

Hol hibázunk az autózás körül?

# A biztonságos járművezetés lényege a „tartalékképzés”!

Mint igazságügyi szakértő, az esetek többségében már akkor találkozom egy-egy balesettel, amikor annak szomorú emberi és anyagi következményei bekövetkeztek és a baleseti felelősség, kártérítés elbírálása szükségessé teszi a munkámat.

A vizsgált balesetek igen sok tapasztalattal szolgálnak és ezek felismerése, egyetemi hallgatóknak, vizsgálóknak oktatása, a lehetőség engedte mértékben a járművezető-képzésben történő felhasználása a baleset-megelőzés egyik leghatékonyabb eszközt szolgálhatja, vagy szolgálhatná. A balesetek után levont általános tapasztalatom az, hogy több kedvezőtlen körülmény együttes előfordulása szükséges a balesetek létrejöttéhez és abban igen jelentős szerepe van annak, hogy a balesetben meghatározó szerepet játszó személy saját és járműve képességeit nem ismeri, vagy túlértékeli.

A biztonságos járművezetés lényeges eleme a tartalékképzés, tartalék az eszközben (gyorsítási tartalék, fékezési lehetőség, kitérés lehetősége), tartalék a vezető esetében (nem a határtartományban autózás, a bizonytalan, nem egyértelmű szituációk mellőzése), melyek egy rendkívüli helyzetben menekülési esélyt és lehetőséget adhatnak.

Nem szerencsés az sem, hogy rendkívül különböző képességű járművek és

vezetők közlekednek az úton, amely önuralmat, kellő visszafogottságot igényel és nem lehet, nem szabad arra számítani, hogy a másik közlekedési partner átlagon felüli képességű és megoldja majd a helyzetet.

Mint szakértő emberileg sokszor megdöbbenek azon, hogy az emberi tévedés, rövid idejű kihagyás (pl. egy elsőbbségadás véletlen elmulasztása), amely szinte mindenkivel néhány esetben előfordulhat az életében attól függően kap hírt és jelentőséget, hogy van-e az eseménynek következménye. Ha egy jármű áthalad a tiloson anélkül, hogy annak bármi következménye lenne, akkor

ez legfeljebb otthoni beszédtema. Ám, ha közben ütközik egy autóbusszal, amelyik a járdára halad és sok embert elüt, akkor pedig ez lehet egy közfeltűnést keltő halálos tömegszerencsétlenség is, az ehhez kapcsolódó emberi tragédiákkal. Az esemény végső megítélése pedig az eredményen múlik. Ebben az eredményben sokszor tapasztalom, hogy a véletlenek tekintett fél is szerepet játszik, mivel nincs biztonsági övvel megfelelő módon bekötve, nem visel becsatolt bukósisakot, olyan gépkocsival közlekedik, amelyikben eredetileg légzsák volt, de azt takarékossági okokból a korábbi káresemény után nem cserélték ki, olyan rakományt szállít, amelyik járulékos sérülést okoz, nem világítja ki megfelelő módon magát stb.

A balesetek vizsgálata során mindig felmerül az a kérdés, hogy milyen járművezetői magatartást kellett volna tanúsítani ahhoz, mekkora sebesség-



Dr. Melegh Gábor

gel kellett volna közlekedni, hogy a baleset elmaradjon.

Gyakorlatilag az összes baleset után meg lehet határozni azt a sebességet, amely sebesség mellett a baleset már elkerülhető. A jogalkalmazó ezt a sebességet hasonlítja össze a jogszabályokban engedélyezett és saját mérlegelése útján behatárolt sebességgel és eldönti azt, hogy ezzel a sebességgel közlekedést az adott körülmények között elvárja, vagy sem. Más bűncselekmények kapcsán ismert lett az áldozattan. A közlekedésben ezek a potenciális személyek elsősorban az éjszakai közlekedésben jelennek meg, az úton sétáló (fekvő) gyalogos, ki nem világított kerékpáros, lovas kocsí stb. formájában. A balesetek nagy részében (bekövetkezik a baleset, vagy sem) a véletlennek nagy szerepe van, éjjel sem ütnek el minden kivilágítatlan kerékpárost, de nem azért, mert látják őket.

A balesetek azért maradhatnak el, mert a kerékpáros éppen lehúzódik, a szemből érkező fényében éppen és véletlenül meglátni, valami tükröződik a kerékpáron, éppen egy világító építmény előtt halad el, a gépkocsi véletlenszerűn olyan nyomvonalon halad, amelyik nem keresztezi a másik útvonalát.

Az ilyen eseteket követő vizsgálat többségében az életben maradt járművezető szerepét (hibáját) igyekszik vizsgálni, tisztázni azt, hogy hol és mikor kellett (lehetett) volna észlelni a sötétbe burkolózó akadályt. Ezek, a többször kétes körülmények között végrehajtott vizsgálatok feleslegessé válhatnak akkor, ha a közlekedők úgy járnának el, ahogy azt a részükre megfogalmazott előírások tartalmazzák. (Megfelelő világítás, fényvisszaverő, megfelelő módon beállított fényszóró stb.)

A közlekedésben nem lehet helye a „csak a sarokra akartam leugrani”, „csak a szomszéd faluba akartam átmenni” stb. magyarázatoknak. A közlekedés olyan potenciálisan veszélyes forma, ahol a balesetekhez vezető situációk általában 3...5 sec időn belül következnek be, a helyzet felismerésére, elhárítására általában 1...3 sec idő állhat rendelkezésre. A tapasztalat szerint ezen idő alatt egy (jó, kevésbé jó, vagy rossz) döntés hozható, az újabb döntésre, hatásos korrekcióra nem szokott elegendő idő maradni.

A jármű nem tökéletes műszaki állapota (elhúzza a fék, rángat a kormány stb.) nem küszöbölhető ki azzal, hogy majd a vezető figyel rá és nem fékez hirtelen, vagy akkor jól tartja a kormányt. A baleseteket megelőző folyamatok pánikcselekvéshez, ösztönös elhárításhoz vezethetnek, ahol ezek a gondolatok tettekben nem jelennek meg. (Pl. egy ülésen szállított állat a kisebb fékezések során odanyúlva akár meg is tartható, vészhelyzetben viszont a vezetőnek még ideje sem marad az állat felé nyúlni, vagy ha ideje még maradna is, ereje nem maradna azt megtartani.)

A balesetek nagy része a hibás sebességmegválasztás következménye, a megválasztott sebesség többségében nem kényszer, hanem gondatlan vezetői magatartás eredménye. A járművezetők általában bíznak abban (ezt nagyszámú hasonló cselekmé-

nyük során következmények nélkül megélt közlekedésük alapozza meg), hogy a megengedett abszolút, vagy az adott helyi körülményekhez képest relatíve eltúlzott módon megválasztott sebességükkel baleset nélkül képesek haladni. És ekkor jöhet egy olyan közlekedési partner, aki kicsit hibázik, kis zavart okoz, emiatt egy kisebb kormánymozdulatot kell végezni, azt korrigálni, emiatt újra korrigálni...

A jármű, az autó nem harci és nem fenyegető eszköz, nem lehet sem az indulatlevezetés, érzelmi kitörés levezetésének eszköze, a vezetés nyújthat harmóniát, okozhat örömet, de ahhoz meg kell adni a módját.

A műszaki szakértő szerepénél fogva az esetek nagy részében utólag „okos”, de a munkája során szerzett tapasztalatok és a balesetek vizsgálataira használt számítógépes matematikai szimuláció (ennek legismertebb és az összes földrészen használt, hazai közreműködéssel fejlesztett programja, a 18 nyelven futó PC-Crash) már az oktatásban és a kutatásban is hatékony eszközt ad a kézbe anélkül, hogy példaként egy eltúlzott sebesség mellett nem tökéletesen üzemelő fék hatását, az útelhagyás, a bekövetkező ütközés következményeit a gyakorlatban kellene kipróbálni.

A szakértői munkával együtt nő azon gyakorlati lehetőségek jelentősége is, ahol a célirányos veszélyhelyzetek megoldását erre a célra kialakított tanpályákon gyakoroltatják.

Végül érdekes megfigyelésként, sok-sok éves szakértői gyakorlatom, több tíz ezer esemény vizsgálata és ezek során megszerzett emberi tapasztalatom azt mutatta, hogy a járművezető személyisége előbb-utóbb hasonlóképpen megjelenik a közlekedésében mint a párkapcsolatában, vagy megfordítva. A járművét kíméletlenül használó, rángató, érzéketlen vezető gyakran a párkapcsolatában is hasonló tulajdonságokat mutathat.

**Dr. Melegh Gábor**

A BME Gépjárművek tanszék  
tanszékvezetője

Az Igazságügyi Műszaki Szakértői  
Bizottság Közlekedési Bizottság elnöke

A Magyar Igazságügyi  
Szakértői Kamara elnöke