

## Az idős gyalogosok és a gyermekek közlekedési baleseteinek okairól

*Dr. Gábor László t. főhadnagy,*

a PKKB közlekedési bűncselekmények csoportjának vezető bírása

A Magyar Néphadsereg korszerűen motorizált. Nagy gépjármű állományának az ellátás, a kiképzés, a gyakorlatozás stb. érdekében a közforgalomban való állandó mozgatása sok gépkocsivezetőt igényel és folyamatosan egyre több honvédségi gépjárművezető kiképzését, továbbképzését teszi szükségessé.

A gépjárművezetők magasabb fokú képzése, a gépjármű balesetek számának további csökkentése érdekében igen nagy jelentőségű, hogy a gépjárművezetők – köztük a nagyszámú honvédségi gépjárművezetők is – vezetés közben különös figyelmet fordítsanak a csökkent, illetve a még fejletlen érzékszervekkel rendelkező gyalogosok – idősebbek és gyerekek – közlekedési hiányosságaira.

Az utóbbi években hazánkban igen sok idős gyalogos és gyermek szenvedett súlyos közlekedési balesetet. A legújabb statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy a gyalogosok elütéséből származó közlekedési balesetek, az összes balesetek kb. 26<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-át teszik ki és ez a baleseti arányszám sajnos emelkedő tendenciát mutat.

Az idős gyalogosok közlekedési balesetei közül aránylag igen sok végződik halálos eredménnyel. Az újságokban naponta olvashatjuk, hogy idős emberek, részben a járművezetők figyelmetlensége, fegyelmetlensége vagy agresszivitása, részben a saját figyelmetlenségük, érzékszervi hiányosságaik, vagy kedvezőtlen egészségi állapotuk miatt válnak a közlekedési balesetek áldozataivá.

Az összes sérüléssel járó balesetek számához viszonyítottnak, a sérüléssel járó gyermekbalesetek száma aránylag nem magas, az alig valamivel több a balesetek 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-ánál. Feltűnő azonban az, hogy ezen az arányszámon belül igen magas a hat éven aluli gyermekek baleseti aránya, az messze meghaladja az ilyen korú gyermekek forgalomban való részvételének az arányát. A másik feltűnő jelenség az, hogy a gyermekbalesetek nagyobb része vidéken következik be és ebből arra lehet következtetni, hogy vidéken – ahol általában kisebb a forgalom, – a gyermekek közlekedése kevésbé biztosított.

Köztudott, hogy a közlekedési balesetek bekövetkezésének számos és igen változatos okai vannak. A járművezetők és a gyalogosok közlekedési erköl-

csének a szilárdsága, a járművezetők képzettsége, tapasztaltsága, a járművek biztonsági berendezéseinek a minősége és állapota, az út, a látási és a forgalmi viszonyok milyensége, a járművezetők ezekhez való alkalmazkodása, a forgalmi jelzések, a forgalomirányítás helyes és következetes volta, a gyalogosok közlekedésének a kulturáltsága, a gyermekeknek a helyes és biztonságos közlekedésre való nevelése, ellenőrzése stb., mind szerepet játszanak abban, hogy a közlekedési balesetek aránya hogyan alakul.

A közlekedési balesetek oktatását nemcsak általánosságban és nemcsak annak megállapításával kell elvégezni, hogy egy konkrét közlekedési baleset a KRESZ melyik forgalmi szabályának a megszegése miatt következett be, és hogy a közlekedési balesetek hány százaléka következik be valamilyen okból, hanem az oktatást a különböző közlekedési baleset fajták szubjektív és objektív okainak a tudományos feltárásával, megállapításával és összegezésével kell végezni és a kapott eredményekből kell levonni azokat a következtetéseket amelyek hozzásegítenek a különböző jellegű balesetek megelőzéséhez, a szükséges intézkedések megtételéhez.

Míndezek előrebocsátása után, a statisztikai adatokat mellőzve és a bírósági gyakorlatra támaszkodva, de a teljesség igénye nélkül, vegyük számba a balesetek két leggyakoribb és legveszélyesebb fajtáját, az idős, – hatvan évnél idősebb – emberek közlekedési baleseteit és a gyermekbaleseteket. Vizsgáljuk meg, hogy e baleseteket milyen okok váltják ki, vagy azok bekövetkezését milyen okok segítik elő.

A cikk korlátozott terjedelme nem ad lehetőséget arra, hogy minden tekintetben teljes elemzésre törekedjünk. Célunk nem is az, hogy tudományos igényű oktatást adjunk, csupán arra törekszünk, hogy a rendelkezésünkre álló bírósági gyakorlatra és a bíróság előtt már tárgyalat ügyekből levont tapasztalatokra támaszkodva, megközelítőleg rámutassunk arra, hogy az idős gyalogosok és a gyermekek baleseteit milyen okok váltják ki, a balesetek bekövetkezésében a járművezetők és a sértettek milyen részben és milyen magatartással vesznek részt, milyen más körülmények segítik elő a balesetek bekövetkezését és melyek azok a jelenleg érvényben levő szabályok, amelyek betartása mellett az ilyen jellegű balesetek nem következtek volna be.

A gyakorlat azt igazolja, hogy a közlekedési baleseteket előidéző tényezők között első helyen a járművezetők és a gyalogosok alkoholos állapotát – ittasságát – kell megemlíteni.

A közlekedési baleseti statisztikák adatai szerint hazánkban az ittasság jelentős mértékben játszik szerepet a közlekedési balesetek bekövetkezésében, megközelítőleg minden ötödik közlekedési baleset ittasság okából történik. De ennél lényegesen magasabb az ittasság okából bekövetkezett balesetek száma, ha azokat a baleseteket is ideszámítjuk, amelyeknek a bekövetkezését a sértett gyalogos ittassága váltotta ki. Az ilyen okból bekövetkezett balesetek értékelésénél a gyakorlatból egyértelműen le lehet vonni azt a következtetést, hogy az ittas járművezetők általában súlyosabb kimenetelű közlekedési baleseteket okoznak, mint azok a járművezetők, akik a baleset pillanatában nem voltak szeszes ital hatása alatt.

Köztudott, hogy az alkohol kedvezőtlenül befolyásolja a figyelem összpontosítását, lassítja az észlelést, a reflexműködést, csökkenti a gátlásokat, az önfegyelműzőképességet, az önkritikát, az érzékszervek – a látás, a hallás –

teljesítőképességét és sok más olyan tünetet is előidézik amelyek rontják a biztonságos vezetés képességét. Orvosilag bizonyított, hogy még enyhébb alkoholos befolyásoltság mellett is megkétszereződik és hogy közepesfokú ittasságnál harminc-százszoros mértékűre emelkedik a baleseti veszély. Widmark megfigyelése szerint 0,5 ezrelékes alkoholszint alatt (kb. 20 gramm alkohol, azaz kb. 0,2 dl 10 százalékos bor, 40 ml pálinka) ritkán vagy alig jelentkeznek az ittasságnak a klinikailag észlelhető tünetei. Ennek ellenére mégis megállapítható, hogy ez a kis mennyiségű alkohol is zavarja az érzékszervek működését, ez is emeli a baleseti veszély mértékét, mert már ebben az állapotban is romlik az észlelési képesség és az önbizalom növekedése következtében csökkennek a vezető gátlásai, romlik ítélőképessége és önkritikája.

Az ittasság értékelésével kapcsolatosan a gyakorlatban igen sok probléma merül fel. Ezúttal e témakörben csak arra mutatunk rá, hogy a közlekedési büntető ügyek nyomozása során, a járművezető vérének alkoholszint tartalmát ma már megnyugtató módon meg lehet állapítani a Widmark-féle eljárással. E vizsgálat megbízhatósága ellen a bírói gyakorlatban kétségek csak akkor támadnak ha a vizsgált személyen észlelt klinikai tünetek nem támasztják alá, a vizsgálat során megállapított alkoholkoncentrációt. Ilyen eset azonban csak nagy ritkán fordul elő és ilyen esetekben is mindig megállapítható, hogy az ellentét azért jelentkezik, mert a vérvétel nem az előírt körülmények között történt.

Az utóbbi években országszerte elterjedt a Nagy-Zsigmond-féle alkohol-szonda használata, amelyben savas ammoniumbikromát van és amely az alkohol hatására elszíneződik. A szonda használata csupán tájékoztat arról, hogy a vizsgált személy fogyasztott-e szeszes italt, de nem képez tárgyi bizonyítékot. Az ittasság fokának a bizonyítása a véralkoholvizsgálat eredményével és az orvosilag megállapított klinikai tünetek lerögzítésével történik.

Az ittas járművezető vezetés közben különböző közlekedési szabálytalanságokat követ el és ezek a szabálytalanságok előbb-utóbb balesetbe vezetnek. A baleset okaként ilyen esetekben is mindig valamelyik közlekedési forgalmi szabály megsértését állapítják meg, valójában azonban a baleset közvetlen oka az ittasság.

A bírósági gyakorlatban igen sok példa van arra, hogy még az enyhe befolyásoltság hatása alatt levő járművezető sem tudja kifejezni teljes mértékben vezetési képességét, hogy nem tud biztonságosan vezetni.

Egyik ügyben a bíróság megállapította, hogy az a gépkocsivezető, aki több mint tíz éves vezetési gyakorlattal rendelkezett, soha balesetet nem okozott, és akit munkahelyén józan életű és a munkáját igen jól végző gépkocsivezetőként ismertek, akkor okozott életében először balesetet, amikor kitudtése alkalmából összesen három deciliter bor elfogyasztása után vett részt a közúti forgalomban. A baleset oka az volt, hogy a szeszes italtól enyhe mértékben befolyásolt gépkocsivezető, vezetés közben a szeszes ital miatt, a veszélyes helyzetet néhány tized másodperccel később észlelte és reflexeinek késedelmeskedése miatt, elkésve fékezett.

A szeszes ital nemcsak a járművezetők vezetési képességeit rontja, de hasonló következményeket vált ki a gyalogosok magatartásánál is, közlekedésük biztonságát csökkenti. Az ittas gyalogos érzékszerveinek a teljesítőképessége csökken, figyelmének az összpontosítása romlik, lassul az észlelési képessége,

reflexműködése, bátrabb, gátlástalanabb lesz, elveszti önkritikáját, rosszabbul lát, hall, bizonytalanabban megy és váratlan, következetlen magatartásokra is hajlamossá válik. Az ittas gyalogos bizonytalankodása megzavarja a járművezetőt és fokozza a baleseti veszélyt. Abban a szerencsétlen esetben pedig, amikor az ittas járművezető, a közúton váratlanul ittas gyalogossal találkozik, a közlekedési veszély mértéke a sokszorosára fokozódik.

Egyik nemrég tárgyalta ügyben a bíróság azt állapította meg, hogy a gépkocsivezető szeszes italtól közepesen befolyásolt állapotban, kedvezőtlen út és látási viszonyok között, városi világítással, lakott területen, úgy közlekedett kb. 95 km/ó sebességgel, hogy csupán 8–10 méter távolságra látott előre, holott az útviszonyokra figyelemmel a gépkocsi féktávolsága legalább 60–80 méteres előrelátást igényelt volna. Emiatt az úttesten a kijelölt gyalogátkelőhelyen áthaladó és szintén ittas gyalogost csak akkor vette észre, amikor már néhány méterre megközelítette. A halálos baleset bekövetkezését ilyen körülmények között nem háríthatta el, annak bekövetkezése szükségszerű volt, de ha bármelyik közülük nem lett volna ittas, a baleset feltehetően nem következett volna be.

Az idősebb gyalogosokat a leggyakrabban az úttesten való áthaladás közben éri közlekedési baleset. A baleset vagy olyankor következik be, amikor a kijelölt gyalogátkelőhelyen, az ún. „zebrán” elsőbbségi helyzetben haladnak át, vagy amikor nem kijelölt gyalogátkelőhelyen kísérik meg az úttesten való áthaladást. Köztudott, hogy a KRESZ rendelkezése értelmében a gyalogosnak a kijelölt gyalogátkelőhelyen áthaladási elsőbbsége van, tekintet nélkül arra, hogy melyik oldalról kel át az úttesten. A jármű vezetője a kijelölt gyalogátkelőhelyet csak fokozott óvatossággal közelítheti meg és a gyalogos zavartalan áthaladását lassítással, szükség esetén megállással is biztosítani köteles.

Közismert az új KRESZ-nek az a rendelkezése is, hogy a járművezetőnek – a zebrára tekintet nélkül is – fokozatosan ügyelnie kell, ha az úttesten gyermekek egyenként vagy csoportosan haladnak át, vagy ha az úttesten láthatóan testi fogyatékosokban szenvedő, vagy olyan személy halad át, akiről – koránál vagy állapotánál fogva – felismerhető, hogy nem képes biztonságosan, saját testi épségét megóvva közlekedni.

A KRESZ azonban azt is előírja, hogy a gyalogos elsőbbségi helyzetben is köteles a saját biztonságára vigyázni. Ezért a járdáról való lelépés előtt meg kell győződnie a járműforgalomról és ha azt látja, hogy a közeledő jármű vezetője a jármű lassításával vagy megállításával már nem tudja biztosítani áthaladását, a járdáról nem léphet le. A járdáról való lelépése után a gyalogos az úttesten késedelem nélkül, – folyamatosan és határozottan – köteles áthaladni és az áthaladás során nem tanúsíthat olyan váratlan magatartást, amely a járművek vezetőit megzavarhatja vagy megtévesztheti.

Ezekből a rendelkezésekből következik, hogy a gyalogos áthaladási elsőbbsége az említett helyeken nem feltétel nélküli, hanem az említett feltételekhez kötött áthaladási elsőbbség.

A gyalogosok nagy része nem rendelkezik járművezetői ismeretekkel, s még kevesebben rendelkeznek ilyen gyakorlattal. Legnagyobb részüknek nincsenek műszaki ismereteik, járatlanok a járművek sebességének, féktávolságának, sőt általában a távolságok reális megítélésében. Nem tudják felmérni, hogy a közeledő jármű vezetője milyen vezetési adottságokkal, tapasztalatokkal, észlelési képességgel rendelkezik, hogy a jármű fékberendezése milyen lassulást képes

biztosítani. Ezeknek az ismereteknek és tapasztalatoknak a hiányában a gyalogosok a legtöbb esetben nem tudják megbízhatóan megállapítani, hogy a kijelölt gyalogátkelőhely felé közeledő jármű vezetője, a jármű lassításával vagy megállításával képes lesz-e a gyalogos veszélytelen áthaladását biztosítani. Ezért rendelkezik úgy a KRESZ, hogy a gyalogos azokon a helyeken is ahol áthaladási elsőbbséggel rendelkezik, csak akkor léphet le a járdáról ha nyilvánvaló, – tehát minden kétséget kizáróan megállapítható – hogy a jármű vezetője biztosítani tudja a gyalogos áthaladását. A gyakorlatban olyankor kezdi meg az áthaladását amikor a biztonságos sebességgel közeledő jármű még féktávolságon kívül van.

A hivatalos statisztikából az is megállapítható, hogy az idős gyalogosok halálos baleseteinek háromnegyed része Budapesten következik be és csupán egynegyede történik vidéken.

Ennek az aránytalanságnak több oka van és ebben elsősorban nem az játszik szerepet, hogy Budapesten több idős ember közlekedik mint vidéken, hanem az, hogy itt nagyobb a forgalom és emiatt az idős emberek gyakrabban kerülnek érintkezésbe a közúti járművekkel. A bírósági ügyek tapasztalataiból az is megállapítható, hogy egyes gépjárművezetők az idős emberek közlekedésével szemben nem tanúsítanak nagyobb figyelmet és óvatosságot mint amilyent általában a gyalogosokkal szemben tanúsítanak.

Figyelemreméltó adat az is, hogy a balesetet szenvedett gyalogosok 12-13%-a kijelölt gyalogátkelőhelyen szenvedte el a sérülést, de a 60 évnél idősebb gyalogosok baleseteinek több mint 15%-a történt kijelölt gyalogátkelőhelyeken. Ennek a kedvezőtlen aránynak is számos oka van és ezek közül első sorban azt kell megemlítenünk, hogy az idős gyalogosok általában jobban betartják a gyalogosokra vonatkozó közlekedési szabályokat mint a fiatalabb gyalogosok, az úttesten való áthaladáshoz általában a kijelölt gyalogátkelőhelyet veszik igénybe és ezért éri őket ezeken a helyeken, a számarányukat meghaladó mértékben baleset. De ennek oka az is, hogy a kijelölt gyalogátkelőhelyre szabálytalanul ráhajtó járművek elől nehezebb mozgásuk és kedvezőtlenebb egészségi állapotuk miatt nehezebben tudnak kitérni.

A gyakorlatból azt a következtetést is le lehet vonni, hogy az idősebb gyalogosok kedvezőtlen egészségi állapotuk, nehezebb mozgásuk, gyengébb reflexeik és idegállapotuk miatt, a veszélyes helyzeteket nehezebben ismerik fel, a váratlanul felmerülő veszélyt nehezebben tudják elhárítani, kedvezőtlen biológiai állapotuk miatt sokkal sérülékenyebbek mint a fiatalok, náluk gyakran igen enyhe sérülés elszívése esetén is súlyos, sokszor halálos eredmény következik be. Ezért, olyan esetekben amikor idős gyalogosok kerülnek a járművek útjába, a balesetek megelőzése érdekében sokkal nagyobb óvatosságot és gondosságot kell kifejteni mint amilyent a gyalogosok közlekedésének biztonsága érdekében általában tanúsítanak.

A baleseti statisztikából az is megállapítható, hogy szürkületben vagy éjszaka, kellően nem világított úttesten, közel négyszer annyi gyalogos szenved balesetet mint teljesen világítás nélküli úttesten. Nehéz kielemezni ennek a kivívó aránytalanságnak a magyarázatát. Mégis arra kell következtetnünk, hogy a részben kivilágított (nem kellően világított) úttesten, a gyalogosok nagyobb biztonságban érzik magukat mint a teljesen kivilágítatlan úttesten. Arra számítanak, hogy a járművezetők látják őket és hogy biztonságuk érdekében meg-

teszik majd a szükséges intézkedéseket. A járművezetők azonban, mert sok esetben nem használják ilyenkor a tompított fényszórót, hanem csupán városi világítással közlekednek, az úttesten levő gyalogost nem veszik észre, vagy későn észlelik és emiatt a balesetet nem tudják elhárítani. Ezzel szemben a teljesen kivilágítatlan úttesten a gyalogos és a járművezető éppen a látás teljes hiánya miatt nagyobb óvatossággal közlekedik. Ilyen úttesten a gyalogosok nagyobb figyelmet fordítanak a járműre, a járművezetők pedig legalább tompított fényszórót használnak és így rendszerint időben észlelik a gyalogost és lehetőségük nyílik a baleset megelőzésére.

A statisztika képet ad arról is, hogy igen jelentős számban szenvednek gyalogosok, – főleg idős gyalogosok, – balesetet a személyszállító tömegközlekedési járművek megállóhelyeinél, a járművek megállása vagy indulása közben. Ezek közül sok baleset kizárólag a gyalogos hibája miatt következett be, mert szabálytalanul haladtak át a járművek előtt, a le vagy felszállásnál figyelmetlenek voltak, a járművek kapaszkodóit a leszállás után sem engedték el és ezért a jármű továbbindulásakor őket elrántotta, mert elmulasztották a járművekben való kapaszkodást. Sok esetben azonban a baleset azért következett be, mert a járművek vezetői nem tartották be a járművek indításával kapcsolatos előírásokat, a le és a felszállás befejezésének bevárása és az ajtók becsukása előtt indították el a járművet.

A járművezetők jól ismerik azokat a közlekedési szabályokat amelyek a gyalogosok közlekedésének a biztonságát vannak hivatva biztosítani. A gyakorlati tapasztalatok azonban azt bizonyítják, hogy az említett szabályokat nem alkalmazzák mindig tudatosan. A bíróságok által elbírált ilyen típusú ügyekből megállapítható, hogy sok gépkocsivezető úgy közelíti meg azokat a helyeket ahol a gyalogosoknak elsőbbsége van, hogy csupán formálisan lassít és arra számít, hogy a gyalogos biztosítani fogja a gépjármű elhaladását.

Mások, bár látják a kijelölt gyalogátkelőhelyre lépő vagy azon már haladó gyalogost, arra számítanak, hogy a gyalogos előtt vagy mögött még el tudnak haladni és ezért a sebességet nem csökkentve hajtanak rá a kijelölt gyalogátkelőhelyre, vagy a járda és a járdasziget közötti útrészre. A legtöbb gépjárművezető a gyakorlati közlekedésben nem mérlegeli a gyalogos korát és állapotát, tudatosan nem figyeli meg azt, hogy a jármű előtt haladó gyalogos olyan személy-e aki képes a biztonságos közlekedésre. A gyakorlat azt mutatja, hogy sok járművezető még a baleset megtörténte után sem tudja azt, hogy az általa elütött gyalogos milyen korú vagy állapotú lehetett. Volt olyan ügy a bíróság előtt amelynek vádlottja még a baleset után is abban a meggyőződésben volt, hogy a kijelölt gyalogátkelőhelyen elütött gyalogos kb. 14–15 éves iskoláslány, holott valójában a balesetet szenvedett gyalogos 60 évnél idősebb asszony volt.

A legtöbb járművezető vezetés közben nem is gondol arra, hogy a gépkocsi előtt áthaladó gyalogos bár látja a közeledő gépkocsit, abban a tudatban halad át az úttesten, hogy a gépkocsi vezetője biztosítani fogja az ő áthaladását. A gyalogosok egy része nem rendelkezik megfelelő érzékkel a távolság és a sebesség felbecsülésére és ezért helytelenül méri fel a közeledő gépkocsi távolságát és sebességét. Máskor amikor a járdáról lelépnek, a gépkocsi felé tekintenek ugyan, de nem a gépkocsit nézik, hanem másra figyelnek és ezzel megtévesztik a gépkocsivezetőt, aki arra számít, hogy a feléje néző gyalogos a gép-

kocsit figyelni és ezért óvatosan fog közlekedni. A gépjárművezetők nagy része általában nem számít arra, hogy a gyalogost valamilyen váratlan esemény, – az úttest másik oldalán közlekedő jármű, az úttest közepén haladó villamos vagy a másik sávban közlekedő gépkocsi stb. – váratlanul visszalépésre kényszerítheti és így a gépkocsi útjába kerülhet. Sok esetben a gépkocsivezető helytelenül méri fel a gyalogos haladási sebességét, vagy nem számít arra, hogy a gyalogos váratlanul lelassítja vagy felgyorsítja lépéseit és emiatt kerülhet a gépkocsi útjába. Télen a veszély fokozottabb mértékben jelentkezik, mert a jobban felöltözött gyalogosok – különösen az idős gyalogosok –, a havas, síkos úttesten nehezebben mozognak, haladás közben arra figyelnek, hogy a jeges, csúszós úton el ne essenek, a kalapok, kendők, fülvédők stb. használata, a szemüvegek bepárásodása miatt rosszabbul hallanak és látnak, a nehezebb időjárási viszonyok miatt figyelmük jobban megoszlik és így közlekedésük biztonságára kevesebb figyelmet tudnak fordítani.

Sok baleset következik be azért, mert a járművezetők nem tartják be a párhuzamos közlekedésnek azt a szabályát, hogy tilos a kijelölt gyalogátkelőhely előtt, a másik forgalmi sávban lassító vagy álló jármű mellett elhaladni, ha a gyalogátkelőhelyen gyalogos megy át. Érdekes jelenség, hogy ilyen baleset bekövetkezése esetén sok gépjárművezető védekezik azzal, hogy azért nem állt meg, mert nem vette észre a másik gépkocsi előtt áthaladó gyalogost és nem is számított arra, hogy a másik gépkocsi azért lassított vagy állt meg, mert előtte gyalogos haladt át. Általában azzal védekeznek, hogy a másik gépjármű kanyarodására vagy más okból történt megállására számítottak, holott az adott helyzetben az volt a kézenfekvő, hogy a másik gépjármű a kijelölt gyalogátkelőhely előtt a gyalogos közlekedése miatt lassított vagy állt meg.

Idős gyalogosok közlekedési balesetei gyakran következnek be olyan útkereszteződésben, ahol nincs kijelölt gyalogátkelőhely. A tapasztalat azt mutatja, hogy ilyen helyeken a baleset oka rendszerint az, hogy a gépjárművezetők abban a tudatban, hogy itt a gyalogosnak nincs áthaladási elsőbbsége, a sebesség csökkentése nélkül keresztezik a gyalogos útját, mert arra számítanak, hogy ezeken a helyeken a gyalogos részükre elsőbbséget fog biztosítani. Miután a járművezetők egyrésze, vezetés közben a gyalogosok korát és állapotát tudatosan nem figyelni, az idős gyalogosok biztonságát szolgáló előírásokat gyakran nem tartják be és ez a mulasztás balesethez vezet. A gyalogosok nagyrésze viszont ilyen helyeken is abban a meggyőződésben közlekedik, hogy biztonságos áthaladásukat a járművezetők biztosítani fogják.

Az kétségtelen, hogy olyan útkereszteződésben, ahol nincs kijelölt gyalogátkelőhely, a gyalogos nem rendelkezik áthaladási elsőbbséggel és ezért mielőtt az úttestre lép köteles meggyőződni az áthaladás veszélytelenségéről és úgy köteles áthaladni az úttesten, hogy a járművek forgalmát ne zavarja. Mégis miután a KRESZ ezeken a helyeken is leheróvá teszi a gyalogos áthaladását, a járművezetőknek számítaniuk kell arra, hogy ezeken a helyeken gyalogos közlekedés várható és hogy a gyalogosok között lehetnek olyanok is, akik testi fogyatékoságuk, koruk vagy állapotuk miatt nem képesek a saját biztonságukra vigyázni. Ezért balesetveszélyes helyzet alakulhat ki, amennyiben nem csökkentik a sebességet és nem fejtik ki vezetés közben a tőlük elvárható figyelmet és körültekintést.

Hasonló okból következnek be a balesetek akkor is, ha a gyalogos olyan helyen megy át az úttesten ahol nincs elsőbbsége, vagy ahol tilos az áthaladás.

Számos olyan ügy került a bíróság elé amelyekből megállapítható volt, hogy a baleset azért következett be, mert a szabálytalanul, de még a gépkocsi féktávolsága előtt az úttestre lépő és azon áthaladni szándékozó gyalogos nem figyelt a közeledő gépkocsi felé, a gépkocsivezető pedig abban a meggyőződésben, hogy neki van áthaladási elsőbbsége, bár látta a gyalogost, sebességsökkenés nélkül folytatta útját és így ütötte el a gyalogost. A bírósági gyakorlatból arra is lehet következtetni, hogy egyes gépkocsivezetők nem fordítanak kellő gondot a gyalogosok biztonságára, ha úgy érzik, hogy saját közlekedésük megfelel a szabályoknak és az esetleges balesetért ők nem lennének hibázathatók.

Ez az álláspont helytelen, jogilag és erkölcsileg is súlyosan elítélendő. A KRESZ rendelkezési értelmében, a közúti forgalom minden résztvevőjének éberem, kellő figyelemmel és úgy kell közlekednie, hogy magatartása a személy és vagyónbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat a közlekedésben ne zavarjon és a közút használatában ne akadályozzon. Ez a rendelkezés, de ezen kívül a közlekedési erkölcs és a mindenkire kötelező udvariasság is azt diktálja a járművezetőknek, hogy akkor is kötelesek mindent megtenni a balesetek megelőzése érdekében, ha balesetveszélyes helyzet bekövetkezésében vétlenek, ha a balesetveszélyes helyzetet kizárólag mások szabálysértő magatartása vagy mulasztása váltotta ki. De ezen túlmenően a gépkocsivezető büntetőjogilag is felelős a bekövetkezett balesetért, ha a szabálytalanul közlekedő gyalogos olyankor lép az úttestre amikor a gépjármű még féktávolságon kívül van és amikor a gépjárművezető a balesetet a jármű lassításával vagy megállításával még elháríthatta volna, ha az elhárítás érdekében a szükséges és megtehető intézkedéseket nem tette meg.

Általában megállapítható, hogy egyes gépjárművezetők a gyalogosok közlekedését biztosító szabályokat a gyakorlatban nem alkalmazzák mindig tudatosan és kellő határozottsággal, és ezen belül az idősebb és a testi fogyatékosokban szenvedő gyalogosok közlekedésének a biztonságára nem fordítanak olyan nagy figyelmet, mint amilyen az adott esetben indokolt lett volna. Sok gépkocsivezető az idős vagy testi fogyatékosokban szenvedő gyalogosok láttán sem változtat vezetési módszerein, nem is gondol arra, hogy az ilyen gyalogosok jelentős hátrányban vannak a fiatalabb, testileg és lelkileg ép gyalogosokkal szemben és ezért ilyen esetben fokozottabb figyelmet és óvatosságot kell tanúsítani.

Ha az ilyen típusú balesetek okait kutatjuk, az derül ki, hogy sok esetben a járművezetők figyelmetlensége, felületessége, máskor a járművezetők agresszív, antiszociális vagy önzésre hajlamos jellemvonása vezetett az idős gyalogos közlekedési balesetének bekövetkezéséhez.

A tárgyilagosság kedvéért meg kell állapítani azonban azt is, hogy az idős gyalogosok által elszenvedett balesetek jelentős részében a járművezetők szabálysértése mellett a gyalogosok szabálytalan közlekedése, figyelmetlensége, tudatlansága vagy felületessége is szerepet játszott abban, hogy a baleset bekövetkezett, sok esetben pedig kizárólag a gyalogos hibája vezetett a baleset bekövetkezéséhez.

A gyalogosok, – különösen az idős gyalogosok – az esetek több mint 60%-ában a balesetet az úttesteu való szabálytalan haladással vagy áthaladással, a tilos jelzésen való áthaladással, az álló járművek előtt vagy mögött való közle-



kedéssel, a mozgó járműre való fel- vagy leszállással és a tömegközlekedési járművekben a kapaszkodás elmulasztásával idézték elő. Az idős gyalogosok a szabálysértéseket általában a személyükben rejlő kedvezőtlen biológiai vagy pszichológiai adottságok miatt követték el. Sok esetben a látás, a hallás vagy a mozgásreflexek korlátozottak voltak vagy hiánya, a bizonytalan járás, az egyensúlyérzék csökkent volt, a veszélyhelyzet fel nem ismerése, a járművek távolságának vagy sebességének helytelen értékelése vagy az idős korral járó valamely más egészségromlás váltotta ki a baleset bekövetkezéséhez vezető szabálysértés elkövetését.

A bíróság előtt folyamatban volt ügyekből megállapítható az is, hogy igen sok idős ember egyáltalán nincs tisztában azzal, hogy őt a közúton való közlekedés közben milyen veszélyek fenyegetik. Sokan nem ismerik a közlekedési szabályokat, mások a saját közlekedési képességeiket becsülik túl. A bírósági gyakorlatban talákoztunk már olyan idős gyalogossal is, aki csak a baleset után tudta meg, hogy rövidlátó és ezért nem látta meg a feléje közeledő gépkocsit, mások azért nem hallották meg a villamos csengőjelzését mert az amúgy is megromlott hallásukat télen fűlvédő vagy fejkendő használatával még jobban csökkentették.

Álláspontunk szerint fokozni lehetne az idős gyalogosok közlekedésének a biztonságát ha ezek a gyalogosok tisztában lennének az őket fenyegető közlekedési veszéllyel, ha ismernék a közlekedési szabályokat, a saját közlekedési képességeik határait, a gépjárművek mozgási törvényeit, ha a járművek sebességét és távolságát megközelítőleg meg tudnák becsülni, ha ismernék a sebességnek megfelelő féktávolságot stb. Helyesnek tartanánk ha ezekről a kérdésekről a sajtó, a rádió és a televízió rendszeresen tájékoztatná az idős embereket. De célszerűnek látszik előadások szervezése is, amelyeken az idős embereket fel lehetne világosítani ezekről a kérdésekről. Erre annál is inkább szükség van, mert a gyalogosok közlekedési ismereteinek a bővítése érdekében eddig még igen kevés erőfeszítést tetrünk.

A gyermekek baleseteinek és a gyermekek által okozott baleseteknek az okai igen változatosak és sok tekintetben különböznek Budapesten és vidéken.

A vidéki gyermekek – elsősorban a har éven aluliak – lazább szülői felügyelet és ellenőrzés alatt állnak mint a hasonló korú fővárosi gyermekek, gyakrabban tartózkodnak felügyelet nélkül az úttesten, a közúti forgalmat még nem mindenütt szokták meg, azt kevésbé ismerik és ezért az őket fenyegető veszélyt sem tudják felismerni, megelőzni és elhárítani.

A hat évnél idősebb vidéki gyermekek nem ismerik megfelelően a gyalogosokra vonatkozó közlekedési szabályokat, azok betartására nem fordítanak gondot. Nem ismerik a kerékpározás szabályait és ezért azokat gyakran nem tartják be.

A gyermekek közlekedési ismereteinek a bővítésére sem a szülők, sem a pedagógusok, szervezeten és rendszeresen nem fordítanak elég gondot, a közlekedésből a gyermekekre háruló veszélyt nem mindig értékeli valósan.

Miután vidéken ritkább a forgalom és kevesebb az útkereszteződés, a járművek nagyobb sebességgel közlekedhetnek mint Budapesten. A nagyobb sebességgel bekövetkezett ütközések pedig általában súlyosabb sérüléseket eredményeznek mint a kisebb sebességgel történő elütések.

Nincsenek pontos adataink arról, hogy a balesetet szenvedett és a balesetet okozott gyermekek nemük szerint hogyan oszlanak meg és azt sem tudjuk pontosan, hogy milyen korú gyermekek szenvednek vagy okoznak a leggyakrabban balesetet. A bíró gyakorlatban előforduló ilyen ügyekből arra lehet következtetni, hogy a gyermekbaleseteket kétharmadában fiúgyermekek és ezek közül is általában a 7-12 éves korú gyermekek szenvedik el vagy okozzák a legtöbb balesetet. Ennek a jelenségnek elsősorban az az oka, hogy a fiú gyermekek gyakrabban tartózkodnak az utcán mint a leánygyermekek, akik általában lakáshoz kötött játékot játszanak, a fiúgyermekek élénkebbek, bátrabbak és hajlamosabbak a csínyek elkövetésére. Ez a tapasztalat arra int, hogy a megelőzés érdekében elsősorban a fiúgyermekre és ezek közül is elsősorban a 7-12 éves korúakra kell a legnagyobb figyelmet fordítani.

Az elmondottak után tekintsük át röviden azt, hogy általában milyen közlekedési szabálytalanságok vezetnek a gyermekbalesetek bekövetkezéséhez, hogy a járművezetők, a szülők, a gyermekek felett felügyeletet gyakorló személyek, vagy maguk a gyermekek, általában milyen magatartással idézik elő a közúti baleseteket. Meg kell jegyeznünk, hogy az ilyen jellegű közúti baleseteknek sokszor több oka is van, gyakran a járművezetők és a szülők vagy a járművezetők és gyermekek együttes szabályszegése eredményezi a balesetet.

Miután a legtöbb gyermekbaleset a járművezetők hibájából következik be, először ezeket az okokat vegyük számba.

A járművezetők a baleseteket általában a KRESZ különböző forgalmi szabályainak figyelmenlenségéből, gondatlanságból vagy felületességből történő megszegésével okozzák. A gyakorlatból az állapítható meg, hogy a járművezetők jelentős része vezetés közben nem számol azokkal a már említett pszichikai és biológiai tényezőkkel amelyek a gyermekek közlekedésében fokozottabb baleseti veszélyt teremtenek. Ezért nem tulajdonítanak vezetés közben különös jelentőséget a KRESZ azon rendelkezéseinek amelyek a gyermekek biztonságát védik. Egyes járművezetők a megszokott vezetési módszereik szerint vezetnek és tudatosan nem törekednek nagyobb vezetési biztonságra olyan helyeken és olyan esetekben, amikor a forgalomban érintkezésbe kerülnek vagy kerülhetnek a gyermekekkel. Sok járművezető nem tudja, még többen vezetés közben nem is gondolnak arra, hogy a gyermekek a már említett pszichikai és biológiai adottságaik folytán nem képesek a saját biztonságukra kellően vigyázni és ezért ilyen esetekben nekik kell fokozottabb gondosságot kifejtteniük.

Minden járművezető tudja, hogy a „Gyermekek” veszélyt jelző tábla arra figyelmeztet, hogy a gyermekeknek az úttestre lépésével fokozottan számolni kell, hogy a jármű a játszótér, iskola, vagy gyermekátkelőhely felé közeledik.

A gyermekbalesetek megelőzésének első feltétele az, hogy a járművezetők minden olyan esetben amikor „Gyermekek” feliratú veszélyt jelző táblához közelednek, vagy amikor az úttesten vagy annak közelében gyermeket látnak, számítsanak a gyermek következtelen, váratlan és veszélyes magatartására és ezért ilyen esetekben tudatosan fejtssenek ki az átlagosnál nagyobb gondosságot és körültekintést.

A legtöbb gyermekbaleset – a felnőttkorú gyalogosok baleseteihez hasonlóan – a kijelölt gyalogátkelőhelyen, vagy útkereszteződésekben következik be. Az e helyeken bekövetkezett balesetek oka rendszerint az, hogy a járművezetők a kijelölt gyalogátkelőhely előtt a jármű sebességét nem csökkentik a biztonsá-

ságos sebességre és a gyalogosok sem mindig tartják be a KRESZ-nek azt a rendelkezését, hogy az úttestre lépés előtt kötelesek meggyőződni az áthaladás veszélytelenségéről.

Sok járművezető nem számít arra, hogy a kijelölt gyalogátkelőhely előtt álló és látszólag a járművezető részére elhaladást biztosító gyalogosok mögül, vagy a gyalogosok közül a jármű elé szaladhat egy gyermek. Volt már olyan ügy a bíróság előtt, amelynek tényállása szerint, a halálos baleset azért következett be, mert a kijelölt gyalogátkelőhely szélén várakozó szülő kezéből a gyermek váratlanul kiszakította magát és a jármű elé szaladt, egy másik esetben pedig az iskolából hazatérő gyermek, az uttest túlsó oldalán levő járdán az édesanyját pillantotta meg, és hozzá váratlanul átszaladva futott egy gépkocsi alá. Több gyermekbaleset következett be azért, mert egyes járművezetők párhuzamos közlekedés esetén nem álltak meg a kijelölt gyalogátkelőhely előtt akkor, amikor a mellettük haladó másik jármű lassított vagy megállt, hanem amellet elhaladva ráhajtott a kijelölt gyalogátkelőhelyre és a másik jármű elől váratlanul felbukkanó gyermeket elgázolták.

A gyermekbalesetek bekövetkezésének gyakori oka az is, hogy a kerékpározó gyermekek előzése közben egyes járművezetők nem csökkentik kellően a jármű sebességét, előzéskor és jobbra kanyarodás esetén nem tartanak biztonságos oldaltávolságot, nem számítanak arra, hogy a kerékpározó gyermek figyelmét sok minden lekötheti, hogy sok gyermek dekoncentrált és ezért váratlan mozdulatot is tehet, haladási irányából indokolatlanul kibillenhet, vagy éppen féktávolságon belül szabálytalanul balra a gépjármű elé kanyarodhat.

A bírói gyakorlatból megállapíthatóan a szülők, a gyermek gondozói is követnek el olyan mulasztást, amelyek a gyermekek közlekedési baleseteihez vezetnek. Ezek a mulasztások elsősorban abban jelentkeznek, hogy a gyermekek felügyeletére és ellenőrzésére nem fordítanak elég gondot – különösen vidéken – elnézik, hogy a közlekedési tapasztalatokkal nem rendelkező, a veszély felismerésére képtelen kisebb gyermekek egyedül, felügyelet nélkül tartózkodnak az úttesten, a forgalmas főútvonalakon egyedül haladnak át, azok közelében játszadoznak, megengedik, hogy a gyermekek megfelelő biztonsági berendezésekkel el nem látott kerékpárral közlekedjenek forgalmas útvonalakon és gyakran ők maguk is szabálytalanul közlekednek a gyermekkel együtt.

A KRESZ rendelkezései szerint hat éven aluli gyermek, csak felügyelet mellett tartózkodhat főútvonalon. Mégis előfordult, hogy egy négyéves kislányt, amíg szülei az uttest szélénél a szomszédokkal beszélgettek, azért gázolt halálra egy gépkocsi, mert az uttest közepére ült le és ott játszadozott. Több esetben fordult elő az is, hogy a hat évesnél fiatalabb gyermeket azalatt gázolta el a gépkocsi, amíg szülei a kirakatokat nézték.

A KRESZ rendelkezése értelmében közúton csak olyan személy kerékpározhat, akinek ebben kellő jártassága van, 12 éven aluli gyermek azonban felügyelet nélkül csak mellékútvonalon kerékpározhat. E rendelkezés ellenére igen gyakori eset, hogy 12 évesnél fiatalabb és kerékpározni kellően nem tudó gyermekek felügyelet nélkül, a közlekedési szabályokat nem ismerve, az esti szürkületben lámpa vagy hatásos fékberendezés nélkül kerékpároznak a főútvonalon. Sokan elnézik gyermekeiknek, hogy forgalmas és veszélyes útvonalakon rördlizzanak, rollerezzenek, vagy görkorcsolyáznak, Sok szülő – különösen vidéken –, nem gondoskodik arról, hogy a gyermek kerékpárja fel legyen sze-

relve mindazokkal a biztonsági berendezésekkel, – különösen lámpákkal, priz-mával, megbízható fék és kormánykészülékkel, csengővel –, amelyek előfelté-telei a biztonságos kerékpározásnak.

A gyermekek nemcsak szenvedői a közúti baleseteknek, hanem gyakran súlyos balesetek okozói is. A gyermekek általában figyelmetlenségükkel vagy fe-gyelmeztelenségükkel okoznak balesetet. A balesetek oka rendszerint az, hogy gyakran a közút mentén levő létesítmények, vagy az út szélén álló járművek előtt vagy mögül, kapuk alól, máskor a kijelölt gyalogátkelőhelyen várakozó gyalogosok közül váratlanul és féktávolságon belül lépnek vagy szaladnak a közeledő jármű elé.

Sok közúri balesetet okoznak azok a kerékpározó gyermekek, akik váratlanul és szabálytalanul balra kanyarodnak az őket előzni kívánó gépjármű előtt, vagy nem kellően világított területen lámpa nélkül kerékpároznak. Sok gyermek-baleset következik be azért is, mert a kerékpározó gyermekek nem az úttest szélétől számított egy méteres sávon belül és nem egymás mögött közlekednek, hanem az úttest közepén, gyakran többen egymás mellett haladnak, váratlanul irányt változtatnak, vagy figyelmetlenül ráhajtanak a forgalmi elsőbbséggel ren-delkező főútvonalra.

A tömegközlekedési járművekről – elsősorban a villamosokról –, való le-és felugrás, a járművek lépcsőin való utazás, menetközben az ajtók kinyi-tása, a járművek ajtóin és ablakain való kihajolás, a villamosokról az úttest fe-lőli oldalon való leszállás és a járdasziget nélküli villamosmegállóban a be-érkező villamoshoz való váratlanul és figyelmetlen furás, a tömegközlekedési járművek technikai berendezéseinek a fejlettsége, az ajtók ablakok bezártsága miatt ma már rirkábban vezet balesethez, de még ma is előfordulnak ilyen jellegű balesetek.

Évente több idős ember balesete következik be azért, mert a járdaszigettel kiépített villamosmegállóban, a beérkező villamosról váratlanul leugró gyer-mekek elsodorják őket, akik a földre csve gyakran súlyos csonttöréses sérüléseket szenvednek. Különösen peremvárosokban okoznak gyakran közúti balesetet a kapukon váratlanul kihajtó vagy a járdán kerékpározó gyermekek. Az ilyen jellegű balesetek sérültjei a legtöbb esetben szintén idős emberek, akik meg-romlott egészségi állapotuk miatt késve észlelik a veszélyt és ezért azt nem tudják elhárítani.

A közlekedési balesetek megelőzése fontos állami és társadalmi feladat, melynek érdekében hatóságaink igen nagy erőfeszítéseket tesznek. A megelő-zés eredményességét a járművezetők és a gyalogosok a közlekedési szabályok betartásával, a közlekedési erkölcs megszilárdításával, kulturált és előzékeny közlekedéssel segíthetik elő.

Eredményes megvalósítása nélkülözhetetlenné teszi, hogy a sok gépkocsi-val rendelkező állami és társadalmi szerveink, fegyveres testületeink saját állo-mányukon belül minél gyakrabban széleskörű tartalmas felvilágosító, nevelő munkát végezzenek. Cikkemmel is e cél elérésére törekedtem.