

## Fél percen is múlhat egy emberélet

### Tíz autósból hét rosszul reagál egy megkülönböztető jelzésű jármű érkezésére

Budapest, 2023. szeptember 27. – Bár az autósok nagy része hetente találkozik megkülönböztető jelzést használó járművel, a szakemberek és a segítségnyújtók tapasztalata szerint tíz autósból csak három reagál ilyenkor megfelelően. A többiek rossz döntést hoznak, vagy megkésett reakciójukkal akadályozzák a szirénázó járművek haladását. Pedig sok esetben akár fél percen is múlhat egy emberélet. A Magyar Suzuki „Együtt utakon – Adj utat, ments életet!” kampányában a mentőszolgálat, katasztrófavédelem és rendőrség közreműködésével a segítségnyújtók közlekedési támogatására szeretné felhívni a figyelmet.

Az autósok több, mint 64 százaléka hetente legalább egyszer találkozik szirénázó járművel. Bár 59 százaléuk úgy gondolja, a közlekedők összességében megfelelően reagálnak az ilyen helyzetekben, tizből ketten azonban nem indexelnek, minden 10. autós pedig nem tudja a vonatkozó KRESZ szabályokat – derül ki a Magyar Suzuki megbízásából, az Ipsos által készített reprezentatív kutatásból<sup>1</sup>. A megkérdezettek 44,6 százalékában ilyenkor megfogalmazódik, hogyan tudná a vonuló járművet segíteni, az autósok közel felét (49,5%) viszont inkább a bajba jutott embertársunk helyzete foglalkoztatja. Az autósok nagyobb része saját bevallása szerint nem stresszel, mert pontosan tudja (79,8%), mit kell ilyenkor tenni. Minden ötödik autós azonban az éppen vonuló jármű vezetőjére hagyja a helyzet biztonságos megoldását, majdnem 10 százalék pedig félelmet érez, pánikba esik, ha meghallja a szirénát.

A közlekedési szakemberek és a segítségnyújtók azonban egész másként tapasztalják ezt a mindennapokban. Szerintük ugyanis tíz autósból csak hárman reagálnak megfelelően, a többiek rossz döntést hoznak, vagy éppen akadályozzák a segítségnyújtók előrehaladását. Ez talán nem is meglepő, hiszen a KRESZ ugyan szabályozza, de a járművezetők nem kapnak ilyen jellegű képzést a jogosítvány megszerzése során. Zerkovitz Dávid közlekedépszichológus úgy fogalmaz, a pánik automatikusan megjelenő személyiségjegy stresszhelyzetben, utóbb pedig hajlamosak vagyunk kicsinyíteni a helyzet súlyát és szépíteni a saját reakciónkat.

#### **Az a legjobb, ha folyamatosan haladhatnak**

Az „Együtt az utakon – Adj utat, ments életet!” kampányt támogató szervezetek, a katasztrófavédelem, a rendőrség és a mentőszolgálat munkatársai is egyetértenek abban, hogy az autósok körében – bár sok esetben hatékonyan támogatják őket -, bizonytalanságot tapasztalnak. Ezt a kutatás adatai is alátámasztják. A felmérésben résztvevők 64 százaléka jellemzően félrehúzódik, akár a villamossínekre vagy a piros lámpa elé, de azt csak tíz autósból három tudja, hogy ezt a KRESZ is megengedi. A második leggyakoribb megoldás az azonnali megállás (17,3%) ilyen esetekben. Általános vélekedés azonban a

<sup>1</sup> 2023.08.25-29. között, B kategóriás jogosítvánnyal rendelkező, rendszeresen vezető magyar autós körében, amely azt vizsgálta, hogy az autók hogyan reagálnak a megkülönböztető jelzést használó járművekre

segítők körében, hogy az a legnagyobb idővesztés, ha teljesen meg kell állniuk, majd újra kell indulniuk, amikor az autók megállnak ott, ahol vannak anélkül, hogy félrehúzódnának.

„Kritikus állapotú beteghez történő riasztás esetén akár fél percen is múlhat egy emberélet. Ha helyenként néhány másodpercről van is csak szó, az idővesztés összességében akár több perc is lehet sokszori megállás esetén. A legnagyobb segítség, ha folyamatosan tudunk haladni” – mondta Gyórfi Pál, az Országos Mentőszolgálat kommunikációs vezetője.

„Sokan abba sem gondolnak bele, hogy egy tűzoltóautó, amely még a 4 tonna víz nélkül is 16 tonnát nyom, nem tud olyan könnyedén megállni, de még egy kikerülő manővert is sokkal nehezebben tesz meg, mint egy személyautó” - hívta fel rá a figyelmet Petrányi András, a Komárom-Esztergom Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság tűzoltó főtörzsőrmestere.

## **Fokozottan figyeljünk a forgalomra**

Ám nemcsak a negatív érzések, a tudatlanság, a nemtörődömség, hanem sokszor a figyelmetlenség is akadályozó tényező. Bár az autók majdnem 98 százaléka biztonságos sofőrnek tartja magát, mégis, tízből nyolcan egyszerre több mindenre figyelnek (zenét hallgatnak, telefonálnak, az utazástervezőt vagy a gyermeküket figyelik, esznek, isznak), ami eleve megakadályozza, hogy időben reagáljanak a segítségnyújtókra.

„Csak akkor tudunk időben reagálni, ha nem végeztünk plusz tevékenységet a volán mögött. Európai mérések alapján átlag 4,6 másodpercre esünk ki a vezetésből, amikor rápillantunk a telefonunkra, ilyenkor városi forgalmi viszonyok között 55-60 métert vakon vezetünk<sup>2</sup>. Éppen ezért fontos, hogy alapvetően is, de különös tekintettel a terhelt forgalmi szituációkban csak a vezetésre figyeljünk, amikor pedig egy pillanatnál hosszabb időre vonja el valami a figyelmünket, azonnal álljunk félre” – javasolja Csörgő László, a Driving Camp vezető tréner.

Általánosságban elmondható - és ezt négy autóból három így gondolja - hogy a kékszirénás járművek sofőrei átlagon felüli vezetési tudással rendelkeznek. Tízből négy autós fejében azonban megfordult már, hogy a segítők indokolatlanul használták a fény- és hangjelzést. Ezzel szemben a rendőrök előzetes utasításra kapcsolhatják be ezeket, és csak egyedi esetben dönthetnek erről saját hatáskörben. A tűzoltók és a mentők azonban, mivel segélyvonalra futott be a riasztás, előzetes egyeztetés nélkül is használhatják a jelzéseket, de ők is naplózzák azok alkalmazását.

„A megkülönböztető jelzések használata szabályokhoz kötött és ellenőrzött, nem véletlenszerű vagy önkényes” – mondta Geiling György, a Komárom-Esztergom Vármegyei Rendőr-főkapitányság rendőr főtörzsőrmestere.

Rusznák András közlekedési igazságügyi szakértő szerint kívülállóként nincs valós információnk arról, hogy miért közlekedik úgy a kékszirénás autó, de nem is feladatunk ezt megítélni: „Nekünk egy dolgunk van: segíteni őt úgy, mintha a mi rokonunkhoz, barátunkhoz sietnének, hiszen nem tudhatjuk, nincs-e valóban így.”

Mivel nem csak a vezetési technika emelt szintű tudásáról van szó, az ilyen járművek irányításához átlagon felüli helyzetfelismerés és stressztűrő képesség szükséges. Így a kékszirénás autók csak külön engedéllyel, elméleti és gyakorlati képzések, majd vizsgák után vezethetőek. Ezeket a speciális

---

<sup>2</sup> 50 km / óra sebesség mellett

engedélyeket időről időre meg kell újítani, az elméleti tudás mellett a sofőrnek fizikailag és mentálisan is alkalmasnak kell lennie.

## **Kötelességünk segíteni**

Ám nemcsak az autósoknak, hanem a közlekedés többi résztvevőjének is kötelessége, hogy segítse a megkülönböztető jelzést használó járműveket. A segítők gyakran tapasztalják, hogy a gyalogosok, rolleresek és kerékpárosok fülhallgatóval közlekednek. Ez azért kritikus, mert így nem észlelik a hanghatással járó közúti szituációkat, így reagálni sem tudnak rájuk. Ezzel azonban nemcsak önmagukat, hanem másokat is veszélyeztetnek.

A Magyar Suzuki azért indította el tavaly az „Együtt az utakon” közlekedésbiztonsági kampányát, mert úgy ítélte meg, számos olyan helyzet van az utakon, amelyekben összetársadalmi változásra van szükség. Ennek mentén minden évben más területre fókuszál a kampány: idén a segítők segítésére.

„Arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy az előzékenység nemcsak fontos, hanem kötelező azokkal szemben, akik a segítségnyújtásra tették fel az életüket. Figyelmesség, tolerancia, tudatosság, nyugalom, emberség és felelősség – ezek mind fontosak a közlekedésben. Megkülönböztető jelzést használó járművek észlelése esetén egymást figyelve és segítve a forgalom minden résztvevőjének együtt szükséges dolgoznia” – fogalmazott Bonnár-Csonka Zsuzsanna, a Magyar Suzuki Zrt. kommunikációs vezetője.

## **Mire figyeljünk?**

- Figyeljük a közlekedés többi résztvevőjét, az ő reakcióik jelzésértékűek és minket is segíthetnek.
- Akkor álljunk félre, amikor biztonsággal megtehetjük.
- Indexszel jelezzük, merre tervezünk kitérni a szirénás jármű elől.
- Az autóban ne hallgassuk hangosan a zenét.
- Kétsávos úton az út két szélső oldalára húzódva engedjük el a segítőt, három vagy több sáv esetén pedig annak megfelelően, amelyiken a szirénás jármű halad.
- Gyalogosként ne szaladjunk át a zebrán, ne induljunk keresztül az úton kerékpárral, rollerrel, ha látjuk, halljuk közeledni a kéklámpás járművet.
- Ne használjunk fülhallgatót, de legalább halkítsuk le, amikor át akarunk menni az úton, még zöld jelzés esetében is.
- Legyünk körültekintőek akkor is, ha már elhaladt a segítségnyújtó jármű.

## **További információk:**

Bonnár-Csonka Zsuzsanna  
kommunikációs vezető  
Magyar Suzuki Zrt.  
Tel.: +36 33 54 1309

## **Céginformáció**

A Magyar Suzuki Zrt.-t 1991-ben alapították, és azóta is a japán anyavállalat egyetlen európai gyártóegysége. A cég partnereinek, beszállítóinak, valamint a 78 tagú országos márkakereskedői hálózatának köszönhetően hozzávetőlegesen 10.000 munkavállaló megélhetéséhez járul hozzá.

Az esztergomi gyár 1992 októberében kezdte meg a termelést. Itt készülnek – immár hibrid változatban is – a Vitara és az új S-CROSS modellek. A vállalat olyan távoli országokba is szállít, mint Mexikó, Új-Zéland vagy Japán. A hazai és nemzetközi piacra készülő gépjárművek gyártásán kívül a társaság importált Suzuki gépkocsik, motorkerékpárok és hajómotorok értékesítésével is foglalkozik. A vállalat a 2022-es adatok alapján az ország 13. legnagyobb árbevételű cége.

A hajómotoros üzletág évről-évre kiemelkedő aktivitással van jelen a piacon és vezető szerepet tölt be a hazai hajózás motorizálásában, 2017 őszétől pedig Magyarországról irányítják az Észtországba, Lettországba, Litvánia, Fehéroroszországba, Csehországba, Szlovákiába, Romániába, Szerbiába, Bulgáriába, Montenegróba és Albániába irányuló üzleti és kereskedelmi tevékenységeket is.

Jelentős szerepet játszik a régió motorkerékpár-kereskedelmében is: az esztergomi központ Magyarországgal együtt összesen tizennégy ország (Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Horvátország, Szerbia, Románia, Bosznia-Hercegovina, Koszovó, Montenegró, Azerbajdzsán, Lettország, Észtország, Albánia) piacát látja el.