



NE VEZESSEN FÁRADTAN!

Kutatási adatok és a közúti balesetek tapasztalatai alapján a járművezetők kora hajnalban, valamint kora délután a leginkább hajlamosak arra, hogy fáradtságuk miatt figyelmetlenebbé váljanak, elbóskoljanak, vagy elaludjanak. Az elalvásos balesetek előfordulási gyakorisága általában összefüggést mutat a napi biológiai teljesítőképesség minimumaival. Eszerint az általános napi teljesítő képesség minimuma nappal 14 és 15 óra között, éjfél után pedig 02-04 óra között van. Hajnali 3 órakor teljesítő képességünk mindössze 5%-ával rendelkezünk, míg a legnagyobb teljesítményekre reggel 8-9 óra, valamint 18 és 20 óra között vagyunk képesek (forrás: "Sicher unterwegs in Hessen", Landesverkehrswacht Hessen, Frankfurt am Main).

A fáradt állapotban történő járművezetés kivétel nélkül minden járműkategória esetében létező problémát jelent (kerékpárosoknál, segédmotoros-kerékpárosoknál, gépjármű vezetőknél és az egyéb járművek vezetőinél egyaránt), bár kétségtelen, hogy a cselekmény veszélyességének mértéke közúthasználónként eltér. Ezen a területen legkevésbé az állati erővel hajtott járművek vezetői vannak veszélynek kitéve (hiszen a ló magától is hazahúzza a szekeret), míg egy kamion, vagy veszélyes árut, például üzemanyagot szállító jármű vezetőjének figyelmetlensége, vagy elalvása nagyon könnyen közúti tragédiák, halálos tömegszerencsétlenségek forrása lehet.

A kerékpárosoknál és az egy nyomon haladó motoros járműveknél a fáradtság gyakran áll az olyan ügynevezett magános (egy járműves) balesetek hátterében, mint például az árokba borulás, fának, vagy kerítésnek hajtás, illetve a külső, valószínűsíthető ok nélküli elcsúszás, elesés.

A fáradt vezetők által okozott baleseteket magas fokú látencia jellemzi. A balesetek vizsgálata során nyert tapasztalatok azt mutatják, hogy a járművezetők általában nem ismerik be, hanem kifejezetten tagadják a balesetkori fáradtság, ill. az elalvás tényét. Ennek oka, hogy a járművezetés fáradt állapotban nem enyhítő, hanem ellenkezőleg, súlyosbító körülményként értékelendő, s szigorúbb szankció alkalmazásával járhat. A fáradt járművezető – más, a balesethez közvetlenül vezető szabályszegés elkövetése (pl. az elsőbbségadásra vonatkozó szabályok megsértése) mellett – azt ismerné el, hogy tudatosan megszegte a KRESZ korábbiakban már említett 4. § (1) bekezdésének b/ pontját, biztonságos közlekedésre alkalmatlan állapotban vett részt a forgalomban, s ennek tényét a büntetési tétel mértékének megállapításakor figyelembe veszik.

Magyarországon a fáradt állapotban történő járművezetés témakörét a hatályos „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2017-2019” a nevesített feladatok közé sorolta. Napjaink egyik fontos feladata visszazsírítani a fáradtságra visszavezethető balesetek számát, továbbá tudatosítani a járművek vezetőiben a fáradtság kiemelt közlekedésbiztonsági kockázatát, rendkívüli és sokak által alábecsült veszélyeit. Utóbbi első sorban a gépjárművezető képzés rendszerének kiegészítésével, a biztonság-szemléletű képzéssel, valamint a prevenció eszközeivel érhető el. Az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság az elmúlt években több olyan közlekedésbiztonsági kampányt folytatott, melyek az elalvásos balesetek megelőzésére, a fáradtan történő járművezetés visszaszorítására irányultak. Ám mint azt jól tudjuk, a közlekedésben minden az emberi tényezőn, az adott közlekedő (járművezető) akaratán, döntésén múlik.

**Balesetmentes közlekedést kíván
az ORFK-Országos
Balesetmegelőzési Bizottság!**

