

Hol hibázunk az autózás körül?

Nem tetszik...

7. rész

..., hogy a gyorsajtás miatt „leradarozott” gépkocsi vezetője nem büntethető, ha a kocsi tulajdonosa nem árulja el, ki vezette az autót. Nem tetszik, hogy a szándékosan életveszélyt előidéző gyorsajtó ilyen egyszerűen és könnyen megúszhatja. Egyesek már azt is ellenzik, hogy az ilyen „bajba jutott” autó forgalmát attól kezdve menetnaplóban kelljen regisztrálni, mert – szerintük – ez az amúgy is túlbürokratizált rendszert tenné még bonyolultabbá. Milyen túlbürokratizált rendszert? A gépkocsi tulajdonosáét? Mert ez a rendszer kizárólag a „gyanús” gépkocsi gazdájának jelentene néhány másodperces „munkát”. Ha ezt a gépkocsit ismételtelen elkapnák, akkor a menetnaplóból azonnal kiderülne, ki vezette a kocsit. Vagy nem. Ez esetben viszont a tulajdonost (üzembentartót) a *napló nem vezetéséért (!)*, meghamisításáért ugyanakkora büntetéssel lehetne sújtani – most már ugye jogosan! – mint magáért a gyorsajtásért, így nem lenne érdemes kibúvót keresni. Nem tetszik, hogy azok, akikkel erről beszéltem, általában szintén ellenzik a menetnapló vezetését – mivelhogy „sosem lehet tudni, mikor kerülök én sorra”. Hogy a gyorsajtás nem játék, hanem súlyos (és szándékos, tudatos!) életveszélyeztetés mind saját maga, mind mások számára, bizony, nem volt sikeres érvelés. Az viszont tetszik, illetve tetszene, ha tényleg több rendőr vigyázna a közlekedésre. Sajnos, ezen a téren ma a rendőri jelenlét bizony nagyon hézagos, s tulajdonképpen csak a gyorsajtók lebuktatására koncentrálnak. Pedig legalább ennyi balesetet okoznak az agresszív vezetők, akik mindenkit leelőznek, az álló vagy lassan haladó kocsisor melletti sávban elhúznak, majd az utolsó pillanatban bevágnak, mintha csak akkor jönnének rá, melyik sávban is akarnak haladni. De a kedélyeket az is nagyon felborzolja, hogy a buszsávokban büntetlenül lehet száguldani. A kampányszerűen – nagyon ritkán! – végzett ellenőrzés egyetlen gátlástalant

sem riaszt vissza. Pedig ez a feladat nem is igényelne nagy személyi apparátust, néhány tucat (állandóan működő!) videokamera elegendő lenne. Örülök, hogy a Rákóczi úton már „van valami”. Nem tetszik, hogy a rendőrség létszámláhiányra hivatkozik. Az összes rendőri alakulat közül a közlekedésrendészet lehetne az egyetlen igazán önfenntartó szerv (sajnos, akár nyereséges is), ha a beszedett bírságokból származó bevétel a rendőrségé lenne. Tudom, sokan felhördülnek ezt olvasva: a rendőrök ösztönözve lennének a minél több bevétel elérésében. Azt viszont sokan elfelejtik, hogy a rendőrök között most is sok a korrupt. Náluk több „túlbuzgó” rendőr még akkor sem lenne, ha a bírságokból befolyt pénz egy részéből valóban ők is részesülnének (ez lenne a célszerű). Lehet, hogy ugyanazok lennének korruptak is, meg egyben túlbuzgók is. Egyébként külföldön, de hazánkban is vannak olyan közalkalmazottak, köztisztviselők, akik részesednek (nagyon helyesen!) az általuk beszedett, felderített stb. pénzbevételekből.

Nem tetszik...

..., hogy hazánkban némelyik KRESZ-táblát nem a nemzetközi előírásoknak megfelelően használják. Most az autóbusz-, villamos-, trolibusz-megállót **előjelző** táblákra gondolok, melyek az



illető jármű sziluettjét ábrázolják. Valami fatális félreértés folytán néhány évtizede a hagyományos (üzemi!) megállótáblákat cserélték le ezekkel a KRESZ-táblákkal – sok millió forintért. Pedig a nemzetközi előírások szerint ezeknek a tábláknak a célja a **gépkocsivezetők** tájékoztatása arról, hogy megállóhoz közelednek, jó lesz vigyázni. Ezeket a **figyelmeztető**

táblákat a nemzetközi előírás szerint a megálló **előtt** kell kirakni, hasonlóan, mint pl. a gyalogos-átkelőhelyre, kórház-bejáratra stb. figyelmeztető táblákat. A hivatalos szervek annak idején ezt úgy értelmezték (hibás fordítás?), hogy a megálló **elejére** kell rakni. Vagyis a BKV, a Volán tábláinak a helyére. Milyen jogon használhatnak vállalatok KRESZ-táblákat üzemi táblaként? Ugyanakkor azon a néhány helyen, ahol tényleg szükség van a gépkocsivezetők (!) figyelmeztetésére (pl. járdaszil-



get nélküli villamosmegálló előtt), egy régi – a járműre éppen felkapaszkodó férfi sziluettjét ábrázoló – táblát raknak ki a nemzetközi

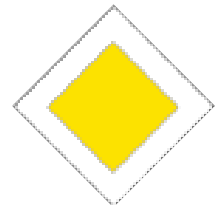
egyezményben előírt tábla helyett – mivel azt más célra használjuk! Mindez azért jutott az eszembe, mert a 2-es villamos felújított szakaszán a régi BSZKRT-táblákra emlékeztető (vagy ugyanolyan?) táblákat szereltek fel, s az Andrassy úti busz-megállókban szintén a régi, jellegzetes, kinyúló táblákat láthatjuk.

Ez viszont tetszik.

Nem tetszik...

..., hogy hazánkban némelyik KRESZ-táblát nem a nemzetközi előírásoknak megfelelően használják. Most a főútonaljelző táblára gondolok.

Az illetékesek ugyanis azokat következetesen a főútvonal elejére teszik ki. Márpedig van egy olyan általános szabály, hogy a táblák a legközelebbi kereszteződésig érvényesek. De akkor kinek van előnye a **legközelebbi kereszteződésben?** Ha „elsőbbségadás kötelező” táblát látok magam előtt, akkor tudom, hogy nem



nekem. De ha semmilyen tábla nincs? Amennyiben látom, hogy a keresztező utca nyilvánvalóan mellékutca, nyugodtan hajtok tovább. Nem szokás a



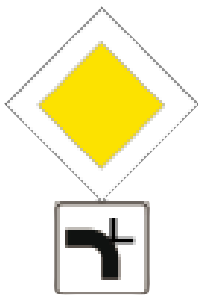
főútvonaljelző táblát minden kis kereszteződés után megismételni, ez butaság is lenne. Akkor hogy van ez? Onnan kezdve nem főútvonal?

Nyilvánvaló tehát, hogy erre a táblára nem vonatkozik a „legközelebbi kereszteződésig hatályos” szabály. De mi van akkor, ha a főútvonalat egy „gyanús” széles, főútvonalnak látszó út keresztezi?

A **kereszteződésben** (!) kinek van előnye? Nyilván annak, aki a főútvonalon folytatja az útját. De azt, hogy az addigi főútvonal továbbra is főútvonal, csak akkor tudom meg, ha meglátom a keresztezés **túoldalán** (!) lévő főútvonaljelző táblát, vagy a keresztező út torkolatában az „elsőbbségadás kötelező” táblát (ami sokszor nem is olyan egyszerű, sőt, a keresgélés kimondottan balesetveszélyes). A hazai gyakorlat egyébként nem is következetes. Mert ha a kereszteződésben a főútvonal nem egyenesen halad tovább, akkor kitesznek egy kiegészítő táblát is a főútvonaljelző tábla alá – szerencsére a



kereszteződés előtt! Ha viszont nincs kiegészítő tábla, akkor miért a kereszteződés után? Egyébként maradhatnának a főútvonaljelző táblák a kereszteződés után is, ha a „gyanús” kereszteződés előtt kitesznek egy – külföldön gyakran alkalmazott! – olyan kiegészítő táblát, ami egyértelműen mutatja, kinek van elsőbbsége.



Nem tetszik...

..., hogy a magyar autópálya-tervezés azon kevés (egyetlen?) ország példáját követi, ahol a hegyes-völgyes vidékeken **kapaszkodósávot** építenek, és nem **előzési sávot**. A kapaszkodósáv ugyanis egy kegy: nesztek traban-

tosok, kamionosok, ez a ti sávotok. Ha oda lehúzódtok, akkor nem fognak szidni titeket a beszózott fenékű száguldó autósok. Aztán, amikor közeledik a kapaszkodó vége, próbáljatok a lassú járművekkel visszasorolni a mellettek elzúgó cirkálók elé.

Az óvatosabbja természetesen már az emelkedő közepén visszahúzódik, a félénkebbje pedig nem is húzódik ki a kapaszkodósávra. Nyilvánvaló, hogy az új – második, vagy harmadik – sávval az úttervező **többletszolgáltatást** nyújt, éspedig egyértelműen a gyors járműveknek. De akkor miért a többieket bünteti azzal, hogy eredeti sávjuk megváltoztatására, majd visszajövetelkor egy újabb – nem veszélytelen! – manőverre kényszeríti őket? Ha az újonnan megnyíló sáv nem kapaszkodó, hanem előzési sáv lenne (mint – általában – külföldön!), akkor ez a többletszolgáltatás nem sérti a lassúbb járművek vezetőit, nem szólva arról, hogy a gyorsabb járművel sokkal könnyebb besorolni a lassúbak közé! Már ha a lassúbb jármű tényleg lassú az emelkedő *után* is! Mitől függ, hogy a megnyíló új sáv előzési vagy kapaszkodósáv? Attól, hogy kinek kell sávot változtatnia: annak-e, aki továbbra is száguldani akar, vagy annak, akire rávillogtatnak, hogy húzódjon félre. Természetesen az emelkedő végén azt a sávot kell bezárni, amelyiket az emelkedő elején megnyitották. Előzési sáv alkalmazása esetén tehát az előzési lehetőséggel élni nem kívánó (vagy nem tudó) jármű vezetője végig a saját sávjában halad. Ez lenne a tisztességes.

Nem tetszik...

..., hogy az autópályák melletti parkolókat, pihenőket, benzinkutakat, éttermeket stb. hazánkban (!) gyakorlatilag majdnem mindenhol úgy építeték, hogy előbb van a menetirány szerinti jobb oldali, s pár száz méterrel odébb a túoldal. Kit zavar ez? – kérdezheti bárki. Azokat, akik az étteremben is jobban szeretnek a pultra kirakott ételekből válogatni az étlap tanulmányozása helyett. Mert táblákon ugyan lehet előre jelezni, hogy mondjuk étterem következik 500 méter után, de milyen? Még azok is, akik százszor megtették az utat, s jól ismerik a helyet, bizony sokszor akkor

kapnak igazán észbe, amikor elhúznak mellette. Mert akkor már a **látvány** hatása érvényesül, az írásbeli információt lényegesen meghaladó hatással. Hogy úgy mondjam, akkor jön meg az étvágy. Későn. Az sem vigasztalja a bánatos autóst, hogy a túoldalán még egyszer látja, mit mulasztott el. Ugyanis az esetek többségében az autópálya mindkét oldalán lényegében azonos, vagy hasonló létesítmény szokott lenni. Nyilvánvaló, hogy a sorrendi cserének még nagyobb haszna lenne azok számára, akik először, vagy ritkán utaznak arrafelé: szemügyre véve az elsőnek meglátott túoldalali vendégcsalogatót, több idejük lenne eldönteni, ez-e az a hely, amire gondoltak. Remélem, még sok autópálya fog épülni ebben az országban, s lehetőség lesz kipróbálni, hogyan működik a pavlovi reflex az autósokban.

Nem tetszik...

..., hogy a Budaörsi úton a forgalom alakulása ellentmond minden józan logikának. Általában úgy szokott lenni, hogy a városból kifelé haladva a forgalom sebessége egyre gyorsul, főleg olyan helyeken, ahol a megengedett sebesség is fokozatosan nő. Mint például a Budaörsi úton, ahol először 60 km/h-t, majd 70 km/h-t engednek meg a táblák. Ezzel szemben az Osztapenko (hűlt helye) felé haladva a sebesség csökken, a Sasadi útnál egy, két vagy három sávban torlódás, a belső sáv(ok)ban óvatos (?) nekirugaszkodás. Miért? Mert a főváros képtelen oda megállóöblöt építeni annak a rengeteg (BKV, s részben Volán) autóbuszoknak, ami ott megáll, s feltartja a mögöttük jövő és a mellettük elhaladni szándékozókat. Ugyanis – akár tilos, akár nem – a buszok mögött mindig jön néhány autó, függetlenül attól, hogy a szélső sáv buszsáv. Főleg azok az autók káromkodnak a buszok mögött, akik a Bozókvár utcából gyakorlatilag nem is tudnak máshová besorolni, meg azok, akik a Sasadi útra akarnak lekanyarodni. Nos, ezek az autók szeretnének a buszok mögül kikecmeregni. Először csak az orrukot dugják ki, lefékezve a második sávban haladókat, akik közül jó néhány ilyenkor egy sávval kijebb erőszakoskodik, megzavarva ezzel a harmadik sávban haladókat is. A körülményeket jól ismerő,

Budaörs vagy a 7-es út felé lekanyarodni szándékozó rutinos vezetők a (leg)belső sávban húznak el egészen az elágazásig, ahol – a záróvonalat megsértve – vágnak be a „mulya” autósok elé, nem kis balesetveszélyt okozva. Jellemző, hogy ezeket a buszmegállókat az utóbbi években már kétszer vagy háromszor is átépítették, de öblöt nem csináltak. Pedig bőségesen lenne rá hely. A járda itt nagyon széles. De a szembejövő pályát elválasztó csíkból is el lehetne venni valamennyit, ha szükséges.

Nem tetszik...

... a gépkocsikra rakott rendszámtáblák ma világszerte alkalmazott „kódolása”. „A rendszám, úgy mondják, minden autó névjegye”. Jó lenne, ha így lenne. Ma ugyanis a rendszámtáblán nem név van, hanem egy, a SZIG-számra emlékeztető kód, amit könnyű leolvasni és felírni – ha a jármű áll. Persze, álló helyzetben akár az alvázszámot is le lehetne olvasni azonosítás céljából, vagyis ilyenkor szükségtelen a rendszám. Lehet, hogy néhány autógyár éppen ebből a megfontolásból az alvázszámot jól látható helyen (pl. az ajtókeretbe) égeti be. Egészen más (lenne) a célja a rendszámtáblának: olyankor lehessen azonosítani az autót, amikor az elsuhan előttünk, elrepsz egy baleset színhelyéről, erőszakosan leszorítja a szembejövő autót stb. Hányszor láttuk már filmekben, hogy megkérdezi a rendőr a szemtanút, mi volt a gázoló autó rendszáma. „Hááát...d betűvel kezdődött...” A dinamikus azonosítás céljára a mai rendszámok nem alkalmasak. Vizsgáltaim bizonyítják, hogy az egy pillanatra feltűnő átlagos rendszámra a szemtanúknak csak mintegy 10 százaléka emlékszik. Ugyanakkor egy négy karakterből álló betűkombinációt már 69 százalék akkor is önkéntelenül megjegygyez, ha az nem értelmes, de könnyen kiolvasható „szó” (például „KALU”). Ha öt karakterig mennének el, a lehetséges (és kiolvasható!) betűkombinációk száma több lenne, mint a mai három betű, három szám adta lehetőség. (Korszerű – elektronikus – központi nyilvántartás esetén az ország bármelyik helyén pillanatok alatt le lehetne foglalni olyan „neveket” is, mint pl. BAMBI, PULI, BUNKO – ha valakinek éppen ez

tetszene.) Jellemző, hogy hazánkban nemhogy pártolnák a „névtáblát”, de kimondottan büntetik: súlyos ezreszekbe kerül, ha valaki olyat kér. Ráadásaként szigorú előírások vannak pl. arra is, hogy hány betűből állhat, s a végén számjegyek is kell állnia. Miért? Hogy nehezebb legyen megjegyezni? Pedig a karakterek számát csak akkor lenne szabad szaporítani, ha már nem elég a kevés. A könnyű kiolvashatóság nagyon fontos! A „zagyva” betűkombinációk, a mássalhangzó-torlódások (pl. KTSOU) ugyanolyan nehezen jegyezhetőek meg, mint a mai rendszámok. Nincs sok értelmük a „kisajátított” rendszámoknak sem. Ha egy rendőrségi kocsirol tudnia kell a többi autósoknak, hogy az rendőrautó, akkor azt jelzi a „POLICE” felirat (meg a kék fény stb.). Az egyéb rendőrségi autóknak pedig milyen jogon „jár” speciális (R-rel kezdődő) rendszám? Nem szólva arról, hogy néhány bennfentes „maszernak” is sikerült már R-es rendszámot szereznie. Ha viszont a rendőri (katonai stb.) **igazoltatás jogosságát** (vagy nem jogosságát) jelezni akarjuk, akkor arra sokkal jobban megfelelne a táblák eltérő **színezése**: messziről látszana, hogy honvédségi (vagy követségi, bér- stb.) autó közeledik, lehet-e (szabad-e) leállítania azt az adott ellenőrző szervnek. Ami a területi (megyei) rendszámokat illeti, azok sok esetben legfeljebb csak egy-két évig (amíg el nem költözik a tulajdonos, vagy el nem adja a kocsiját) jeleznék, hogy a vezetője hová valósi. Ennek az ismerete egyébként sokszor valóban jó lenne, türelmesebbek lennénk a bizonytalanok autósokkal szemben. Erre a célra azonban jobban megfelelne egy **(cserélhető!)** matrica, amin a város (megye) címere van, s amit a rendszámtáblára kellene (!) ragasztani, mondjuk az apró H betű helyére, ami amúgy is felesleges (nem helyettesíti a nemzetközi KRESZ-ben előírt, szabványméretű „felségjelzést”!). De az „adóbélyeghez” hasonlóan máshová is fel lehetne (kellene) ragasztani. Az önkéntes matricázás (Magyarországon) nem lenne sikeres. S végül nem értem, miért adják ki a nem igazán „magyar” betűket, mint pl. a **W**-t, de főleg a **Q**-t. Ez utóbbit már 10 méterről is **O**-nak olvassa mindenki! A betűk „formatervezésével” is baj van, pl. a **C** és a **G** alig különböztethető meg.

Lévai Zoltán

A Ceca a jövőben még erősebben fog lobbizni

A Ceca, az autókereskedők és -javítók európai szövetsége meg akarja erősíteni képviselőjét Brüsszelben, hogy a még erősebb lobbisegítségével az autóiipari vállalkozások érdekeit képviselni és érvényesíteni tudják. Ezért a szervezet szeptember 23-i taggyűlése megszavazta a tagszövetségek hozzájárulásának 10 százalékkal történő megemelését, mindössze 1 ellenszavazattal. Dr. Jürgen Creutzig, a Ceca elnöke beszámolójában kiemelte a szövetség jó kapcsolatát az Európa Parlamenttel és a Bizottsággal. Más gazdasági csoportokkal ellentétben, melyek sokkal erősebben képviselik magukat, a Ceca eddig gyengén lépett fel az EU intézményeiben. Pedig a kihívások az új GVO-szabályozás kifizetésével (2010 után) sem fognak csökkenni. A Ceca legfontosabb munkaterülete továbbra is az új GVO bevezetése és a műszaki információk elérhetővé tétele az összes autóiipari vállalkozás számára. A szövetség folyamatos véleménycserét tart fenn ezért a versenyhivatal tisztviselőivel és az Európa Parlament tagjaival. Egy aktuális siker annak az európai parlamenti elfogadása volt, amely függetlenné tette az új autók forgalmi engedélyének kiadását a műszaki adatok kiadásától. A GVO-nak a gyártó által a forgalmazói szerződésekben történő érvényesítését időközben az EU-tagállamok összes autóiipari szövetsége kritizálta. Az EU-ba most belépő országok képviselői arra panaszkodtak, hogy a szerződések az új GVO hatálybalépése előtt pár héttel még nem készültek el. Továbbá a szerződések részben a régi EU-tagállamoktól eltérő szabályozásokat tartalmaztak, a kereskedők hátrányára. A taggyűlés nagy többséggel kiállt amellett, hogy követeljük a bizottságtól a várhatóan 2005. október 1-jén életbe lépő telephelyzáradék eltörlését, illetve a bevezetés elhalasztását. Ez ellen csak a német szövetség szavazott. Miközben a többség főleg a kisebb kereskedőket érintő hátrányoktól fél, a ZDK ebben több szabadságot és lehetőséget lát az autós vállalkozások számára.