



# 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, éjfélét követően pedig 02-04 óra között van. Hajnali 3 óraker 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!**



# NE VEZESSEN FÁRADTAN!

## **A fáradtan, illetve kimerült állapotban történő járművezetés egyike a legveszélyesebb, s leginkább alulértékelt baleseti kockázatoknak.**

A járművezetés alapvető személyi feltétele, hogy mindenkor a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban legyünk. Ezt határozza meg a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (II.9.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban KRESZ) a 4. § (1) bekezdés b/pontjában: „Járművet az vezethet, aki a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van”.

A tényállás nem csak azt jelenti, hogy nem fogyaszthatunk szeszestalt, vagy bódító hatású szert (utóbbiakhoz értve bizonyos gyógyszereket, pl. erős nyugtatókat, vagy a járművezetéssel össze nem egyeztethető más készítményeket) a vezetés megkezdése előtt, és alatt. Biztonságunk érdekében ugyanis az is nagyon fontos, hogy ne legyünk ingerült, ideges (azaz pszichésen alkalmatlan) állapotban, továbbá ne üljünk fáradtan, kialvatlanul, kimerült állapotban, vagy éppen éhesen, ill. szomjasan a kormány mögé.

Sokan nem is sejtik, de a fáradtság az egyik legnagyobb közlekedésbiztonsági kockázat, hatása – kimutathatóan – a szeszestaltól befolyásolt állapottal mutat hasonlóságokat. A fáradt vezető csak korlátozottan képes (vagy szélsőséges esetben teljesen képtelen) a jármű biztonságos vezetésére, hiszen az információk észlelésének, valamint a veszélyek elhárításának képessége radikálisan lecsökken. Kutatásokon alapul az az álláspont, mely szerint több mint hatszoros a baleseti kockázat növekedése akkor, ha fáradtan veszünk részt a közúti forgalomban (forrás: „Driver fatigue and road accident”, The Royal Society for the Prevention of Accidents, February 2001).

A fáradtság fogalma nehezen definiálható, hiszen összetett jelenségről van szó, amely számos okra vezethető vissza. Ezen túlmenően a fáradtság megnyilvánulási formája, hatása meglehetősen változatos, továbbá szubjektív jellegű, hiszen mindenki másként éli meg. Mégis összefoglalóan: a fáradtság nem más, mint a test válasza a folyamatos fizikai és mentális igénybe vételre, vagy az alváshiányra.

Egyes felmérések szerint az európai polgárok nem kevesebb mint 38%-a alvászavarokban szenved, ami hűen jelzi a probléma méreteit, hiszen az érintettek – valamilyen úthasználói minőségben - rendszeres résztvevői a közúti forgalomnak (forrás: „Drowsy Driving”, Univ.-Prof. Manfred Waltz, State Mental Clinic of Graz, 2007).

## **A FÁRADTSÁG OKA SOKSZOR AZ ÉLETMÓDBAN, ILLETVE A MUNKAKÖRÜLMÉNYEKBE KERESENDŐ, DE BETEGSÉGEK VELEJÁRÓJA IS LEHET. A FÁRADTSÁGNAK SZÁMOS OKA LEHET, MINT PÉLDÁUL:**

- alváshiány, kialvatlanság,
- hosszan tartó munkavégzés,
- tartós járművezetés,
- huzamosabb ideig tartó utazás (vonat, repülőút stb.),
- rendszertelen munkabeosztás,
- változó (éjszakai és nappali) műszakokban való munkavégzés,
- stressz, feszült idegállapot,
- nehéz (zsíros, kalóriadús) ételek fogyasztása,
- túlsúly, alultápláltság (ide értve az intenzív diétát is),
- folyadékhiány,
- levegőhiányos térben tartózkodás (a jármű utastere, vagy a vezetőfülke is lehet ilyen, ha pl. a szellőzés huzamosabb ideje belső cirkulációra van állítva),
- éjszakai társas élet (partik, bulik),
- betegségek (pl. obstruktív alvási apnoe), stb.