

KÖZLEKEDÉS? BIZTONSÁG!

Közlekedési kultúrafejlesztő program és kiadvány

Az úton mindenki egyforma

Már több, mint kilenc éve tart országsszerte előadásokat balesetmegelőzés témában Pintér József címzetes rendőr főtörzsaszázlós, baleseti helyszínélő, a Veszprém Vármegyei Rendőr-főkapitányság munkatársa. Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyébe is már évek óta visszatérő vendég, számos településen több száz diák látta és hallotta őt. Tavaly, 2022-ben 131 alkalommal, 12.472 ember vett részt az előadásokon. Beszélgetésünk idején (2023 április) kb. a 760-dik előadásán van túl.



- *Emlékszel melyik volt az a pillanat, amikor baleseti helyszínélőként először megfogalmazódott benned, hogy többet szeretnél tenni, és felvállalod ezt a nemes küldetést?*

Folytatás a 4. oldalon.

A balesetek egyik oka az alkoholfogyasztás



Ön dönt: iszik vagy vezet! – szólt egykor a szlogen, de ez természetesen örök, mindig és mindenkire érvényes, aki vezet. Magyarországon zéró-tolerancia van e kérdésben, vagyis egy csepp alkoholt sem lehet fogyasztani annak, aki a volán mögé ül.

Folytatás a 8. oldalon.

Biztonsági öv története

Az Egyesült Államokban a negyvenes-ötvenes években a vadászpülők katapultüléseinek öveit alapul véve használták a kétpontos változatot, de sem a gyártók, sem az autósok és utasaik nem vették komolyan. Szabad mozgásuk korlátozását látták benne.

Az új KRESZ tervezetében a közlekedésbiztonsági szakemberek hosszas küzdelmét követően került a passzus, mely szerint 2001-től a hátsó üléseken is kötelező lesz a biztonsági öv használata, lakott területen is.

Folytatás a 2. oldalon.

Folytatás az első oldalról.

Biztonsági öv története

Ma már természetes a biztonsági öv, nélküle elképzelhetetlen autót gyártani, eladni, használni, pedig alig 40 éves.

Nils Bohlin is a repülőgépiparból igazolt át az autókhoz. A Volvóhoz került, ahol éppen **ellenkező elvárásai** voltak a biztonsági övekkel szemben, mint előző munkahelyén. Ott a rendkívüli gyorsulás, az autónál viszont a lassulás okozott gondot. A kétpontos öv valamelyes védelmet jelentett, de korántsem bizonyult elégségesnek.

Bohlin és a Volvo olyan megoldásra törekedett, melynek segítségével egy kézzel is könnyen kezelhető passzív védelmi berendezést alkothatnak. A megoldást a hárompontos öv jelentette. A három pont négy alapkövetelménynek tett eleget: csípő és mellkasi részből állt, a test fölépítésének megfelelően helyezkedett el a medence és a mellkas előtt, az öv védőhatását az ülés melletti csat hangolta össze, az öv vízszintesen fölvelt "V" alakját feszítve is megőrizte.

A Volvo már 1959-ben a **P20-asban és a P544-esben** világelsőként alapfelszerelésként kínálta. A tesztek kedvező tapasztalatai után már nem csak a hagyományos skandináv piacon, hanem a világ más országaiban is bemutatták a hárompontos biztonsági öveket. A svéd autógyár 1963-ban mutatkozott be az USA-ban, ahonnan az ötlet valaha indult. Első nekifutásra nem sikerült áttörni, legyűrni az amerikaiak ellenállását, idegenkedését. Bohlinéknak még négy évet kellett várniuk.

Végül egy nemzetközi tanácskozáson mutatták a **28 ezer esetet feldolgozó vizsgálatssorozat** eredményét. A jelentés minden olyan svédországi balesetet számba vett, melyben Volvo is szerepelt. A számoszlopok előtt már az amerikaiak is fejet hajtottak. Kiderült ugyanis, hogy a hárompontos biztonsági övet használók közül 50-60 százalékkal kevesebben sérültek meg, mint az övet nem használók.

Az Államokban megszülettek az első biztonsági öv-törvények. Jelenleg minden államban kötelező a biztonsági öv, az autógyárak nélküle nem adhatnak el kocsit. Egyelőre azonban **máig hiányzik egy szövetségi törvény**, mely egységesen rendelkezne a biztonsági övekről és használatukról.

A biztonsági öv az évtizedek alatt sokat fejlődött. Megjelentek a patronos, előfeszített övek, melyek még kevesebb esélyt adnak, hogy ütközéskor az osztorcsapás-jelenség eltörje a nyakcsigolyát. A védelmet erősíti az állítható magasságú biztonsági öv, és a gyermekek életét óvó biztonsági gyermekülés, mely ugyancsak elképzelhetetlen biztonsági öv nélkül. (1)

Hogy és miből készül a biztonsági öv?

Vitathatatlan tény, hogy a biztonsági öv életet menthet. Amikor az autó hirtelen megáll, az öv akadályozza meg, hogy előre essünk. A hatalmas erőt elosztja testünk erősebb területei a bordáink és a medencénk között.

A Discovery csatorna „Hogyan készült” műsorában részletesen bemutatják, hogy hogyan is készül a biztonsági öv.

„A biztonsági öv gyártása előtt az üzem gyártósorát az adott autómmodellhez kell igazítani. A blokkoló mechanizmus az öv visszahúzó szerkezetébe kerül beépítésre, ez teszi lehetővé a heveder kinyújtását és visszatekeredését. A heveder egy alumínium csévére tekerődik fel és egy rugó húzza vissza. A hirtelen fékezés hatására egy ezüst golyó hozza működésbe a blokkoló mechanizmust. Ez megakasztja az orsó forgását és megfeszíti a hevedert. Az előfeszítő visszahúzza a szíjat és minden lazaságot megszüntet. Az előfeszítő csak ütközéskor lép működésbe. A hirtelen sebességcsökkenés érzékelésekor a légzsák vezérlőrendszere jelet küld az előfeszítőhöz. A jel egy apró robbanást indít be, amely megrántja az övet.” (2)

Mióta kötelező Magyarországon a biztonsági öv?

Magyarországon 1976. január 1. óta kötelező az autókban a hárompontos biztonsági öv használata. Ekkor még csak az első üléseknél volt előírás, de 2004. május 1-től a hátsó ülésen utazóknak is kötelező a használata.

Tudtad?

1907-ben született Barényi Béla, magyar származású osztrák mérnök, aki kiemelkedő szerepet játszott az autógyártás és a járműbiztonság területén, az autótervezés biztonságtechnikája atyjának tekintik. Több, mint kétezer szabadalma között ő találta fel a légzsákot, kifejlesztette az autók gyűrődési zónáját, a nyugalmi állapotban rejtett ablaktörlőt, a nem deformálódó utasteret is.



Folytatás az első oldalról.

Az úton mindenki egyforma

- 2013 decemberében, amikor a nagyobbik gyerekünk, Eszti középiskolás lett, és megjelentek nálunk „motorizált” udvarlók. Akkor gondolkodtam el, és mondtam a főnökömnek, hogy csináljunk valamit, mutassuk meg a közlekedési baleseteknek ezt az oldalát is.
- *A BALESET tábla állandó kelléke az előadásaidnak. A szó itt most mögöttes tartalmat is jelent. Mi is ez pontosan?*
- Igen, az előadásoknak védjeggyé vált ez a tábla. Egy éjszakás szolgálat után elém került, és akkor jutott eszembe, hogy ha a baleset szót lebontjuk betűkre, akkor minden betűben benne van egy- egy tragédia oka. Az első, a „B”, mint biztonsági öv hiánya, ami valójában nem is az oka, hanem ennek hiányából következik be a tragédia. A többi az „A”, mint alkohol, „L”, linkség, „E”, előzés, „S” sebesség, „E”, elalvás, és „T”, telefon pedig többek között az okok.
- *Te megteszed, ami tőled telik, de ezen túl, hogyan lehet a közlekedési morálon változtatni? Mi az, ami még segíthet?*
- Részemről ez egy hosszútávú befektetés. A gyerekekkel még tudunk mit kezdeni, a felnőttekkel már annyira nem. Mire a mostani gyerekek odakerülnek, hogy nekik is lesz családjuk, reméljük már más lesz a közlekedéssel kapcsolatos felfogás.
- *A szülőknek is van felelőssége, hiszen a családból indul ki minden, és bár fantasztikus az előadásod, ha otthon nem látja a jó példát maga előtt nap, mint nap, akkor nagyon nehéz változást elérni.*
- Azt szoktam mondani előadásokon - főleg az általános iskolásoknál -, hogy annyit se-



gítsenek nekünk, hogy az „5 és fél perc a biztonságos közlekedésért” című videót családotól nézzék meg. Ültessék oda a papát, a mamát, anyát, apát, a tacsit, a cicát és mindenkit. Ehhez mi a pedagógusokkal kevesek vagyunk. A szülői példa nagyon sokat jelent. Viszont, ha nem csinálunk semmit, akkor nem is történik semmi. Próbáltak már több helyen olyan előadást szervezni, hogy jöjjenek el a szülők a gyerekekkel együtt, de a szülők sajnos nem fektetnek ebbe energiát. Ha mi se fektetnénk bele energiát, akkor kialakul egy őskáosz, amit most látok az utakon. Szoktam mondani, hogy fogjátok rám: Józsi bácsi azt mondta, hogy ne telefonálj vezetés közben, álljunk meg inkább, mert 10 ezer forint büntetést kell fizetni! Ezért gondoltam, hogy meg kell mutatni nekik képeken, vizuálisan, hogy milyen is a baleset... Sokan rácsodálkoznak, hogy jó, ez ilyen? A baleset az nem a híradóban 20 másodpercben bemutatott három törött autó, meg egy sírdogáló anyuka, és kész.

- *Ha egy előadó egy középiskolás közönség figyelmét fenn tudja tartani másfél órán keresztül úgy, hogy nem beszélgetnek közben, nem nyomkodják a telefont, hanem csendben vannak, akkor valamit nagyon jól csinál. Akkor az a mondanivaló átmegy... Mi a titok? Maga a mondanivaló vagy a közvetlen előadásmód vagy a kettő együtt?*
- Ebben az égvilágon semmi titok nincs. Csak azt kell elmondani, ami kint van a betonon. Biztos az előadó személye is fontos. Amikor mi fiatalok voltunk, mindenkinek kellett az életébe egy hős. Lehet, hogy így kerek ez a történet egy gyerek számára. Van egy előadás, van egy ember, aki nem szakzsargonral beszél, hanem egyszerűen elmondja, hogy mi miért történik. Jó a forma, ahogy tálalva van. És működik a dolog. Talán ez a titka. Előadás után szinte mindig odajönnek hozzám akár tízen, tizenöten, és még beszélgetünk. Minden előadáson szerintem ott van az az egy gyerek, aki miatt oda el kellett menni. Egy. Nem kell több. Egy legyen ott, aki emiatt megmenekül.
- *Ezek az előadások annyira maradandó élményként kell, hogy megragadjanak bennük, hogy szerintem ez több, mint egy. Magával kell, hogy ragadja őket mindaz, amit látnak és hallanak, hogy amikor olyan szituációba kerülnek, akkor a hangod ott csengjen a fülükben.*
- Ez megvan. Találkoztam olyan felnőttekkel, akik még gyerekként voltak ott az első előadások egyikén és elmondták, hogy azóta csak bekötve utaznak az autóban. Majd' tíz év távlatából is emlékeznek bizonyos dolgokra az előadásból. Szerintem ezért kell ezt csinálni!
- *Volt olyan visszajelzés akár a tanárok, szülők vagy gyerekek részéről, ami nagyon emlékezetes volt, ami nagyon megmaradt benned?*
- Igen. Voltam az egyik középiskolában, ahol egy kislány elmesélte, hogy az édesapjával ketten utaztak és a szembe jövő autó sofőrje

elaludt vezetés közben, áttért az ő sávjukba. Frontálisan ütköztek. Az apukája eszméletét vesztette, neki pedig eltört a szegycsontja és alig kapott levegőt. Akkor tudta csak, hogy nem fog meghalni, amikor a rendőr betörte az ablakot, behajolt hozzá, és azt mondta, hogy „csillagom, nem lesz semmi baj”! A lóerő nem kérdez, az aláz és büntet- ez egy tőled idézett mondat, ami szintén elhangzik az előadásokon. A fizika az nemtől, felekezet-től hírnévtől és bankszámlától függetlenül mindenkire vonatkozik. Akinek ötmilliárdja van a bankban, ugyanannyi idő alatt tudják kivágni a tűzoltók az autóból, mint a lakatost. Az úton mindenki egyforma. Ezt kéne tudomásul vennie mindenkinek.

Bukósisak

A KRESZ szabályai alapján a motorosoknak kötelező a fejkendő viselése, a kerékpárosok, görkorcsolyások, deszkások és rolleresek általában eldönthetik, hogy viselnek-e a bukósisakot. A kerékpáros bukósisak használata Magyarországon nem kötelező, de erősen ajánlott, viszont lakott területen kívül, 40 km/h sebesség felett kötelező a kerékpárosoknak sisakot viselniük.



A megfelelő bukósisak megmentheti az életed!

Elég egy kavicsos terep, egy éppen előttünk kinyíló autó ajtó és máris megvan a baj. A könnyű sérüléstől az agyrázkódáson át a komolyabb, akár halálos sérülésekig bármi megtörténhet.

Mire figyelünk, amikor kerékpáros bukósisakot vásárolunk?

Sok olyan bukósisak létezik, amelynek az elején nincs sild (ellenző), de kerékpáros bukósisak vásárlásakor kifejezetten ajánlott silddel rendelkezőt beszerezni. Nem csupán kényelmi okokból, hogy ne süssön a szemünkbe a nap, hanem sokféle sérülést elkerülhetünk általa. Gondoljunk csak egy erdei tekerésre, ahol a lelógó faágak könny-

nyen a szemünkbe csapódhatnak. Eséskor az ellenző az arcunkat, orrunkat és fogainkat is védi a sérüléstől.

A megfelelő méret megválasztása szintén életmentő lehet! A sisakok hátulján a fejünkhöz tudjuk állítani, hogy ne legyen se túl szoros, se laza. Az előbbi hosszútávon fejfájást eredményezhet, az utóbbi pedig kifejezetten balesetveszélyes, hiszen könnyen lecsúszhat, elmozdulhat.

Hogy tudjuk megállapítani, hogy mikor megfelelő a méret?

Tedd fel a sisakot a fejedre, de ne kapcsold be az állad alatt a pántot. Hajolj előre. Ha a fejedden marad, akkor jó a méret, ha leesik, akkor hátul addig állítsd, amíg fent marad.

Az áll alatti csat beállítása is nagyon fontos, hiszen a túl szoros és a túl laza is egyaránt balesetveszélyes. Mikor jó a pánt mérete? Ha a mutatóujjad és a középsőujjad befér az állad és a pánt közé.

Légy körültekintő, egy jó bukósisak az életedet mentheti meg! Használd mindig!



Igaz történet – megtörtént eset alapján

12 éves voltam, 90-es évek legeleje. Egy iskolai rendezvényről indultam haza kerékpárral. Akkoriban még nem lehetett kapni kerékpáros sisakokat, ahogy az autókban sem volt biztonsági öv a hátsó ülésekhez. A járdán tekertem. Éppen egy kavicsos szakaszhoz értem, amikor valaki utánam kiabált. A nevemet hallva, a jobb vállam felett hátranéztem. A bicikli kerekei ebben a pillanatban megcsúsztak a kavicsokon, én pedig egy hatalmasat estem a bal oldalamra. Többen is odaszaladtak hozzám, és nagy nehezen sikerült felállnom. Snitt...

A következő emlékképem, hogy otthon vagyok, egy falinaptár előtt állok és sírok. Hiába kérdezték rémülten a szüleim, hogy mi a baj, miért sírsz, nem tudom megmondani. Egyre csak azt hajtogattam, hogy „már május 5-e van? de hát még csak most volt április...” Az engem hazakísérő osztálytársam mesélte el nekik, hogy mi történt: elesetem biciklivel. Azonnal indultunk a kórházba, és közben lassan kezdtem magamhoz térni. Már el tudtam mondani, hogy azért sírtam, mert nagyon fáj a bal lábam. (ami az esés miatt teljesen lehorzsolódott) A kórházban aztán vizsgálatok sora következett. Kiderült, hogy agyrázkódásom van. Ráadásul kaptam egy jó kis tetanuszt is a jobb combomba, így azán tényleg alig bírtam menni... Megfigyelésre bent tartottak néhány napig a kórházban, de szerencsére minden rendben volt utána.



Az esés és a hazaérkezés közötti kb. fél óra örökre kiesett. Azóta se tudtam sose felidézni. Szerencsés voltam, hogy ennyivel megúsztam, lehetett volna rosszabb vége is... Ha akkor sisak van a fejemen, valószínű nem kapok agyrázkódást. És akkor, néhány hónappal később én is eljutok Finnországba és Hollandiába az iskolai csoportokkal, ahova a vezetők elővigyázatosságból nem vittek el a történetek miatt...

Autó ajtó kontra bicikli

A kerékpáros balesetek jelentős százalékát teszik ki azok a balesetek, amelyet a kinyíló autóajtók okoznak. Szinte elkerülhetetlen az ütközés, kerékpárosként nem számítunk arra, hogy a parkoló autóból, amely mellett elhaladunk, éppen akkor szállnak ki, amikor odaérünk. A KRESZ szabályai szerint az autóvezető dolga meggyőződnie arról kiszállás előtt, hogy nem veszélyeztet senkit az ajtó kinyitásával. Ha szerencsénk van, betartja és körültekintően jár el. Ha nem, akkor bekövetkezik a baleset, ami kerékpárosként – szinte – kivédhetetlen.

Mit tehetünk?

Túl azon, hogy a kerékpárunk jó állapotban legyen (pl. rendesen fogjon a fék), a legtöbb, amit a saját testi épségünkért tehetünk, azaz, hogy sisak van a fejünkön.

Gondolj csak bele! Egy ilyen kiszámíthatatlan, váratlan eseménynek mindenképpen ütközés és esés a vége. Nem mindegy, hogy a fejedet védi valami és tompítja az ütközést, vagy közvetlenül találkozik a karosszériával. Ez utóbbi változatnak a kisebb sérüléstől az agyrázkódáson keresztül akár halálos kimenetele is lehet.

Tapasztalatok a vármegyében

A baleseti okok között a 2022. évben is vezető helyen a gyorsajtás állt, amit az elsőbbségi jog meg nem adása követett, majd a kanyarodási szabályok megszegése. A sebességtúllépések vizsgálata során megállapítható, hogy azok nagy részben relatív gyorsajtásra vezethetők vissza. Ezen okok sorrendjétől a Záhonyi térség baleseti statisztikája sem tér el, ez általánosan jellemző az egész országra.

A balesetek egyik oka a biztonsági öv hiánya

Ma már minden autó rendelkezik biztonsági övekkel, az első és a hátsó üléseken egyaránt. Teljesen természetes mozdulatnak kellene lenni, hogy az autóba való beszállást követően, automatikusan nyúlunk a biztonsági öv után, és bekapcsoljuk. Bármelyik ülésen is utazunk. A közlekedési balesetek nagy százalékát teszik ki azok, amelyek a biztonsági öv bekötésének hiánya miatt lettek végül halálos kimenetelűek. Számos tragédia megelőzhető lenne, ha az emberek felelősségteljesen viselkednének, betartanák a szabályokat és jó példát mutatnának a gyerekeknek.

A légszák nem helyettesíti a biztonsági öv használatát. Pontosan összehangolva működnek. Ha nincs becsatolva a biztonsági öv és egy ütközés következtében kinyílik a légszák, akkor az olyan, mintha egy betonba fejelne az ember. Az öv használatával, az emberi

test akkor érintkezik a légszákkal, amikor az már a leeresztési fázisban van, vagyis a puha anyagba érkezik az ember feje.

Manapság a biztonsági öv csatját külön is árulják olyan célból, hogy a műszerfalon biztonsági öv visszajelző kialudjon vagy ne csipogjon. A biztonsági övet pedig nem kötik be. Nem a rendőröknek teszel szívességet, ha bekötöd az öved. A saját életeddel és mások életével is játszol!

A gyerekülés helyes használatának is alapvetőnek kellene lennie, aki gyereket szállít az autójában. Sajnos sokan ennek ellenére nem így cselekednek. Az egyik legnagyobb szülői felelőtlenség, hogy tisztában vannak a szabályokkal, de mégsem tartják be. A saját gyerekük életét kockáztatják, ahányszor csak beülnek az autóba. Rengeteg kifogást, magyarázkodást lehet hallani, hogy miért nem kötik be magukat az emberek.

Íme néhány elrettentő példa, amivel a rendőrök szembesülnek:



Tapasztalatok a vármegyében

A rendőri ellenőrzések alkalmával az állampolgárok a legváltozatosabb indokokat hozzák fel, hogy miért nem viselik a biztonsági övet. Ilyen kifogás az, hogy szorít, vagy hogy akadályozza a mozgásban. Nyilván, ilyenkor felhívjuk a figyelmet arra, hogy a tolószék sokkal jobban akadályoz a mozgásban, mint a bekapcsolt öv, ami megvéd. Ilyen kifogás továbbá, hogy ismerős azért úszta meg a balesetet sérülés nélkül, vagy kisebb sérüléssel, mert nem volt bekötve. Ilyenkor szeretjük megtudni, melyik baleset is volt az, hogy utána nézzünk, de ilyenkor valahogy nem igazán tudják megmondani konkrétan az esetet. Higgyék el, sok balesetet, és sok halálos balesetet láttunk, de nem találkoztunk olyannal, hogy a be nem csatolt öv mentett volna meg valakit, olyannal viszont többször is, hogy a becsatolt övvel utazó személy kisebb sérüléssel, vagy anélkül úszta meg a balesetet, be nem kötött társa viszont sajnos súlyosan megsérült, vagy meghalt. Kössük be mindig a biztonsági övet, higgyük el, megvéd! Nem véletlenül használják minden autós versenysportban kötelezően!

A 2022. év során vármegyénkben a bekövetkezett személyi sérüléssel járó baleseteket megvizsgálata megállapíthatjuk, hogy a biztonsági övet nem használók aránya valamelyest csökkent, számuk azonban nem változott. Ez nem optimális használati arány, hiszen célunk a 100%- elérése hosszabb távon, míg rövidebb időn belül szeretnénk a 95%-os viselési arányt elérni.

A 2021. évben személyi sérüléses közlekedési baleset során 97 esetben nem kötötték be a biztonsági övet, illetve nem használták a passzív védelmi eszközöket. Sajnálatos eredménye 4 halálos, 26 súlyos, valamint 57 könnyű sérülés lett, A 2022. évben szintén 97 esetben mulasztották el a használatot így 5 halálos, 34 súlyos, valamint 58 könnyű sérüléses balesetben játszott szerepet a mulasztás.

Folytatás az első oldalról.

A balesetek egyik oka az alkoholfogyasztás

Már a kismértékű alkoholfogyasztás is kedvezőtlenül befolyásolja az észlelési- és reakcióidőt, azaz hátrányosan hat a vezetési képességre. „Az alkohol emberi szervezetre gyakorolt élettani hatása miatt romlik a látás, a reakcióidő meghosszabbodik, a mozdulatok pontatlanabbá válnak, ezáltal az ittas vezető lehetséges veszélyforrássá válik a közlekedésben. Már alacsony alkoholfogyasztás hatására is jelentősen romlik a sávtartás pontossága, nagyobb lesz a sávelhagyások száma a józan állapothoz képest. A kialvatlan, fáradt állapotban elfogyasztott egészen kis mennyiségű alkohol nagymértékben növeli a járművezetés közbeni elalvás veszélyét. Az ittas vezetők sokkal nehezebben képesek megítélni az út mellett elhaladó tárgyak viszonylagos távolságát.

Az alkoholfogyasztás hatására jelentősen romlik az agy által vezérelt feladatok összehangoltsága:

- a szemmozgások lelassulnak, a pupilla képtelen alkalmazkodni a megváltozott fényviszonyokhoz, a látótér beszűkül, és ez nem tudatosul a gépjárművezetőben, ezért különösen veszélyes,



- a mozgások pontatlanabbá válnak, romlik a jármű apró kitéréseinek észlelése, könnyen bekövetkezhet az egyensúly elvesztése, túlméretezett és gyakran megkésett kormánykorrekciók lesznek jellemzőek,
- a reakcióidő meghosszabbodik, nő a hibás döntések száma, csökken a felelősségérzet.

A baleseti kockázat az alkohol hatására gyorsan növekszik. A teljesen józanul közlekedő is vállal némi kockázatot, ez a kockázat 0,5 véralkohol-koncentráció esetén a duplájára, 0,8 ezreléknél a négyszeresére, 1,5 ezreléknél pedig már a tizenhatszorosára növekszik. (3)

Tévhitek:

- a kávé gyorsítja az alkohol lebomlását, és elősegíti a kijózanodást,
- nyári melegben vagy kemény fizikai munka során jellemző izzadással az alkohol is elpárolog,
- a teli gyomor megakadályozza az alkohol felszívódását,
- a hideg zuhany kijózanít és alkalmassá tesz a vezetésre."



Tapasztalatok a vármegyében

Az értékelt időszakban az ittas állapotban okozott balesetek aránya 11,71 % volt az előző évi 11,65 %-kal szemben (ORFK irányelv 8 %). A bekövetkezett 100 ittas balesetet 60 esetben személygépkocsi vezető okozta, mely 1 halálos, 10 súlyos, valamint 49 könnyű sérülést eredményezett, míg 24 esetben kerékpár hajtója volt ittas, mely során 1 halálos, 7 súlyos, valamint 16 könnyű sérülés lett az eredmény. Motor-kerékpár vezetője 3 esetben súlyos, 2 esetben könnyű sérülést, míg segédmotoros kerékpár vezetője 4 esetben súlyos, 5 esetben pedig könnyű sérülést okozott ittasan. Mezőgazdasági munkagép vezetője 2 esetben könnyű sérüléssel balesetet okozott ittasan. 61 baleset lakott területen belül, míg 39 baleset lakott területen kívül történt.

Az ittasan okozott balesetek közül 33 a délutáni, 27 az esti, 15 az éjszakai, 8 a reggeli, míg 17 a délelőtti órákban történt. Mindebből az következik, hogy a 2022. év során az ittas baleset bekövetkezése szempontjából a délutáni – esti órák voltak a legveszélyesebbek.

Sajnos az a tapasztalat, hogy Szabolcs Vármegye méltán híres pálinkájáról, ez sajnos meglátszik a vezetés előtti alkohol fogyasztásán is. Önmagában a kulturált alkoholfogyasztással nincs is baj, de volán mögé ne ülünk, ha ittunk! Beláthatatlan következményei lehetnek egy ittas állapotban okozott balesetnek, és a jogi következményeken túl – amennyiben van – úgy a lelkiismeretünk sem lesz tiszta, és okolni fogjuk magunkat egy életen át. Nehéz lelki teher azzal élni, hogy pillanatnyi szórakozásunk miatt valaki megsérült, vagy ne adj Isten meghalt.

Ha alkoholt fogyasztottunk, ne vezessünk, hívjunk taxit, vagy ismerőst, hogy másnap csak a macskajaj legyen a legnagyobb problémánk!

A balesetek egyik oka a figyelmetlenség

A figyelmetlenség az egyik vezető ok a baleseteknél. Elég csak egy apró zavaró körülmény, ami akár csak egy pillanatra is eltereli a sofőr figyelmét és már meg is van a baj.

A halálos balesetek több mint harmada azért történt, mert a vezetők nem figyeltek az útra vagy valami eltereli a figyelmüket. Csörög a telefon, hátul sír a gyerek, leesik valami a földre, késve indulunk otthonról és sietnünk vagy egyszerűen csak az utastérbe berezült egy bogár.

A vezetők nem az útra figyelnek ezekben a másodpercekben, nem látják, hogy mi történik az autó előtt, a jármű kontroll nélkül halad hosszú métereket és ugrásszerűen megnő az esélye egy közlekedési baleset bekövetkeztének.

A figyelmetlenségből adódó baleset nem csak az autósok hibájából következhet be. A közlekedés bármilyen résztvevői is vagyunk, figyelniünk kell a körülöttünk lévőkre.

Gyalogusként a kijelölt gyalogátkelőhelyeken menjünk át az úttesten! Hiába jön egy autó megfelelő sebességgel, ha elé lép egy gyalogos, ahol nem számít rá, szinte elkerülhetetlen a baleset. Az, hogy körül kell nézni, mielőtt lelépünk az útra, mindenki pontosan tudja. Ne kalandozzon el a figyelmünk a telefonunkat nézve vagy zenét hallgatva, mert egy életre szóló következményei lehetnek egy óvatlan pillanatnak.

Legyél te a jó példa! Tartsd észben: ha te átmész a piros jelzés ellenére a gyalogátkelőhelyen, mert úgysem jön autó, lehet, hogy tényleg nem történik semmi baj és épségben átersz a túloldalra. De, ha ezt egy kisgyerek szeme láttára teszed, legközelebb ő is lelép(het) az útra a piros jelzés ellenére, mert ezt tőled így látta. És lehet, hogy neki sem lesz akkor szerencséje...

Kerékpárral közlekedve is legyél figyelmes és körültekintő. Ne vonja el semmi a figyelmed (zenehallgatás, telefon!?) kerékpározás közben, hiszen az autósokkal ellentétben, téged semmi sem véd - jó esetben - a buktatásakon kívül. Figyelned kell a gyalogosokra, a többi kerékpárosra és persze az motorosokra és autósokra is. Neked is csak akkor van elsőbbség, ha azt megadák neked!

Sok baleset elkerülhető lenne, ha minden közlekedő betartaná a „jobbra tarts!” szabályt. Vagyis gyalogusként is a járda jobb oldalán haladjunk, ne foglaljuk el az egész utat. Ez vonatkozik a kerékpárosokra is.

Tapasztalatok a vármegyében

A figyelmetlenség sokszor játszik szerepet a balesetek bekövetkeztében, hiszen általában a szabályszegések nem tudatosak, tehát nem elsőbbséget nem akarunk adni, vagy szabálytalanul előzni, hanem figyelmetlenek vagyunk, nem nézzük a táblákat, nem nézünk szét elég körültekintően. Az emberek nagy része sokszor elgondolkodik vezetés közben, teljesen máshol jár az eszük, pedig a vezetés 100%-os figyelmet igényel. Egy kis elbambulás, figyelmetlenség, és megvan a baj. Ez ellen nincs senki beoltva, találkozunk már sok hivatásos, sok-sok kilométer balesetmentesen levezető sofőrrel, akivel megtörtént a baj egy kis figyelmetlenség miatt. Vezetés során a vezetésre koncentráljunk!



A balesetek egyik oka a nem megfelelő előzés

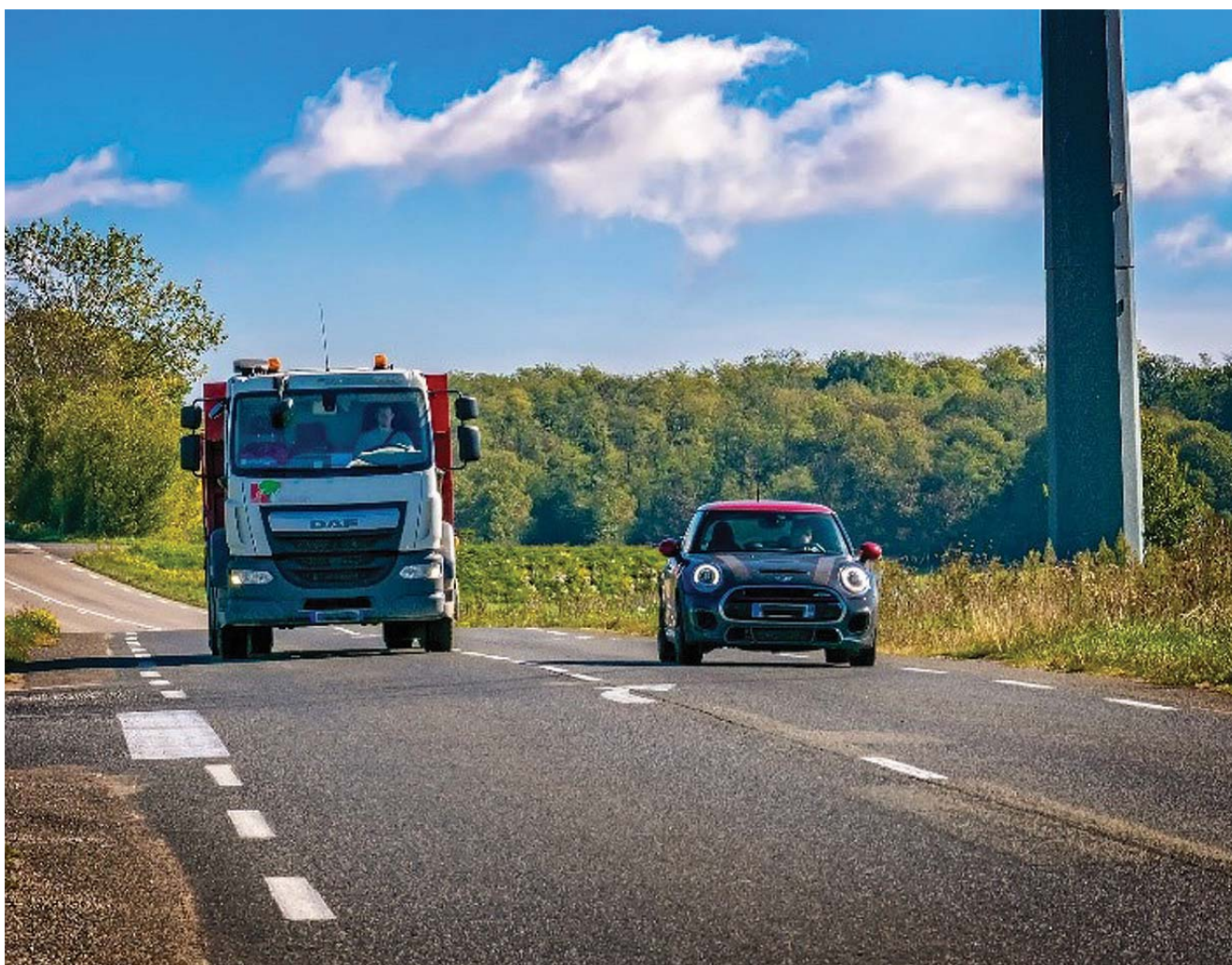
A KRESZ egyértelműen meghatározza az előzésre vonatkozó szabályokat is. A szabálytalan előzés a negyedik leggyakoribb baleseti ok.

Ha szeretnénk megelőzni egy előttünk haladó járművet, még az előzés megkezdése előtt ezt az irányjelzővel, vagyis az indexel jelezni kell.

Hogyan veszélyeztetik a többi közlekedőt az ostoba alkalmatlan, felelőtlen sofőrök? Példák, amiket ne kövess. Ilyen sofőr mellől azonnal szállj ki!

A felelőtlen, ostoba sofőrök főbb ismérvei:

1. Utolsó pillanatban a másik autóhoz közel kezd előzni, kikapja a kormányt, mint a versenypályán. Forma 1-es pilótának képzelet magát...
2. A szemben jövő autót már akkor elkezd előzni hátulról a mögötte lévő, mikor még nem haladtunk el egymás mellett.
3. Az előzést nem fejezi be, nem halad el rendesen az előzött autó mellett, majdnem leszorítja az útról. Az ilyen sofőrt nem érdekli a többi közlekedő, vagy nem tud rendesen vezetni.
4. Büntetőfékezés. Előzés után beáll az előzött autó elé és befékez erősen, veszélyeztet mindenkit, magát is. A legagresszívabb viselkedésmód az utakon,



sok ilyen videót látni az interneten. A rendőrség üldözi, mivel sok személyi sérüléses baleset kiindulópontja.

5. Többsávos úton városban nagy sebességgel és szalomozással előzés. Itt is előtör a kezdő autóversenyző a sofőrök egy részéből.
6. Előzés kezdetekor úgy gondolja a sofőr: Még beférek. Látja, hogy jövök úgyis fékez. Úgyis lehúzódnak, stb. A halálos balesetek kiindulópontjai. És a vétlen autókban is meghalhatnak egy frontális ütközésnél.

Jótanács:

Ne légy ilyen sofőr!

Kerüld az ilyeneket!

Légy határozott! Szállj ki az autóból, ha ilyet tapasztalsz. A saját érdekedben! Majd hazajutsz másképpen.

MINDENKIT HAZAVÁRNAK!

Tapasztalatok a vármegyében

Vármegyénkben is személyi sérülést eredményező baleseti ok az előzési szabályok megsértése, mely legnagyobb veszélye, hogy ilyenkor a sérülés kimenetele a sebesség, és frontális találkozások miatt nagyobb, súlyosabb. A szabálytalan előzések több okra vezethetők vissza. Ilyen a türelmetlenség (melyet egy előttünk ok nélkül araszoló jármű esetében sokszor jogosnak is érzünk), a sietség, vagy a tudatos versengés. Minden ilyen ok különösen veszélyes, hiszen előzni csak minden előzési feltétel maradéktalan fennállása esetén szabad! Induljunk időben, legyünk türelmesek, és ha előznek bennünket, segítsük az előzést, kerüljük a „kakaskodást”. Hogy mindenki hazaérjen!

A balesetek egyik oka a telefon

(sms, messenger, kézben tartott telefon, kihangosított telefon)

Mobiltelefonunk az életünk szerves, szinte elválaszthatatlan része lett. A legtrikább esetben tesszük le a kezünkbe. Hol a telefonom?- kérdezzük kétségbeesetten már akkor, ha kiesik a látóterünkbe. A telefonhasználat régen túl nőtt az eredeti funkcióján. Sms, messenger, facebook, viber és végtelen a sor, hogy mi mindenre használjuk. Mindig és mindenhol. Gyalogosként az utcán, kerékpározás, vezetés közben. Így bővült a kör, ami miatt a közlekedési balesetek bekövetkeznek.

Gyalogosként is szinte mindig kézközelben tartjuk a telefonunkat. Sok elrettentő példát látni, amikor valaki úgy lép le a gyalogátkelőre, hogy nézi közben a telefonját. Persze szét sem néz előtte és ez még fokozható egy füles használatával, amiből szól a zene, így biztosan nem hallja meg a közeledő járműveket.

**Nézz körül és fel a telefonodból, mielőtt lelépsz az útra!
Akkor van elsőbbséged, ha azt megadják!**

Autóvezetőként használj kihangosítót, az sms, messenger üzenet megvár! Ha vezetés közben írsz, az idő alatt az autó alattad „vakon” közlekedik. Ha utasként azt látod, hogy a sofőr telefonál vagy üzenetet ír, szólj rá, hogy hagyja abba! Az életetek múlhat rajta!

A mobilhasználatból és az alkoholfogyasztásból bekövetkező baleseteket összehasonlítva az látható, hogy a reakcióidők hasonló módon lassulnak le mindkét esetben. A balesetek legfőbb okai itt összeérnek: a telefonálás elvonja a vezető figyelmét, gondolatait a közlekedésről, egy kézzel tartja a kormányt, ami egy veszélyhelyzetben korlátozza a manőverezési lehetőségeit.

Magyarországon és Európában egyaránt tiltják a közlekedési szabályok vezetés közben a kézben tartott mobiltelefon használatát.



Tapasztalatok a vármegyében

Vezetés közben – és a tévedések elkerülése érdekében kerékpárt hajtva is – valóban tilos telefonálni, ha a készsüléket a kezünkben tartjuk. Sajnos azt tapasztaljuk, hogy a hívást fogadják, vagy elindítják szabályosan, például tilos jelzésnél állva, azonban az elindulás előtt azt nem fejezik be. Ma-napság már nem nagy összeg egy kihangosító, vagy füles, és nem csak a bírságtól fog megóvni minket, hanem egy esetleges balesettől is. Tapasztaljuk továbbá, hogy a telefont kihangosítják ugyan, de azt kézben tartják, a rendőr elől próbálják rejtteni, de ezzel a szabálysértés még megvalósul, a balesetveszély fennáll. Szintén az a tapasztalat, hogy nagy értékű, új gépjárműnél, ami alapból tartalmaz kihangosító szettet, azt nem használják, hanem érthetetlen okból kézben tartott mobiltelefont használnak. Ne a bírság legyen a visszatartó erő, hanem a szabályok önkéntes betartása, a balesetek elkerülése.

A telefonálás mellett egyre gyakrabban találkozunk szöveges üzenetek írásával, olvasásával, ami még jobban elvonja a figyelmet, de sajnos találkoztunk olyan gépjármű vezetővel is, aki a jármű kijelzőjén filmet nézve veszélyeztette a saját, valamint más közlekedők biztonságát.

Szólni kell még a gyalogosokról is, akik a telefont nyomkodva kelnek át a gyalogos átkelőhelyen, hamis biztonságban tudva magukat. Tudatosítanunk kell, hogy a gyalogosnak is kötelessége meggyőződni az átkelés biztonságosságáról, és higgyük el, nem szép sírfelirat az: Elsőbbségem lett volna! Közlekedjünk körültekintően, akár néha elsőbbségünkről is lemondva.

A balesetek egyik oka a sebesség

A KRESZ egyértelműen meghatározza, hogy az egyes járművekkel, az egyes utakon milyen sebességgel lehet közlekedni. Nem véletlenül. A közlekedési balesetek nagyjából 30 százaléka emiatt következik be. Az ezirányú rendőri intézkedések talán a legmegosztóbbak. Be kell tartani a sebességhatárokat, figyelni a jelzőtáblákra, az adott útviszonyra és nem ér meglepetés egy sárga csekk képében.

A közlekedésben bárhogyan is veszünk részt: akár autóvezetőként, akár kerékpárral, motorral vagy gyalogosként, figyeljünk a többiekre. Ha autónkkal az útviszonyoknak megfelelő sebességgel közlekedünk, akkor biztos, hogy meg tudunk állni a zebránál, ahol éppen gyalogosok várakoznak – jó esetben, és nem lelépnek elénk körülnézés nélkül – az áthaladásra.

Kerékpárral is hasonló a helyzet. Mindig olyan sebességgel közlekedj, hogy bármikor meg tudj állni, ha szükséges! Ennek egyik feltétele a jól működő fék is! Kerékpárod állapotát rendszeresen ellenőrizd! Mindig viselj sisakot, az életedet mentheti meg!

Az elektromos rollerek az utóbbi években nagyon népszerűek lettek. Sajnos a járdákon közlekednek vele, ami óriási veszélyforrás a gyalogosokra nézve, hiszen szó szerint hantalanul suhannak el mellettünk. Ha te is közlekedsz elektromos rollerrel, lassabb sebességgel tedd, hiszen nem csak mások testi épségét, de a sajátodat is veszélyezteted, ha véletlen eléd lép valaki.



Tapasztalatok a vármegyében

Minden útszakaszon nem lehetünk jelen, pedig a sebesség mérésére mindenhol szükség lenne. Nyilván megoszlik ennek a megítélése, hiszen ha gépjárművel vagyunk, és sietünk, akkor nincs is erre szükség. Azonban ha hazaértünk, rögtön szeretnénk a lakhelyünk elé egy sebességmérőt, hiszen itt száguldoznak az autók, pedig gyerekek is laknak itt! Meg kell találnunk a legoptimálisabb módot, hogy ott, és akkor legyünk jelen a műszereinkkel, ahol azt a baleseti helyzet indokolja. Pontosan ezért a méréseket minden esetben értékelő elemző munka előzi meg, meghatározva a baleset-veszélyes helyszíneket, időpontokat. A tévhitekkel ellentétben a mérések nem a pénzbehajtást, hanem a biztonságos közlekedést szolgálják!

KÖSZÖNET

Ezúton is köszönjük a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Rendőr- főkapitányság munkatársának, Szikszai Tihamér címzetes rendőr alezredesnek a segítséget.

Köszönjük a Veszprém Vármegyei Rendőr-főkapitányság munkatársának, Pintér József címzetes rendőr főtörzsszázlós, baleseti helyszínelőnek az interjút.

Forrás:

1. totalcar.hu/magazin/hifituning/biztov
2. youtube.com/watch?v=aAO0ByLCYeA
3. police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/helyi-hirek/ittasan-okozott-balesetek

Fotók forrása: pixabay.com, police.hu, KMME

A balesetek egyik oka az elalvás, fáradtság

Sok halálos közlekedési baleset oka a kialvatlanság és a fáradtság. Mit tegyél, ha úgy érzed, hogy vezetés közben, hogy elalszol? Először is ismerd ezt fel, ismerd a hata-
ráid.

Állj meg és pihenj
Aludj 20-30 percet!
Szállj ki az autóból!
Mozogj!
Most meg az arcod!

Tapasztalatok a vármegyében

Az elalvás, és fáradtan való vezetés pontos felderítése nagyon nehéz feladat személygépkocsik esetében. Teherjárműveknél szabályozott a vezetési és pihenő idő, melyet a rendőrség, és más közlekedési szervek is ellenőriznek, és nagyon komolyan szankcionálnak. Vármegyénk baleseti okai között ez elvéve szerepel, sajnos nagyon nehéz ezt egy rosszuléltól megkülönböztetni, ha a vezető ezt nem vallja be. Mindettől függetlenül kérjük a járművezetőket, hogy kipihenten induljanak útra, és ha kell, hosszabb út esetén tartsanak pihenőt, akár foglaljanak szállást, és kipihenten induljanak tovább. Egy nyaralás megtervezésekor vegyék figyelembe ezt a faktort is, inkább legyen két napos az utazás, minthogy tragédiába torkolljon. Higgyük el, az utazás is a nyaralás része, élvezzük biztonságban!

Impresszum: **Közlekedésbiztonság**

Megjelenik: 2500 példányban

Kiadja: **Kárpát-medencei Magyarokért Egyesület**

4841 Jánd, Tisza u.1. • Felelős kiadó: **Siket Tibor**

Nyomda: **Kölcsey Nyomda Kft.** Tapolca