

Gépkocsivezető és gyalogos

„Az ember a volán mellől” számtalan tanulmányban szerepelt már, de a gyalogos emberről kevés szó esett, holott egybevetésük a modern életre fényt vető, érdekes elemzéshez vezethet.

Az egyik személy (a gyalogos) a másik személlyel (gépkocsivezető), ha rövid időre is, elkerülhetetlenül kapcsolatba kerül, aztán szétválnak, naponta száz és száz más, hasonló találkozást teremtve. Teljesen ismeretlen emberek ily módon egymással szoros együttműködésre kényszerülnek abból a célból, hogy... egymást elkerüljék.

Az alábbiakban megkíséreljük e látszólag paradoxális társadalomlélektani jelenség elemzését.

Kibernetikai meghatározással a gépkocsivezető és a gyalogos *zárt közlekedési rendszert* alkot, az egyik mint leadó, a másik mint felvevő a találkozásukkor bizonyos helyzetváltozásokkal összefüggő információ-cserében. Az esetek többségében a járművezető csak akkor cselekszik, amikor a gyalogos már észlelte az ő jelenlétét (visszaható információ).

E rendszeren belül kétoldali, visszafordítható kapcsolat teremődik. A gépkocsivezető és a gyalogos egyaránt közvetít és felvesz információkat, tehát ez is, az is közül bizonyos információmennyiséget, amelyet — nagyon rövid idő alatt — a másiknak észlelnie kell, feldolgoznia és döntenie. E célból a gyalogos a közlés során — szándékának megfelelően — bizonyos „kód”-ot alkalmaz (például az úttesten áthaladtában vagy országúti találkozáskor), általában akaratlagos vagy akaratlan mímikát és gesztusokat (fejtartás, kézjelek, mozgásgyorsulás).

A vezető a maga részéről járműve közvetítésével küld információkat (gépállás, zajkeltés, irányjelzés vagy hang- és fényjelzés).

A forgalom bármilyen alakulása pillanatok alatt szolgáltathat információ-forrást a gépkocsivezető és a gyalogos számára egyaránt. Minél szervezettebb és strukturáltabb a közlekedés, annál inkább csökken az információmennyiség.

Az információ-elmélet szempontjából a gépkocsivezető általában többször kerül különleges helyzetekbe, például:

— útkereszteződésnél a közlekedési jelzőlámpa a vezető számára „szabad”-ot jelez, és a gyalogosok megvárják a járművek elhaladását; a gépkocsivezető ilyenkor csökkent mennyiségű információt fog fel, figyelme, felfogóképessége lankad, az információk feldolgozása és a határozathozatal redukálódik;

— a gyalogos, még mielőtt észlelné a jármű közeledését, szabálytalanul közlekedik (figyelmetlenségből vagy tüntetőleg, csakazértis); a gépkocsivezető a gyalogos magatartására főlfelügyelve, előzni akar, s ilyen helyzetben is csökken az információmennyiség;

— a gyalogos magatartása a jármű közeledéséig alkalmazkodó, hogy azután hirtelen megváltoztassa szándékát, és egy kockázatos átkelést kíséreljen meg az

úttesten; annak a gyalogosnak a helyzete ez, aki nem a gyalogjárón vagy a kijelölt átkelőhelyeken közlekedik, s a jármű elhaladására várakozva, az utolsó pillanatban változtat elhatározásán;

— a gyalogos váratlanul kerül a gépkocsi elé, még mielőtt a vezetővel információs kapcsolatba lépett volna; annak a járókelőnek a helyzete ez, aki leugrik a mozgó villamosról, vagy a gyermeké, aki hirtelen tűnik fel egy sarokház mögül.

E két utóbbi helyzetben az az információmennyiség, amelyet a gépkocsivezetőnek (a sebességgel arányosan) másodperc-töredékek alatt kell feldolgoznia, növekvő jellegű, mert az alternatívák, tehát az egyenértékű lehetőségek száma is növekszik (áthalad-e a gyalogos vagy sem, idejében cselekszik-e avagy késedelmesen?).

A gépkocsivezető számára nehezebb a helyzet, hiszen neki kell általában jeleznie nyomatékosabban jelenlétét, mert a „rendszer”-ből való visszavonulása — már a jármű tehetetlenségi erejénél fogva is — sokkal bonyolultabb, mint a gyalogosé, aki jóval könnyebben kerülheti el a találkozást.

Hogy a gyalogos teremtette különböző helyzeteknek megfelelően cselekedhesék, a gépkocsivezető feltételes reflexek útján az „alkalmazkodás mechanizmusá”-nak egész sorát fejleszti ki magában. Ezek közül az egyik — s talán a legjelentősebb — a gyalogosnak egy „modell”-be vagy „sémá”-ba való beleillesztése.

A Nyikolaj Szokolov-féle modellnek *idegszűrő* jellege van, kiválogatja a gyalogosra legjellemzőbb fizikai vonásokat, magatartás-jegyeket. E karakterisztikus jegyek állandó ismétlődéssel bizonyos gyalogos-kategóriák vonatkozásában tipikussá válnak. A modell elraktározódik és megőrződik a gépkocsivezető memóriájában.

Az egyes modellek jellemzői a következők:

— a gyalogos magatartása a közlekedési szabályokkal szemben (ez az egyéniség vonásait is tükrözi): fegyelmezett — fegyelmezetlen, szociális — antiszociális, hirtelen cselekvő — megfontolt;

— a jármű észlelésének módja (gyors vagy nehéz felismerés);

— a járművel kapcsolatos helyzetek nyomon követése a „rendszer” felbomlásáig (figyelmes — figyelmetlen);

— a határozathozatal pillanatában a magatartás a járművel szemben (magabiztosság — határozatlanság, félelem — önuralom);

— a gyalogos mozgássebessége (lassú — gyors).

Ha csak ezeket a paramétereket vesszük figyelembe, mindegyiket a lehetséges változatokkal, máris szembetűnő az alternatívák és kombinációk rendkívül nagy száma.

Évek során gyűjtött tapasztalatok, megfigyelőképesség és emberismeret alapján (a gyakorlati intelligencia jelentős szerepet játszik!) a gépkocsivezető megalakítja minden egyes gyalogos-kategória modelljét, sémáját.

Így például a sofőr számára a gyermekek egész sor negatív jellegzetességet összesítenek: hirtelen cselekvők, impulzívok, szórakozottak, kiszámíthatatlanul gyors mozgásúak, bizonytalanok és izgulékonyak a gépjárművel kapcsolatban. A részek és a pszichikailag fogyatékos személyek szintén nagy veszélyt jelentenek a gépkocsivezető számára, minthogy magatartásuk előjeleit kevésbé lehet áttekinteni. Utóbbiakat éppen ezért nehezebben lehet első látásra modellbe illeszteni, mint a gyermekeket.

A gyalogos öregek kategóriája bizonyos helyzetekben szintén nehézségeket okoz a gépkocsivezetőnek, minthogy a jármű közeledését megkésve észlelik és mozgásuk is lassúbb, viselkedésük mégis előreláthatóbb, következőképpen állandóbb, és nagyobb biztonságot jelent.

A „szűrő” birtokában, gyorsan felismerhető jellegzetességek alapján a gépkocsi-

vezető fokozottabb mértékben számolhat a gyalogos bekövetkezhető cselekvésével, tehát járművét irányítva bizonyos határozatokat hozhat, bizonyos stratégiát alkalmazhat (fékez, fokozza a sebességet, hogy a gyalogost megelőzze, kikerülje), Természetesen, a határozathozatalban közrejátszik a távolság, a gyorsaság, az út és a jármű állapota is egyebek mellett.

A gyalogosnak egy-egy modellbe való behelyezése, a határozathozatal, valamint a járműberendezés működtetése (kormánykerék, lábfék, fényszóró és egyéb) egyszerűbb helyzetekben 1,5 másodpercet, bonyolultabbakban 2—3 másodpercet igényel.

Tapasztaltabb gépkocsivezetők a modell és a szűrő birtokában csökkenthetik a bizonytalansági tényezők számát a gyalogossal szemben, és növelhetik a határozathozatal biztonságát. A kezdő gépkocsivezetők például, gyakran lelassítják a járművet egy-egy bizonytalan gyalogos láttán, nem tudván, hogyan alakul ennek magatartása, a gyakorlott sofőr azonban gyorsít, és megelőzi vagy kikerüli a találkozást, vagy jelt ad jelenlétéről.

Hangsúlyoznunk kell, hogy a gépkocsivezető nem mindig dolgozhat teljes műdellel vagy sémával. Amikor csak kis távolságban veszi észre a gyalogost, már nem iktathatja modellekbe. A mintegy 10 méter távolságban hirtelen fölbukkanó gyalogost a gépkocsivezetők többsége csak az előre lendülő testtartás alapján képes fölfogni; a megtorpanó vagy visszavonuló mozdulat, a fejtartás, arckifejezés vagy más paraméter már nem szolgálhat határozathozatal kritériumaként.

Két-három méterre a gépkocsivezetőnek már nincs semmi lehetősége arra, hogy a jármű elé kerülő gyalogos magatartását értelmezhesse, már csak akadályt lát benne, mely előtt fékezni kényszerül.

Éjszakai órákban, csökkent látásviszonyok között nagyobb távon (50 méterig) sem képes a gépkocsivezető modellek alapján határozni; csakis a gyalogos bizonyos testtartása nyomán dönthet, akárcsak nappal, kis távon.

Mindezeknek az adatoknak a szovjet-grúz iskola magatartásfelfogása fényében történő elemzése gyakorlati hasznát is jelenthet a tárgyalat kérdések értelmezésében. E felfogásnak megfelelően minden egyes személy, mielőtt tudatosan cselekednék, bizonyos célzatosságot, magatartást árul el, amelynek alapja a személyiség tájékozódása egy-egy szükséglet kielégítésére és bizonyos helyzetekhez való alkalmazkodása.

Ebből a szempontból a gyalogosokat többféle magatartás-kategóriákba sorolhatjuk:

— *kiegyensúlyozottak*, akik könnyen alkalmazkodnak különböző helyzetekhez, így a közlekedési szabályokhoz is;

— *az izgága* gyalogost a nyugtalanság, a habozás, a magatartás kétértelmősége jellemzi, egyfelől erős indíték arra, hogy a közlekedési szabályokkal ellentétesen cselekedjék (pillanatnyi szükséglet kielégítéséért), másfelől a félelem, a visszavonulás szándéka, nehogy rajtakapják;

— *az impulzív* gyalogosokban a cselekvésre irányuló benső szándék jóval erősebb, mint a közlekedési szabály vagy a balesettől való félelem; ezeknek sorából kerül ki a balesetek legtöbb áldozata;

— *a gyors cselekvésre képtelen* személyek, akiket éppen az jellemez, hogy nem akarnak hibázni.

Mindebből kitűnik, hogy a baleset-lehetőségek növekedéséhez a következő tényezők járulnak hozzá:

— a gépkocsivezető, tapasztalatok híján, még nem alakította ki magában a modellt (sémát), a szűrőt, különösen a veszélyes magatartású gyalogosok köréből;

— a gyalogos nem cselekszik valamely modellnek megfelelően, s így meglepe-

téseket okoz; ebből következik: a sémák nem lehetnek túl merevek és túllontúl rögzítettek, nehogy fölmentsék a vezetőt az éberség alól;

— a csökkent távolság mint tényező lehetetlenné teszi, hogy a gyalogost valamely modellbe behelyezzük.

A gépkocsivezető—gyalogos kategória-párban a maga rendjén a gyalogos is kialakít egy sor modellt, minthogy hasonló paraméterek hatnak rá is, mint: a gépjármű mozgásváltozásainak a sebessége, az okozott zaj és a közlekedési szabályokkal szembeni magatartás; a gyalogos modelljei azonban sokkal egyszerűbbek, kezdetlegesebbek, mert vele szemben a gépkocsivezető általában inkább keresztülviheti szándékait, főleg a jármű helyzetének vagy mozgásának változtatásaival.

A gépkocsivezető kialakítandó magatartás-lehetőségeinek a száma jóval kisebb, mint a gyalogosé, következésképpen biztonsága is jóval nagyobb.

Lélektani szempontból a gépkocsivezető és a gyalogos találkozása különböző, egymást nem ismerő, más-más vérmérséklet-defektusú, más jellemű és más felfogású személyiségek szembesítését is jelenti.

Ha figyelembe vesszük különböző kategóriájú gépkocsivezetők negatív jellemvonásait, a figyelmetlenséget, egoizmust, fegyelmetlenséget, antiszociális indítékot, valamint a gyalogosok ugyancsak negatív típusait (impulzívok, izgágák), kiderül, hogy minél szembetűnőbben jelentkeznek a pszichikai defektusok az *ad hoc* emberközi kapcsolat két tagjánál, annál inkább növekszik a baleset-lehetőségek száma.

E két negatív tényező egybeesése (a gyalogos impulzivitása a gépkocsivezető fegyelmetlenségével tetézve) a ki nem jelölt átkelőhelyeken, ahol a sebességet nem csökkentik, ráadásul a zebránál meglepett gyalogos bizonytalanságérzete, izgalma, mind-mind feltételezi a baleseteket.

A gépkocsivezető—gyalogos rendszerének kibernetikai sémája és a modell-rögzítés azonban még nem meríti ki a két tényező közötti kapcsolat kérdését, minthogy ennek a kapcsolatnak humánus jellege van. A járművezetőnek nem szabad elfelednie, hogy úton-útfélen gondolkodó emberi lényel találja szembe magát, bizonyos célt követő személlyel, akit bizonyos okok (szükségletek) hoztak mozgásba. Hasonlóképpen a gyalogos is számol azzal, hogy a járművet ember, tudatos lény vezeti.

Ily módon társadalomlélektanilag a gépkocsivezető és a gyalogos emberközi kapcsolat-rendszert alkot, *suū generis* jellegzetes kettősséget, amely nem szervezett csoportosulás, hiszen rövid időre szól, és egész sor más jellegzetességet nélkülöz: az együvé tartozást, befolyás-fokozatokat, tekintélyt. Mégis, a gépkocsivezető—gyalogos kategória-pár a szervezés kezdeti formáit kínálja.

Nyolc órán át tartó vezetés során a gépkocsivezető száz és száz kapcsolatot él át, amelyek az ő tudatában pillanatok alatt hol egybevegyülnek, hol szétfoszlanak egy vagy több gyalogossá.

Amikor ennek az emberközi kapcsolatnak a két tagja egymással kapcsolatba kerül és közös cselekvésre kényszerül, akkor mindegyikükre bizonyos *státus* jellemző, vagyis e kapcsolatban belül bizonyos álláspontok szembesítése. E *státus* — mely mindegyiküknek jogot ad arra, hogy a másik fél részéről elvárjon bizonyos magatartást — a közlekedés szabályain és az emberek közötti viselkedés normáin alapszik.

Hasonlóképpen kialakul a közös cselekvés részesei között egy bizonyos *szerep*, amely a gyalogos vagy a gépkocsivezető státusának megfelelő viselkedésformákat alakít ki. Ha az egyik partner nem tartja tiszteletben a másik státusát, vagy nem cselekszik szerepének megfelelően, zavarok keletkeznek, sok esetben gyászos következményekkel.

Tovább elemezve ezt az emberközi kapcsolatot, megállapíthatjuk, hogy a gépkocsivezető és a gyalogos információcseréje nyomán — *bizonyos helyzetekben* —

„megállapodás“ jön létre (kivéve a nem irányított átkelő pontokat, ahol csak a jobbra vagy balra történő kitéréskor van szükség ilyesmire). Az esetek többségében a kölcsönös megállapodás „jóváhagyás“ vagy „megerősítés“ révén alakul ki, a szerepnek vagy az együtharható viselkedésnek megfelelően.

Jellemző példája ennek az elsőbbség megadása a gyalogosnak a zebrákon, a nem irányított átkelőhelyeken vagy minden olyan jeltelen ponton, amelyen a gyalogos áthaladni szándékoszik. Amikor a járművezető megállapítja, hogy a gyalogosnak nincs ideje a kocsit megelőzésére, csökkenti a sebességet, vagy ha a gyalogos észreveszi az időzavart, akkor ő vonul vissza, s ilyenkor a vezető felgyorsít. Mindkét esetben tanúi lehetünk annak, hogy jóváhagynak egy-egy magatartást. Különösen hangsúlyozódik ez abban az esetben, amikor az „erőviszony“ a gépkocsivezető javára alakul.

Ha ily módon értelmezzük a gépkocsivezető—gyalogos kapcsolatát, megállapíthatjuk, hogy a baleset olyankor következik be, amikor a „találkozás“ híján van az előzetes és kölcsönös megállapodásnak vagy a másik fél szerepére és viselkedésére vonatkozó jóváhagyásnak.

A megértésnek ez a hiánya eredhet pszichikai defektusból (figyelmetlenség, rossz hangulat) vagy mélyebb okokból, mint: hanyagság, impulzivitás, izgulékony-ság, antiszociális magatartás vagy éppen a megértésre irányuló megállapodás visszautasítása.

Megjegyezzük, hogy éjnek idején ilyenszerű megállapodás nagyon nehezen jöhet létre.

A gépkocsivezető—gyalogos emberközi kapcsolatának e sommás elemzése után egész sor javaslatot sugalmazhatunk a közös cselekvés biztosítása céljából. Egyik ilyen — széles körben életbe léptethető javaslatunk — a *szállítás biztonságának pedagógiájára* vonatkozik.

Ahhoz, hogy a gépkocsivezető gyorsan és hibátlanul fölfoghassa a gyalogos viselkedését, javítani kell a modellek, szűrők kialakításának folyamatán, még a tanfolyamok időszakában. Módszerként sikerrel lehet alkalmazni a figyelemvizsgáló készüléket vagy a filmet, mely lehetővé teszi, hogy nagy vetítéssebességgel mutassák be különböző gyalogos-kategóriák modelljét. Ily módon a tanulóknak alkalma van bármelyik gyalogos-kategória viselkedésmódjának a megismerésére, bizonyos jellegzetességek, különös jegyek szem előtt tartásával (például gesztusok, arckifejezések).

Figyelembe véve, hogy ez emberközi kapcsolat rendszerén belül sem a gyalogos, sem a gépkocsivezető nem tartja tiszteletben a másik fél státusát és szerepét, parancsolóan szükségessé válik — már a tanfolyamok idején — az ezzel összefüggő készségek kialakítása. Már az elemi fokú iskolában fejleszteni kell a gyalogos és a gépkocsivezető szerepével kapcsolatos ilyen készségeket. E célból egyes országokban a gyermekeket megtanítják pedálos járművet vezetni és — oktatók felügyelete alatt — kijelölt közlekedési pontokon szabályszerűen közlekedni.

Ahhoz, hogy gépkocsivezető és gyalogos kapcsolata tudatossá váljék, pszichopedagógiai tanfolyamokat kell bevezetni a sofőriskolában. Ezeken elemzik a partnerek viselkedésmódját és fogyatékoságait a balesetlehetőségek szövevényében.

Orvosi-lélektani válogató (szelektív) módszereknek a készségalkító rendszerekkel és gyakorlatokkal való egybehangelése — tanfolyamokkal kiegészítve — lehetővé teszi a gépkocsivezető—gyalogos emberközi kapcsolatának alapvető megjavítását.

Mircea Bolos