



Lovas István: Ha a német közlekedésfilozófia emberibb, miért nem követjük?

2014 június 21. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

• [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Helmut Kranich (kitalált név) vasárnap egy müncheni vendéglőben feleségével, Jankával ebédelt. Helmut két pohár bort ivott. Majd beültek kocsijukba, hogy még sötétedés előtt Hamburgba érjenek.

A lokálpatrióta család? bajor BMW-jével óránkénti 250 km-es sebességgel száguldott az északi Hansa város felé vezet? autópályán ott, ahol a forgalom engedte. Mindenben betartva a törvényeket. Vére alkoholszintjét tekintve is. A haladási sebességben is, amelyet a német autópályákon nem korlátoznak.

Tóth Elemér (kitalált név) egy szekszárdi vendégl?ben vacsorázott barátaival. Nagyon szerette volna megkóstolni a Takler pincészet 2013-as Sillerét, miel?tt folytatja útját Pécs felé. De a nyelvével sem érinthette.. Nyugat-Európával ellentétben ugyanis a volt szocialista országokban a megengedett alkoholszint nulla. Ami a maximált sebességet illeti, az 130 km/h a hazai autópályákon.



Mint a Németországhoz hasonló fejlettség? szinten lév? Ausztriában. Mégis, az autóval megtett egymilliárd kilométerenként Németországban fele annyi a halálos baleset, mint Ausztriában. Nálunk ennél is több. Jóval. Mi az oka e rejtélynek?

A német autópályán az, aki el?zni akar – haladjon akár 170-nel - álmából felkeltve is tudja, bele kell pillantania visszapillantó tükrébe, miel?tt elhagyja a küls? sávot, mert nála is gyorsabban haladó autóra is számíthat. Vagyis jobban vigyáz. A kisebb baleseti statisztikában nyilván benne van az is, hogy aki egy adott távot kevesebb id? alatt tesz meg, kevesebb esélye van, hogy baleset érje, mint aki több ideig tartózkodik ott. És az is, hogy egy üres autópályán óránként 130 kilométeres sebességgel haladni jóval álmosítóbb, mint például százkilencvennel.

Hazai autópályáinkon igen sok az agresszív vezet?. ?k tudják azt is, hogy a rend?rök nem fogják megbüntetni ?ket, ha a követési távolságot akár centiméterekre csökkentik.

Képzeljünk el egy helyzetet: az el?bb megismert Tóth Elemér 130 km/óra sebességgel el?z egy 125 km/óra sebességgel haladó autósor. Csakhogy el?tte még három autó megy ugyanolyan gyorsan, azaz teljes joggal tartózkodik továbbra is az el?zési sávban. Egyszerre csak visszapillantó tükrében egy agresszív autóst vesz észre, amint vészesen megközelíti. Majd a mögötte lév? indexelni kezd és villogtatja fényszóróját. Tóth Elemér elveszíti türelmét. Megérinti fékpedálját, hogy felvillanjon féklámpája. Az agresszív autós megijed, er?sen a fékre lép. A mögötte szintén rátapadó autós belerohan. A mögötte haladó is.

Vissza az alkoholszinthez. Az Európai Unió törekvése a közlekedés okozta halálesetek drasztikus csökkentése. Lehetetlen elképzelni, hogy Nyugat-Európa országai ezzel egységesen szembe menetelnének a nullánál nagyobb véralkoholszint megengedésével, míg a brüsszeli irányelvnek csak a volt szocialista országok engedelmessékednek. Köztudott az is: igen negatívan hat ki a vendégl?k forgalmára, ha az oda betér?k nem ihatnak meg egy-két pohár

italt. Holott, aki egy-két pohár italt iszik, igen gyakran jobban vigyáz az utakon, mint aki semmit nem ivott.

A félreértések elkerülésére: nem állja meg a helyét az az ellenérv, hogy ha nálunk is megengednék az öt vagy nyolcezerlékes véralkoholszintet, mint „Nyugaton”, akkor még többet innának az emberek. Miért ijedne meg kevésbé egy büntetést?l az, aki a nulla szintet lépi át, mint az annál nagyobb törvényes határ megszegését?l, ha a retorzió mértéke azonos?

E két témáról kérdeztük a német belügyminisztériumot és a magyar rend?rséget. Vagyis a két ország közlekedésfilozófiájának milyenségér?l és annak okairól mind a sebességkorlátozást, illet?leg annak hiányát, mind pedig a vér alkoholszintje ügyében.

A német belügyminisztérium a két kérdésre igen kimerít? választ adott. A magyar rend?rség az alkohol esetében a tömör választ részesítette el?nyben. Így magyarázta, hogy mi az oka, amiért a volt szocialista országokban egy csepp alkoholt sem engednek meg, míg a politikai értelemben vett nyugat-európai országokban nem ez a helyzet: „Az ORFK Kommunikációs Szolgálathoz eljuttatott megkeresésével kapcsolatban tájékoztatjuk, hogy a rend?rség a Magyarországon érvényben lévő jogszabályok alkalmazója, a hatályos jogszabályok szerint jár el.” Az ORFK-t a jelek szerint nem zavarta, hogy Suriname-tól a Brunei Szultánságig a világ minden rend?rsége ugyanezt a választ adná a rend?rség valamennyi intézkedését firtató kérdésre, ha vagy lusta lenne érdemben válaszolni, vagy úgy érezné, nem tud meggy?z?en érvelni.

Dr. Stefan Ewert, a német belügyminisztérium szóviv?je kimerít? választ adott a közlekedésbiztonságnak a gyorsajtással és az alkoholfogyasztással kapcsolatos kérdésünkre. Németországban 2001-ben megszüntették a 0,8 ezrelékes véralkohol szint szabályt, azt 0,5 ezrelékre csökkentve, de jelent?sen növelve a jogszabály ellen vét?k büntetését. 2007. augusztus 1-jén bevezették a kezd? vezet?k esetében a teljes alkoholtilalmat. Ez a fiatal vezet?k esetében a baleseti kockázatot jelent?sen csökkentette. A 21 évnél fiatalabbak esetében ennek hatására 17 százalékkal csökkent a balesetet szenved?k száma. „De ezen túlmen?en a német belügyminisztérium szempontjából semmiféle indok nincs arra, hogy az ilyen vagy hasonló jogszabályokat alkalmazzanak a közlekedésben résztvev? többi autósra. A jelenlegi szabályokat a közlekedésbiztonsági szervezetek és az Európai Unió megfelel?nek tekinti. A legtöbb EU-tagországban a 0,5 ezrelékes szabály van hatályban”. A szóviv? ezután öt pontban, tudományosan megalapozott választ adott arra, hogy Berlin miért nem kívánja kiterjeszteni a nulla alkoholfogyasztást a vezet?k valamennyi kategóriájára. Ezekb?l különösen érdekes a negyedik pont, amely szerint „orvosi szempontból az abszolút nulla százalék nem reális, ugyanis bizonyos gyógyszerek szedése, gyümölcs vagy alkoholmentes sör, stb. fogyasztása kimutatható alkoholkoncentrációhoz vezet.” Mellyel kapcsolatban felmerülhet a kérdés, vajon nálunk hány esetben büntetnek meg ártatlanokat, vagyis olyan embereket, akik vérében alkoholszintet mérnek, noha semmilyen szeszesitalt nem fogyasztottak?

Az ötödik pont pedig: „Az abszolút alkoholtilalom bevezetése minden autós esetében az arányossági elv tekintetében ütközik az alkotmányos gondolkodással”.

Ami a maximális sebesség korlátozását, illet?leg annak hiányát illeti, a kérdésre adott válaszban az ORFK b?beszéd?bbnek bizonyult, mint az alkoholfogyasztás esetében. A Németország és Ausztria közötti halálos baleseti statisztikában az el?bbi javára kimutatható kétszeres el?nyr?l az ORFK azt válaszolta, hogy „A rend?rségnek nincs információja arra vonatkozó statisztikai adatról, hogy egymilliárd kilométerre hány halálos baleset jut egy adott országban”. Majd ismerteti azt a tényt, hogy a német „közúthálózatnak csak egy kis hányadára jellemz? az, hogy alapestben nincs sebességkorlátozás”. Ami csúsztatás: kérdésünkben csak az autópályákról érdekl?dtünk. Mint a német belügyminisztérium válaszából kit?nik, ezeknek egyharmadukon korlátozzák különféle okok miatt a sebességet.

Az ORFK válasza szerint „Németország is, mint az Európai Unió más tagállamai, egyöntet?en képviseli azt az álláspontot, hogy a gyorsajtás 'az els? számú gyilkos' a közutakon. Ez egy nemzetközileg általánosan elfogadott alátámasztott tény”.

Érdekes, hogy ezt a „nemzetközileg alátámasztott tényt” egészen másként látják a sebességet maximalizálni nem hajlandó német illetékesek. Mégpedig így: „A német szövetségi kormány közlekedéspolitikájával azt a célt követi, hogy biztonságos helyváltoztatást (mobilitást) tegyen lehetővé polgárainak és azt ugyanakkor környezet- és éghajlatbarát módon tegye”. A német közlekedéspolitika, illet?leg –gondolkodás alapjait is igen részletesen ismertet? válasz ezután rátér az autópályákra. Ahol – a magyar rend?rség filozófiáját lefektet?k számára nyilván sokkolóan – az autópályák „a legbiztonságosabb utak”. Vagyis azon autópályák, amelyek kétharmad részén korlátlan az utazási sebesség. Ezért a német belügyminisztérium „nem tartja ésszer?nek” általános

tempókorlátozás bevezetését. Annak ellenére, olvasható az indoklásban, hogy ezen autópályákon bonyolítják le a teljes közlekedés 31 százalékát, a személyi sérüléshez vezet? baleseteknek ott csupán 6 százaléka történik. „Az autópályán a baleseteket lényegében az egyének hibás magatartása (például kis követési távolság) és helyi közlekedési viszonyok (például emelked?k) befolyásolják.” Azt a német rend?rség felügyeleti szerve ugyanakkor megjegyzi, hogy az autópályákon „az igen er?s forgalom?s?rség a nagy sebességgel hajtást gyakorlatilag ritkán teszi lehetővé”.

Németország – áll az ORFK válaszában - „kétség kívül a jól teljesít? országok közé tartozik, míg Magyarország az elmúlt évek eredményei alapján a gyengén teljesít? országok közül a közepesen teljesít?k közé került”. Vagyis, tehetjük hozzá, azon Németország teljesít jól, ahol a pályák kétharmadán szabad teret engednek az „els? számú gyilkosnak” Majd ezt írja az ORFK: „A németországi autópályákon is számos helyen találkozunk sebességkorlátozással, vélhetően a baleseti kockázat csökkentése érdekében, az e tekintetben leginkább veszélyeztetett útszakaszokon”. Megjegyzés: a német autópályákon s?r?n találkozunk olyan táblákkal, amelyek adott feltételek bekövetkezése estén korlátozzák csak egyes szakaszokon a sebességet, mint például nedves útburkolat esetén vagy például nagyjából napnyugta és napkelte között.

Az ORFK ezután egy olyan vizsgálati eredményr?l tájékoztat, amely szerint „a haladási sebesség 1 km/h-val történ? csökkentése annyi f? életét mentené meg, amennyi egy kisebb település létszáma”. Ha viszont ez igaz, akkor felmerül az a logikus kérdés, hogy az ORFK miért nem korlátozza az autópályákon például 120 km/h-ban – mint nem egy európai országban, közöttük Belgiumban – az utazási sebességet, hiszen így egyszerre tíz kistelepüléssel több magyar polgár maradna életben? Vagy netán 100 km/óra, mint Norvégiában, mert akkor már 30 kistelepülés lakói nem veszítenék életüket el – az ORFK által hitelesnek és mérvadónak tekintett tanulmány szerint.

A német közlekedésfilozófia szerint az ottani rend?ri vezetés egyik f? törekvése „az egymásra figyelés és a felel?s közúti közlekedési magatartás el?segítése”.

Márpedig ez a kulcsmondat, és ennek hiánya az els? számú közúti gyilkos.

Arról nem is szólva, hogy a felesleges ellen?rzésekt?l felszabaduló rend?ri er?knek több er?forrásuk maradna a 30 km/h-s sebességgel is haladó b?nelkövet?k utáni nyomozásra.

Lovas István (Magyar Nemzet, 2014. VI. 19.)

forrás: Lovas István Facebook

Tisztelt olvasók! Legyenek olyan kedvesek és támogassák "lájkukkal" a **Flag Polgári Magazin** facebook oldalát, a következ? címen: <https://www.facebook.com/flagmagazin>

- Minden "lájk számít, segíti a magazin m?ködését!

Köszönettel és barátsággal!

www.flagmagazin.hu

DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD A trianoni gyalázaatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló
