

A közlekedésre oktatni, nevelni kell!

Baj van-e nálunk a közúti közlekedéssel? Gyakran elhangzik a kérdés a médiában, szakmai körökben, de még magánbeszélgetésekben is. Választ erre en bloc adni nem lehet, inkább vissza kell kérdezni: milyen értelemben, mihez képest? Mégis elfogadjuk, ha valaki erre azt mondja sommásan, hogy igen. Talán azért, mert ilyenkor átvillan az agyunkon ennek számos eleme, és mindenben találunk valami elmarasztalni valót.

Az úthálózatról alig mondhatunk jót. A hálózatszerkezeti és a minőségi problémák, valamint a meglévők többnyire gyászos állapota a közlekedésbiztonságnak és a gazdasági életnek is rákfenéje. Bizton állítható, hogy az úthálózat korszerűsítése a közlekedésbiztonság növekedésére igen jó hatással van. A keskeny, rossz vonalvezetésű, zsúfolt utak, balesetveszélyes kereszteződések és az emberi türelmetlenség együttesen okozzák a tragédiákat.

A közlekedésszervezés oktalanságai, a valós forgalmi viszonyokhoz való illesztetlenség, felesleges vagy a nagyon hiányzó közlekedési lámpák, a rossz ütemidők, a táblaerdők, a felesleges sebességkorlátozások szituációs zavarokat okoznak, ezek folyamatos felülvizsgálatára lenne szükség. A közlekedő pedig ügyeskedik, a rendőr árgus szemekkel figyel, és intézkedik (pedig segíthetne is!). A megoldás csak az lehet, ha a góc betegségét orvosoljuk.

A gépjárműállomány inhomogenitása is közrejátszik abban, hogy a fenti kérdésre igen a válasz. Csak lépésben haladni képes teherautók, vánszorgó matuzsálemek felborítják az autófolyam egyenletességét, komoly potenciális veszélyforrások, mert a mögöttük lévőket mindent megtesznek, hogy ezeket leküzdjék.

Sokkal együtt vallom, hogy minden bajunk forrása ezen a „színtéren” a szereplők magatartásában keresendő.

Ha légi filmfelvétel készülne a magyar közutakon haladó forgalomról, és például az osztrákról vagy akár a dánról, akkor valószínűleg az alábbi képeket látnánk. A hazai a molekulák hőmozgásához lenne hasonló, cikázik az a rengeteg apró pont, ami a járműveket jelenti. Jobbról, balról előznek, még a leálló sávon is, permanens a sáv-váltás, hárman mennek ott, ahol kettő alig fér el, kamikáze módon szembe mennek olyan „pontok”, akiknek ott helye nem lenne, kereszteződésben egyik sávból a másikba vágnak be. Az osztrák vagy dán képen rendezett áramlást látunk: „pontsorok” haladnak. (Ha egy magyar „volánvirtuózna” ezt megmutatjuk, lesújtóan csak annyit mond: az élehetetlen birkák.)

A közlekedési kultúra meglehetősen alacsony szinten áll (és sajnos onnan mintha nem mozdulna). A közúti közlekedés az önmegvalósítás színtérévé és küzdőtérre vált. Egyes márkáknak, a sötétített üvegnek, egyes személyeknek előjoga van, ezt érvényre is juttatják. Várhatunk-e mást ezen a területen, amikor közlekedési magatartásunk leképezi az élet más területein tapasztalható anomáliákat? A korábinál lényegesen jobban felszínre tört az emberek szembenállása. A gazdasági életben, de ez az élet más területeire is áttért, primátusa van a versenynek, az érdekek meghatározó szerepének, az (erőszakos) érdekvényesítésnek – hirdetjük is ezt, majd hogy nem, mint értéket. Lépten-nyomon tapasztaljuk, a média tele van vele, hogy az agresszivitás, különösen a fiatal korosztályoké, már milyen hatalmas mértéket ölt. A médiának ez is egy a jó témák közül, miközben a filmek, riportok szinte csak erről szólnak, a fiatalok előtt ez a példa áll.

(Folytatás a 66. oldalon.)

*A biztonsági öv lehet, hogy korlátoz a mozgásban,
de még mindig nem annyira, mint a tolószék.*



Dr. Nagyszokolyai Iván

(Folytatás a 3. oldalról.)

A deviáns magatartásuk száma egy még kezelhető értéknél lényegesen nagyobb, és ők is közlekednek (mintha minden kilométerkőnél ott lennének).

Lehet-e valami is tenni, hogy a közlekedés ettől eltérően, minztaszerű legyen? Aligha, hiszen a probléma gyökerei nem a közlekedésben rejlenek, az csak színtér (egy a sok közül), ahol a generális problémák lecsapódnak.

Nyugaton is van verseny, érdek és erőszak, akkor ott miért jobb a helyzet? Talán, mert a fejlődés egy későbbi szakaszában járnak, és a feltételek is mások; És sokkal, de sokkal többet foglalkoznak a közlekedésre neveléssel, és ezt a témát társadalmi szinten nem veszik le a napirendről.

A közlekedésre oktatni, nevelni kell annak minden lehetséges közvetlen és közvetett módján, az életkori sajátosságoknak, élethelyzeteknek megfelelően. Ki törődik ma például az idősök autóztesztésének, közlekedésének sajátosságaival, gondjaival, ki ad nekik tanácsot? Ugyanezt a kérdést kell feltenni egy „veszélyes” korosztály, a kamaszok, huszonéves fiatalok közlekedésre nevelésével kapcsolatban is. És egyáltalában, mindenkit érintően.

Aki jogosítványt kapott az megfontoltságot, intelligenciát, közlekedési kultúrát is kapott? Tehát nem kell vele tovább foglalkozni, mert ő a kész, az ideális vezető? Tudja mindenki, hogy nem, de erre már elfogy a pénz, az energia, a lendület. Pedig ez állami, állami koordinálású feladat lenne, számos civil kezdeménnyel társulva, azt segítve. Ez ma jószerével hiányzik. Fellángolások ugyan vannak, és azok érnek el némi eredményt. Az intézkedések, akciók azonban csak ideig-óráig fékeznek meg, tartják kissé vissza a közlekedés fenegyerekeit, azután minden visszaáll a régi kerékvágásba. És sajnos a fegyelmezettebbek önkontrollja is csökken. Komoly gondnak tekintem, hogy a közlekedési szabályszegéseket, bűncselekményeket az emberek bocsánatos bűnnek tekintik. A közlekedésben bajt okozók megítélése – saját magunkra, illetve rokonainkra, jó ismerőseinket tekintve – minden határon túl elnéző, megbocsátó. De még az idegen bajt okozót (ha csak nem nekünk árt) sem nézzük bűncselekményt elkövetőnek, az egészen extrém eseteket kivéve. Vagyis alapvető baj van a hazai szemlélettel.

Kell a rendőri szigor, a közlekedés „mazsoláit” néha-néha nem árt megbüntetni, hogy érezzék a rend őreinek hatalmát. Parkolási szabálytalanságért, nyugdíjas bácsit vagy hölgyet egy bocsánatos szabályszegésért, esetleg szabálytalan kanyarodásért éjjel után, a kihalt utcán... Miközben a közlekedés körbe sötétített üvegű gengsztereihez nyúlni alig mernek, és esélytelenek a szlalomvirtuózok, a dobhártyát is hasogató kétkerekező motorosok kiemelésében.

Közbevetve hadd mondjam el, hogy van egy álmom a közlekedést segítő rendőrölről. Dugófeloszlató, baleseti eseménynél a többiek haladását terelgető „juhász”, még az egyenruhája is más, és fegyvere, feljelentést megíró pennája sincs. Az emberek a dugóban állva kicsit megnyugszanak, ha ezek a fiúk és lányok a helyszínre érkeztek: menni fog itt kérem hamarosan a dolog. Mondom, csak erről álmodom... Ugyan néha találkozom velük, amikor az adriai tengerparti üdülőhelyek keskeny, zsúfolt utcáin, vagy a tengerpart serpentinjein kigyózó végtelen autósorokat kedélyesen, mosolyogva, de nagyon is határozottan irányítják, SEGÍTIK.

Nem akarok a maiakkal, az új generációt képviselő fiatal rendőrökkel szemben igazságtalan lenni, nagyon előnyös változásoknak vagyok magam is megtapasztalója, de az út még igen hosszú. A közlekedési morál, a közlekedési kultúra törékeny valami, merném kincsnak nevezni. Nagyon hosszú időnek – mondják, ez generációkban mérhető – kell eltelnie ahhoz, hogy kifejlődjön. A gyerek a gépkocsiban az apa vagy az anya mellett ülve lássa, mi is a helyes közlekedési magatartás. Az egyik legjobb hatású nevelő erő, ha nem a legjobb, az a példa, amelyet az embergyerek, majd a jogosítványszerzési kort lassan elérő ifjú lát az autóban ülve. Ha még az eseményeket meg is beszélük, elemzük, netán a mester önkritikát gyakorol (mert apró figyelmetlenség bárkivel előfordulhat), akkor ennél jobb előképző nem is kell. Erőszakos, káromkodó, szabályszegő „tanító-mester” neveltje aligha lesz a közlekedési kultúra élharcosa (nem vetve el az ifjú pálfordulásának a lehetőségét sem). A második legfontosabb nevelő erő az iskola. Kezdjük legfelül, a szakirányú felsőoktatásnál, az ő szintjüknön tudományos igénnyel sokat tesznek az ügy érdekében. Az óvodások, az általános és középiskolások korosztályaira kell a legnagyobb figyelmet fordítani. Azt, hogy mi az illetékesek szándéka és tényleges tevékenysége, sajnos részleteiben nem ismerem. Mint több gyerek befejezett iskolázója elmondhatom, gyermekeim ezzel a témával az iskolában, harminchat iskolaév és az óvoda alatt csak elvétve találkoztak. Arra viszont emlékszem, hogy több mint negyven évvel ezelőtt mint kék nyakkendőst, mit „zaklattak”, pedig jobbára csak néhány Warszawa és Volga volt az utakon.

Mi van a felnőttképzéssel? Azoknak, akik igényelnék, akiket rá lehet erre venni vagy szorítani, alig akad közlekedésbiztonsági témájú képzés, ismeretterjesztés, és ami a legfontosabb gyakorlóhely és eszköz. A harmadik erőt (primus inter pares) a média jelenti, azaz nálunk jelentené, ha tenné. De sajnos nem teszi. (Azzal, hogy a közlekedési tragédiákat a szenzáció szintjén bemutatja, aligha ér el visszatartó hatást.) Ha pénz kell ehhez is, azt elő kell teremteni. Más országokban vajon mi a receptje, hogy ez a téma rendszeresen a képernyőn, újságalapon van? Nálunk, rossz statisztikájú helyzetünkben, a csapból is a közlekedésbiztonságnak kellene folynia. Ehhez ma nincs meg az a háttérintézmény, ahonnan elvi, szakmai támogatást, összefogást, koordinálást kaphatna az ügy. Van erre nemzeti kormányprogram is (jó tízéves), remélem, csak tetszhalott. Vannak csillogások (európai konferencia, miniszterek tanácskozása stb.), de nincs aprómunka. Vannak tesztületek, ülések és szereplők, vannak érdekek, melyek sajnos nem mindig koherensek.

Elektronikus kommunikációjú világunkban nincs (talán Európában egyedül nálunk) egy közlekedésbiztonsági nemzeti ügyet képviselő internetes portál. Jelen sorok szerzője ennek tervét már sok illetékes helyen bemutatta, megdicsérték...

Talán kiderült az elmondottakból, hogy a közlekedési morál gyors javulására, és így a közlekedésbiztonság nagyon várt – az EU által megkövetelt –, kedvező eredményeire gyorsan nem számítok. A társadalom, ha jó egészségnek örvend, az vetül ki a közlekedésre, a közlekedési morálra, a közlekedésbiztonságra is. Az infrastrukturális, a szervezési, a közlekedésrendészeti és első helyen az oktatási kérdésekben azonban sürgető teendőink vannak.

Dr. Nagyszokolyai Iván
főszerkesztő