

Így vezet a magyar

Mediterrán lazaság, poroszos szigorúság

Miért nem állnak meg a magyar autósok a zebránál? Miért nem képesek kimozdulni a belső sávból? Miért köszönetnek meg egymásnak mindent, ugyanakkor miért torkolják le a náluk gyöngébbet? Melyik náció rosszabb sofőr autópályán, és melyik városban? Van-e bármi, amiért érdemesebb Magyarországon autózni, mint másutt? Olyan embereket kérdeztünk a fentiekről, akiknek a munkájához tartozik az autóvezetés, vagy más okból van összehasonlítási alapjuk.



**Vekerdy
Tamás**
pszichológus

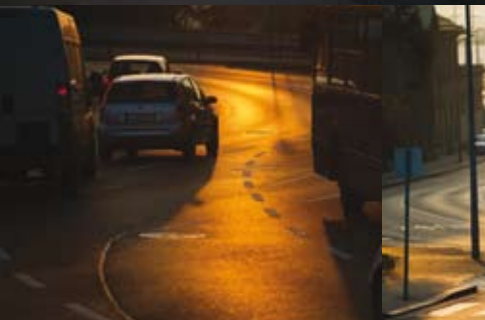
A magyar autóvezetők pontosan tisztában vannak a hibáikkal, legalábbis erre lehetne következtetni a hazai közlekedési morált firtató felmérések alapján: türelmetlen és szabályszegő társaságként írják le magukat, ám mégis sejthető, hogy ilyenkor arra gondolnak, nem ők maguk, hanem a többiek azok. A hazai autósok (akik e tekintetben nem is különböznek a hazai kerékpárosoktól vagy gyalogosoktól) mediterrán lazasággal kezelik saját hibáikat és szabályszegéseiket, miközben poroszos szigorúsággal kérik számon a másikon ugyanezeket.

Akkor lesz belőlünk normális ország, ha majd az autósok megállnak a gyalogosnak a zebránál – a több forrásunk által is említett megállapítás kicsit ugyan sommás, ám jól kifejezi azt, hogy a hazai autóstársadalom egyelőre még a legelemibb szabályt sem képes maradéktalanul betartani. De miért is tartaná: elképzelni is nehéz, hány olyan gépkocsivezető van az országban, akinek oktatója annak idején az „egy gyalogos nem gyalogos”,

illetve a „ne csalogasson” alapelveket verte tanulója fejébe, ezzel tulajdonképpen hosszú időre meghatározva annak gyalogosokkal szembeni hozzáállását. Érzékelhető az is, hogy a jogosítványt szerzett emberek többsége nem egyszerűen egy komfortos használati tárgy biztonságos kezelését sajátítja el, hanem úgy érzi: klubot vált. Sokan innentől kezdve nem érzik magukat zebrára és BKV-ra valóknak, ez pedig időnként abban mutatkozhat meg, hogy a többi közlekedő szempontjait kevésbé tartják szem előtt. És mivel már a friss jogsíkok azt tapasztalják, hogy a hazai utakon farkastörvények uralkodnak, ahol agresszivitással könnyebb boldogulni, igyekeznek minél előbb farkassá válni.

LECKÉZTETJÜK EGYMÁST

A magyar közlekedési kultúra egyik legellenszenvesebb vonása, hogy miközben azt figyeljük, hol hibázik a másik, nem tesszük különbséget az agresszív és a bénázó autós között, sőt utóbbival, a gyengébbel szemben mintha kíméletlenebbek



lennék. – Még mindig egy félfudális, patriarchális társadalomban élünk, ahol mindenki keres magának valakit, akit el lehet nyomni, legyen az a felesége, a gyereke vagy az autóstársa – mondta kiadványunknak **Vekerdy Tamás** pszichológus.

– Egyszer a Margit híd közepén hagyott cserben a Picassóm, és tíz autóból kilenc anyázott, mintha csak jókedvemben álltam volna meg. Idehaza sokak számára az is tolerálhatatlan, hogy valaki önhibáján kívül kerül kellemetlen helyzetbe, és tart fel másokat – meséli a végül egy autóstársa által mégiscsak kisegített **Ertsey Katalin** parlamenti képviselő, hozzátéve: ugyanezt tapasztalja a nagykorúti parkolások során. Ha valaki a külső sávban kezd parkolni, az egyeseknek elviselhetetlen, dudálni kezdenek, mintha szabálytalanságon kapnák a másikat, vagy bő gázfröccsel türelmetlenül kivágnak mögüle.

Abban, hogy az autóvezetők csoportja nem képes egymással komfortosan együttműködni, minden bizonnyal a hazai oktatási rendszer, illetve az annak lehetetlen módszereit alkalmazó KRESZ- és forgalmi oktatás a felelős. Arról is lehet sejtésünk, hogy a hazai autósok ugyanezért figyelik árgus szemmel, hogy milyen hibán vagy bénázáson kaphatják rajta a többieket. – Nálunk kompetitív a tanulás: nem az a lényeg, hogy amit tanulsz, az érdekes, és ezért érdemes elsajátítani, hanem hogy küzd le az akadályokat, tekintet nélkül mindenre – fogalmaz kérdésünkre Vekerdy Tamás. Ehhez jön még a kiscyerekkortól kezdve tapasztalt iskolai „számonkérési düh”, amely folyamatosan azt firtatja, hogy mi az, amit a diák rosszul tud. A KRESZ-oktatás ehhez pompásan idomult. A sok helyütt érthetetlen, paragrafusokat felsorakoztató szabályrendszer időszerűtlenségével az autósiskolák is tisztában vannak, ezért gyakran semmi másra nem tanítják a diákokat, csak a tesztfeladatok válaszainak befiflázására. Márpedig a memorizálási verseny kizárja azt, hogy a diákok pontosan megértsék egy-egy szabály értelmét. Az például a magyar KRESZ-tankönyvben nem szerepel, hogy azért nem szabad a keresztező-

ROMLÓ SZÍNVONAL

Az oktatás színvonal a romlik, egyrészt mert a továbbképzés tét nélküli, másrészt mert – főleg Budapesten – nagyon lenyomták az autósiskolák árait, az alacsonyabb óradíjért oktatók pedig úgy idomulnak ehhez, hogy többet magyaráznak, de kevesebbet használják a diákkal az autót



Hernádi Zsuzsa
vezetési tréner

déstől számított öt méterre parkolni, mert az így beláthatatlanná és balesetveszélyessé válik, csakis maga a tiltás.

Beszédes, hogy a cikkünkhöz megszólaltatott egyetlen forrásunk sem beszélt elragadtatással autós oktatójáról: türelmetlen, nagyzó, a tanítást szenvedésként megélő, a tanulót megalázó oktatók képe rajzolódik ki az évtizedekkel ezelőtti történetekből, olyanoké, akik tekintélyüket azzal próbálják megőrizni, hogy rendszeresen ügyetlenségével szembesítik a szolgáltatásukért fizető tanulót. Hogy aztán a vizsga előtt a kellően elbizonytalanított és feszengő diáknak „baráti segítségként” felajánlják a sikeres vizsgát ígérő csúszópénz-fizetési lehetőséget. [Egyik női nyilatkozóink szerint egyébként oktatója jól megtanította vezetni, bár közben folyamatosan a fiatal lány combján pihentette a kezét.]

MIBEN ROSSZAK A MAGYAROK?

– Magyarországon kemény futballt játszunk – fogalmazza meg a közlekedésben tapasztalt indulatot és türelmetlenséget a pszichológus. Ám vezethet valaki úgy is rosszul, hogy nem képzele magáról, hogy ő az utak királya. Egyszerűen nem tanították meg rendesen, figyelmetlen, vagy döntéseit abban a félelemben hozza meg, hogy a többi autóvezetőtől szemrehányást kap.

– Minden arra vezethető vissza, hogy az emberek nagy része nem figyel oda arra, amit csinál, vélhetően otthonról hurcolt vagy a rádión hallott dolgok foglalkoztatják, hogy a telefonálásról ne is beszéljünk – mondja a Safedrive egyik oktatója, aki arról is beszámol, hogy az általuk tartott, defenzív vezetésre oktató tréning előtt rendszerint rákérdeznek az autóvezetőnél, hogy milyenek érzékelték azon a héten a forgalmat, de a válasz valójában magának az autósoknak a lelkiállapotáról árulkodik. Az általuk oktatott vezetőket saját vezetési tudásuk értékelésére is megkérlik, és nagy részük a tízes skálán 8–9-esre értékeli magát, de közben egy-egy jobbkezes utca mellett lazán elsiklanak, mintha még beleférne. – Nem fér bele, vagyis csak azért fér bele, mert túléltük – meséli a tréner.

Visszatérő hiba a járművezetői oktatásban, hogy azt tanítják, az egyirányú utcát nem kell a jobbkezes-szabály szempontjából

figyelni, holott a haladási irányt jelző tábla nem szabályozza az elsőbbséget, ha valamiért kihajt onnan valaki, azt el kell engedni. Ugyanígy az is gyakori félreértés, hogy a zsákutcának nincs elsőbbsége.

Különösen a vidéki autósokra jellemző, hogy nem a jobb kéz szerint élük autós életüket, mert megszokták, hogy ha szélesebb úton autóznak, eleve övék az elsőbbség – meséli a tréner, hozzáfűzve, hogy gyakori még a ritka tükörhasználat, a túl kicsi követési távolság, valamint az, hogy a sofőrök gyakran nem néznek messzire, nem látják előre azokat a helyzeteket, amelyeket látni kellene, feltehetően mert nem tanította meg nekik senki. A budapesti közlekedésnek felróható, hogy stresszesebb, a vidéken gyakran autózók viszont azt tartják furcsának, hogy a sávot váltó, besorolni kívánó autósokkal szemben a vidéki autósok inkább szűkkeblűek, mint a pestiek.

ÚGY VEZETÜNK, AHOGYAN ÉLÜNK

– Úgy vezetünk, ahogyan élünk – véli **Hernádi Zsuzsa** a Safeguard vezetési tréner-cég vezetője, vagyis szerinte mindenki azt az attitűdöt érvényesíti vezetés közben is, ahogyan ő maga kommunikál a többiekkel. Van, aki a munkahelyén felgyülemlett feszültség kiadására használja a közutakat, de olyan is akad, aki ugyan nyugodt és figyel, de az esze mégis máshol jár. Ezt befolyásolhatják életkori sajátosságok is, meg a családban, a baráti körben és a céges közegben uralkodó normák is. Ugyancsak jellemző a hazai autósokra az agresszív autóstársaktól való félelem is. A tréner szakemberek úgy vélik, akik dugó idején is behajtanak egy beállt kereszteződésbe, azok gyakran attól tartanak, hogy hátulról rájuk dudálnak. Ezért még azt a kockázatot is képesek bevállalni, hogy beragadva a kereszteződésbe az oldalról érkezőket haragítják magukra. De valóban pokol-e a magyarországi közlekedés? Fejlettebb volna a nyugati morál, vagy csak arról van szó, hogy a külföldön nyaraló magyar autós oldottabb, és könnyebben elfogadja az idegen autóstársadalom hibáit is?

KÖZÉPSŐ SÁV, KÖSZÖNETÉS

Átlépsz egy határvonalat, és máris teljesen más viszonyok uralkodnak; a német

nyelvterületen nagyon jól vezetnek autópályán, a nagy teljesítményű autókkal is biztonságosan, így kifejezetten stresszes, ha egy fárasztó hazaút végén órákat kell a magyar autópályákon vezetni – osztja meg tapasztalatait az éveket Berlinben töltő, onnan rendszeresen hazaautózó **Várady Zsolt**. – Egyszerűen felfoghatatlan –, hogy az autópálya belső sávjában a másakra sürgetően rátapadó magyar autósok miért nem fogják fel, hogy több száz méteres körzetben mindenki életét veszélyeztetik – mondja. – Tény, hogy nem látok be mindenki fejébe, de nem is érdekel, mi van benne. Vannak szabályok, amelyeket ha betartasz, akkor gyorsabban, biztonságosabban és stresszmentesebben vezethetsz – magyarázza az IT-szakember, aki bevallja, hogy a cseh autópályákon a hazaihoz hasonló érzés fogja el, azt azonban észrevette, hogy a keletnémet területeken sok autós – talán a magas fogyasztás miatt – még a 130 km/h-s sebességet sem kísérli meg elérni. A kis követési távolságot tartja az olaszok legbosszantóbb vezetési szokásának is a Studio Italia nyelviskola tulajdonosa, **Salusinszky Gábor**. – Talán mert gyerekek, és nem érzékelik, hogy mi az, hogy autó meg sebesség – próbál magyarázatot adni a jelenségre.

Legalább ennyi bosszúságot okoz interjúalanyainknak az a menthetetlennek látszó helyzet, hogy a magyarországi párhuzamos közlekedésű útvonalakon a belső sávot, autópályákon a középső sávot használja utazásra az autósok jelentős hányada. A budapesti Nagykörúthoz hasonló útvonalakon ez talán érthető, a külső sávot lassító tényezők, kerékpárosok, parkolóhoz készülő autók, lelassuló kanyarodósávok miatt valóban kényelmesebb belül utazni.

Autópályákon azonban az autóvezetőket valószínűleg a saját maguk okozta tumultus tartja a középső sávban. Lehetnek olyanok, akik számára rangon aluli dolog lehúzódni („oda ki, ezzel a jó kis Zsigulival?”), de egyúttal kényelmesebb is középen utazni, mivel így a lassúbb járművek előzése sávváltás nélkül megoldható. Aki mégis megpróbál jobbra tartva haladni, annak alighanem hamar elmegy tőle a kedve: amikor mégis előzni kell, a zsúfoltság miatt nem tud középre sorolni, így aligha választja legközelebb a szélső

sávot. A közösségi szellem tehát megbukik a magyar autópályákon.

Az autópályán egymás nyakára mászó olaszok városi közlekedése azonban bámulatos, elsősorban persze annak az, akit lenyűgöz, hogyan képesek a közlekedés szereplői úgy az előrejutással foglalkozni, hogy közben kevés szabályt értelmeznek szigorúan, és nem a másikkal szembeni megtorlással vannak elfoglalva.

AZ OLAZOK KREATÍVAK

– Az egész egy élő organizmus, amelynek csak a keretei adottak, mégis jól működik – mondja a római közlekedésről **Kürti Gábor**, a Critical Mass mozgalom egyik szervezője. – A sávok kevés helyen vannak felfestve, az emberek intuitíve vezetnek, mindenki előrenéz, és mégis figyelnek egymásra, mert megszokták, hogy rájuk van bízva az előrejutás – fogalmaz Salusinszky Gábor, akinek a kinti morál tetszik, és az olyan helyzetek is, amikor egy lámpa nélküli forgalmas kereszteződésben három irányból hajtanak be egyszerre az autósok. Szerinte ez a kreativitást fejleszti, legalábbis erre lehet következtetni abból, ahogyan a római autósok dudaszó nélkül megoldják ezeket a helyzeteket.

– Észak-Olaszország felé haladva egyre nagyobb a rend, és fogy a türelem a szabályszegőkkel szemben – magyarázza Salusinszky, hozzátéve: ettől még nem szabad könnyelműen azt gondolni, hogy délen mindent szabad. Egy ízben ugyanis Szicíliában egy szabadon értelmezett jobbkezes szabály miatt ordították le a fejt.

A városi közlekedés viszont éppen Németországban tűnik a magyarénál nyögyenyelősebbnek – idézi fel élményeit Várady Zsolt. A szabályokra természetesen mindenki nagyon ügyel, a gyalogosok sérthetetlenek, ám talán éppen a németekre jellemző közösségi szellem miatt tűnik úgy, hogy ritkán próbálják meg találékonysággal megoldani a közlekedési helyzeteket. – Két, egy irányba tartó sáv esetén például a lámpánál várakozva hajlamosabbak az egyik sávba felsorakozni, talán mert úgy érzik, aki utolsónak érkezett, annak nem ildomos a másik sávban előremenni – fejtegeti Várady Zsolt, aki azonban talált olyan pontot is, amelyben a berliniek ugyanolyanok, mint a pestiek:



Várady Zsolt,
IT-szakember



Salusinszky Gábor,
a Studio Italia nyelviskola
tulajdonosa



Kürti Gábor, a Critical
Mass mozgalom
egyik szervezője

közösségi érdekek ide vagy oda, közlekedési dugó idején ők is hozzánk hasonlóan hajlamosak behajtani, majd bent ragadni a kereszteződésekben. Mégis, teszik hozzá a nyugati mintákat ismerők: a közlekedőket felnőttként kezelik a hatóságok, és ők is felnőttként kezelik egymást.

Nyugaton is van, ahol a városi közlekedés dzsungelharc. – Lehetőségem volt gyalogsként egy héten belül két kanadai nagyváros közlekedési kultúrájával is megismerkedni – meséli Ertsey Katalin. Mint mondja, amíg Vancouverben már akkor megállnak az autók a zebránál, amikor még csak átsuhant a gyalogos agyán, hogy átkeljen, addig Montrealban ugyanaz a létharc folyt, mint Budapesten. Ennél már csak az volt érdekesebb, teszi hozzá, ahogyan nyáron az új-zélandi rokonok áradoztak a nyugodt budapesti közlekedésről, eközben pedig ő Horvátországban tapasztalta azt, hogy a helyiek nemtörődömségben még nálunk is rosszabbak.

Az előrejutásban egyébiránt német nyelvet területeken néha még akkor is egyenlők az esélyek, ha az egyik félnek elsőbbsége van. Egy magyar számára első blikkre furcsa lehet például, amikor az osztrák bevásárolóközpontok parkolójából akkor is a cipzárelv szerint hajtának ki a kijáratnál két irányban sorban álló autók, ha egyébként a jobbkez-szabály szerint az egyik oldalról érkezőknek elsőbbségük volna. És ami fontos, mindezért nem jár köszönet.

A magyar autósok egyik legtalányosabb szokása ugyanis az, hogy folyamatosan megköszönnek egymásnak mindent, szíveséget és gesztust faragva ezzel olyan alapvető dolgokból is, mint egy egyszerű sávváltás. Az elakadásjelző – alighanem a nehéz gépjárművek vezetőitől eredő – villogtatásával még sajátos módszert is alkalmaznak a hála kifejezésére. Forrásaink mindannyian belátták, hogy nyugatabbra az alázatosságnak, fontoskodásnak és bizalmaskodásnak ezt az elegyét nemigen látni, ám elismerik, idehaza ők is köszöngetnek, és nem is érzik erőltetettnek.

– A németeknél nem kell kedvesnek lenni, vannak a szabályok, amiket be kell tartani, és szevasz, mi viszont lelki útra tereljük a dolgot – mondja az évekig Berlinben élő IT-szakember, holott szerinte jobban működne a közlekedés, ha nem szívessé-

gi alapokra helyeznénk. – Álszent dolog ez –, teszi hozzá Kürti Gábor, – hiszen azt hazudjuk magunknak vele, hogy előzékenyek vagyunk, miközben egy skandináv országban akkor is magasabb fokú udvariasságot észlelünk, ha senki sem villog az elakadásjelzővel. Ennek ellenére a kerékpáros aktivista Kürti is köszönetet, hiszen, mint mondja, a bringás kisebbségnek fontos, hogy ilyen gesztusokkal semlegesítsenek esetlegesen feltörő indulatokat. – Kicsit állatias magatartásforma ez, hiszen a másikat eleve türelmetlennek gondolva próbálom nagy ívű gesztusokkal kiengesztelni – fűzi hozzá Hernádi Zsuzsa.

A GYALOGOS SZOLGA?

Hasonló ez az autós-gyalogos viszony ahhoz a részletéhez, amelyet nemrég az Origo hírportál egyik videóriportja boncolgatott. A filmből kiderül, hogy a magyar gyalogosok még akkor is megszaporázzák lépteiket a zebrán, ha az oda érkező autó megadta az elsőbbséget, és megállt. A megkérdezett gyalogosok közül egyesek szinte lekötve érzik magukat amiatt, hogy a gépkocsi vezetője megállt, és azért is sietnek az átkeléssel, hogy nehegyvárakoztassák. Szolga-földesúr viszony jelenik itt meg a gyalogátkelőhelynél – alapítják meg, bár a filmben szereplő gyalogosok közül van, aki azzal nyugtatja magát, hogy lényegében a zebrán való átfutás az ő előzékenységéről szól. Pedig gyűlölt helyzet ez. A jelenségről megkérdezett gyalogosok egyértelművé tették, hogy az átkelést az autósok sürgető közeledése siettetni, ráadásul annyira rögzült már mindez, hogy a maximálisan udvarias autóssal szemben is produkálják a fenti tüneteket. A magyar autósok jelentős hányada ugyanis – állítják gyalogos forrásaink – úgy ad elsőbbséget, hogy elmulaszt megállni, ehelyett lassan csúszik tovább a zebra felé. Elég elmenni Barcelonába, hogy világos legyen, milyen, amikor az elsőbbségadás megállást jelent. Rómában ennél is tovább mennek: a belvárosban lényegében bárki bárhol átvághat az úttesten, az autók megállnak. Talán éppen azt a – Verkerdy által is említett – ókori római jogi normát alkalmazzák, amely szerint a felelősség mindig a veszélyes üzem kezelőjéé. – Itthon mindenki szabálysértő, csak nincsenek tudatában – vélekedik Kür-



Ertsey Katalin,
képviselő

ti Gábor, aki szerint a szabálykövetéssel jórészt magunkra vagyunk hagyva, kerékpárost, gyalogost ritkán kér számon a rendőr, mint ahogyan tavasztól őszig a belvárosban százal száguldozó motorosokat sem állítják le, holott előfordulási helyük előre megsaccolható.

Ettől függetlenül a budapesti közlekedési morál minden megkérdéztet szerint egyértelműen fejlődik. Az egykori bringás futár szerint a kerékpárosokhoz való hozzáállás ma sokkal barátságosabb és türelmesebb, és mintha még a kopasz nyakú BMW-s „vállalkozók” is kevesebben lennének az utakon.

Szerinte ennek a türelemnek a kialakulásához – bármilyen furcsán hangozzék is – a szabálytalankodó kerékpárosok is hozzájárultak, mint ahogyan ahhoz is, hogy a kerékpáros balesetek száma a biciklisek ugrásszerű növekedése ellenére csökkent a fővárosban. A hétköznapi továbbra is bicajozó, hétfvégén autóra ülő Kürti elmélete szerint a kerékpáros pusztán látványa olyan az autósok számára, mintha meglátta az út mellett egy gyereket pöttyös labdával: önkéntelenül is óvatosabbá válik, mert arra számít, hogy az váratlanul csinál valamit, ez pedig életet ment.

Az autósok egyre inkább tiszteletben tartják a buszsávot is, amelyben közrejátszhat a közösség ereje, de a rendőri erélyesség is. Hatásuk együtt az igazi. – Az etikus viselkedés mindig egyszerre normaképzés és szankció, mindig az egyik tolja előre a másikat. Ha tehát a bloggerek és a Blikk pellengérré állítják a rokkantparkolóhelyen álló Hajdú Pétert, az jelzi, hogy ez a közösség számára ciki, és ilyenkor már lehet büntetni – magyarázza Ertsey Katalin.

VÁLTOZÓ NŐK

A női vezetők is változnak. Egyik nyilatkozónk ugyan állítja, hogy amikor furcsa stílusban haladó autót érzékel maga körül, akkor egy nő vagy egy idős sofőr ül a volánnál, másoknak éppen az ellenkezője tűnt föl. – Előfordul, hogy egy sportosan vagy erőszakosan vezető autóshoz átnézek, és meglepődöm: te jó ég, már a nők is ezt csinálják? – számolt be Ertsey Katalin.

A normaképzés a média felelőssége is, éppen ezért problémás, hogy a közlekedésben részt vevő csoportok kitermelik a maguk újságírását, ami pedig az ér-



telmes párbeszéd helyett a célcsoport sztereotípiáit megerősítő anyagokat állít elő. A macsószelemléteű autós újságírás aránytévésztése tetten érhető azokban az írásokban, amelyek – akár csak a forgalom résztvevői – nem az életveszélyt okozó járművezetőkön szörnyülködnek, hanem a tapasztalatlan vezetőkön, „mazzsolákból”, „nőkből”, „tatákból”, „kalapos sofőrökből”, „almerásokból” igyekeznek gúnyt űzni, szinte megágyazva annak, hogy a közúton olvasóik is feljogosítva érezzék majd magukat a leckéztetésre. Az is kérdés, teszi hozzá Ertsey, hogy a női magazinokban és portálokon miért nincs autós rovat, hiszen a családi autót rendszerint a nő vezeti.

– A közlekedési morál – mutat rá a pszichológus – azt a kérdést feszegeti, hogy érdemes-e egy kultúrában betartani a törvényeket, számíthatok-e arra, hogy a többiek is ugyanígy betartják, és felismerjük-e, hogy a szabadságunk csak addig terjed, amíg a másikat meg nem sértjük. Az biztos, teszik hozzá mások, akkor lesz jó Magyarországon vezetni, amikor a nagy testű autó nem fog több jogot élvezni, hanem a többieknél udvariasabb lesz. Ez pedig tőlünk nyugatabbra már most is realitás.

HIBÁS FORGALOMSZERVEZÉS

Van, ahol a bajok forrása a vezetési morál mellett az elhibázott forgalomszervezés lehet: három évvel ezelőtt egy idős asszonyt és unokáját gázolták halálra egy pécsi zebrán, amelyhez a nagy forgalom dacára addig nem szereltek fel jelzőlámpát. Azt követően már megtették, de volt olyan autós, akinek ez is kevés volt: ő az éppen nem működő, de sárgán villogó lámpa jelzése ellenére tavaly gázolt el egy nőt ugyanazon a zebrán. Többen elárulták, hogy a budaörsi úti hírhedt, gyalogosok számára áthatolhatatlan zebrán is pontosan úgy áthajtanak, mint a többi autós. Van, aki ezt azzal magyarázza, hogy hiába lassít, a mellette és mögötte haladó autóstársai nem veszik a lapot.

KIRICSI GÁBOR