tervezése és megépítése. Ha már az érzelmeknél tartunk, például a 2A autópálya M3-asra csatlakozó lehajtója kifejezetten rossz érzést kelt a vezetőben, mert annyira nincs döntve, és az ív sugara oly gyorsan rövidül, hogy szinte az a benyomása a vezetőnek, hogy kisodródik az útról.

De nézzük tovább!

"A felhajtók építésénél akadnak kivitelezési hibák, például hogy a tervezettnél rövidebbre építik

végül az autópályára forduló gyorsító ívet" - mondta Kovács Csaba, aki minőségbiztosítási vezetőként évekig dolgozott autópályák építésénél. Ugyanakkor az ív formája szerinte ebben a néhány esetben is egyértelműen jelzi a rossz irányba autózónak a hibát. Másrészt ő is a táblákat említette végső kontrollként, amelyeket figyelnie kell minden autónak."

Itt két dimenzióban érvel a szakember: az egyik műszaki jellegű az ív formája, a másik ismét lélektani vonatkozású. Azt, hogy az ív formája miként jelzi a rossz irányba autózást, nem tudom értelmezni, hisz' számos olyan fel- és lehajtó van kishazánkban, amelyen kifejezetten kényelmetlenül érzi magát a vezető, s végül mégis jó irányba érkezik.

Ugyanakkor ismét utalnék a tavalyi statisztikára és a mai esetre, vagyis az ív formája mégsem jelezte olyan egyértelműen a téves haladási irányt.

A táblák figyelése pszichológiai tényező, amely témánk szempontjából véleményem szerint döntő fontosságú.

Ebben a dimenzióban pedig – úgy tűnik – a tervezés ívsugara, a kivitelezés pontossága nem releváns. Bármennyire is „európai szabványokon alapul” a tervezés és kivitelezés.

»"A műszaki előírások centiméterre meghatározzák a minimális ívsugarat, amely egyébként európai szabványokon alapul. Sőt a magyar autópálya-építési előírások egyes pontokon még az osztrákokénál is szigorúbbak" - jelentette ki a számos hazai autópálya-szakaszt megtervező Utiber Közúti Beruházó Kft. tervezési igazgatója, Lakits György.«

„Vagyis a tervező, az építő és az ellenőrző is azt állítja, hogy a magyar autópályák fel- és lehajtói biztonságosak és jól kitáblázottak, az autósoknak kell jobban figyelniük.” – hivatkozik a szerző a megkérdezett szakértőkre.

Ismét egy lélektani szemponthoz érkeztünk: „az autósoknak kell jobban figyelniük.” A tanulság: ők a hibásak.

„Azt viszont megfontolandónak tartják, hogy a járművezető-képzésben több gyakorlati órát kellene kötelezővé tenni.” – hárítják tovább a felelősséget a szakemberek.

Aki járt korábban a 33-as úton, Füzesabony környékén és a főváros felé az M3-as autópályára igyekezett, az tapasztalhatta, hogy milyen összevisszaság uralkodik a táblákon. Debrecen olvasható, de Budapestnek se híre, se hamva. Megértem a külföldieket, akiknek egyöntetűen lesújtó véleményük van a hazai közlekedési táblák információ tartalmáról. Magam csak úgy szoktam fogalmazni, hogy dezinformált körülmények közepette autózunk. De általánosíthatok, közlekedünk, mert a fővárosi tömegközlekedés tájékoztató rendszere is mindenre jó csak a tájékoztatásra nem. Elég csak megállni egy percre a Deák téri aluljáróban, ahol külföldi és hazai járatlanok egyaránt tétován silabizálják a feliratokat.

Egy másik országúti kedvencem a nemrég elkészült M6-os fővárosi bevezető szakasza. Aki még nem tétovázott, és rögtön tudta a helyes irányt úti célja felé, az előtt megemelem a kalapom.

A lényegre térve, le kell szögeznünk, hogy az út tervezése és a kivitelezés műszaki szempontjain túl, a balesetek egyértelműen igazolják, hogy a tévesztéseknek lélektani okai vannak az esetek többségében. Az akaratlagos szembefordulás más eset, bár az is lelki gondokban gyökerezik alapvetően.

Egy közlekedő pillanatnyi lelki állapotát számtalan tényező befolyásolja, a fiziológiás, pszichés fáradtságtól kezdve az utazást megelőző élményeken át a gépkocsiban törtétek és hallottakig. A tudattalan tartalmakkal már nem is számolva.

Pedig gondoljunk arra, hányszor fordult elő velünk, hogy túlszaladtunk a célhoz vezető autópálya kijáraton, mert elbambultunk, nem figyeltünk, elbeszélgettük a kihajtást. Az ilyesfajta tévcselekvésekre mondja Freud, hogy nem nagyon akart arra, oda menni a vezető...

A pillanatnyi pszichés státus nagyon sok tényező eredője, de egyértelmű és hatékony táblákkal(tenyértábla, rendőrbábu), burkolati jelekkel (a haladási irány feliratozása) bizonyára sokat lehetne javítani a helyzeten.

Ehhez azonban egészen más megközelítés szükséges, a műszaki, tervezési szemléleten kívül a lélektani szempontokat is figyelembe kell venni a tájékoztatási rendszer tervezésénél és kivitelezésénél. Ezt a rendszert nem lehet a tervezőasztal mellett megalkotni. A helyszínen, a gyakorlatban, gépkocsiban ülve kell megtapasztalni a szükséges információ hiányát vagy meglétét. Ráadásul nem olyannak, aki mint a tenyerét ismeri a helyszínt, hanem aki járatlan arrafelé. Mert a helyismeret ebben az esetben szakmai vakságot jelent. Másnak pedig a fehér bot bizonytalanságát. Z.Z.