

Önvezető autók, mint a közlekedési rendszer minőségbiztosításának letéteményesei

(Autonomous, driverless, self-driving, robotic cars, or a kind of quality manager for traffic systems)

Pitlik László, Pitlik László (jun) – MyX team

Kivonat: A tanulmány kulcsüzenete nem más, mint a Turing-teszt speciális újra gondolása. A klasszikus Turing-teszt értelmében intelligens az a robot, amit az emberek annak tartanak, vagyis aminek a viselkedését nem képesek az emberek az emberi viselkedéstől megkülönböztetni. Amennyiben a mesterséges intelligencia fejlettségi szintje eléri a pl. jogilag is értelmezhető küszöbértéket (vö. önvezető autó, parkolási asszisztens, ABS, stb.), akkor a Turing-teszt módosítása is racionálissá válik: helyes az az emberi sofőrök által végrehajtott magatartás, mely megfelel az önvezető autók cselekedeteinek dinamikus (pl. elsőbbség-adási), ill. statikus (pl. várakozási/parkolási) esetekben egyaránt. Következésképpen, az önvezető autók által produkált minden olyan magatartás esetén, mellyel a kísérletvezető, ill. a tágabb értelemben vett emberi közönség nem ért automatikusan és szinte teljes mértékben egyet, ott nem csak a szoftverhiba lehetőségét kell megvizsgálni, hanem pl. a közlekedésszabályozás konzisztenciáját, racionalitását, egyenszilárdságát is – sőt általában véve ezt kell elsőként vizsgálni. Így egy-egy speciális viselkedés az önvezető jármű esetén elsődlegesen a közlekedési rendszert szabályozó táblák, útburkolati jelek, stb. minőségbiztosítását támogatja. Más megfogalmazásban: Ha egy önvezető jármű egy adott parkolóhelyet több irányból megközelítve más-más döntésre jut ennek használhatóságát illetően, akkor a közlekedési jelek rendszere inkonzisztens.

Kulcsszavak: KRESZ, robotbíró, robot szakértő

Abstract: The key message of the paper is: the re-interpreting of the definition of the Turing tests. The classic approach says: intelligent is a robot, if the humans are not capable of distinction between behavior pattern of humans and robots. There, where the quality of the artificial intelligence is over a given (e.g. legal) threshold (e.g. robotic cars, parking assistant, ABS, etc.), the re-interpretation of the Turing tests becomes rational as follows: human behaviors in traffic situations should be seen as correct, if the robotic cars would practice the same pattern or support the same decision. This re-interpretation is valid both for dynamic cases like priority of driving away and in static situations e.g. detecting a parking slot. If human individuals (head of experiments or common people) are not agreed with decisions of a robotic car in a given/single situation, but the robotic car derives mostly acceptable decisions, then it is not trivial, that the source code of the car is wrong. The parallel (preferred) suspicion should be rather: the traffic signs are inconsistent. Therefore, the specific reactions of robotic cars can be used as a kind of quality management input for suspicion generation. With other words: If a robotic car derives different decisions because of different approaching to a given parking slot, then the traffic signs are not consistent enough.

Keywords: KRESZ, robot judge, robot expert

Előzmények

A közlekedési döntések racionalitásának GINOP-projekt keretében történt komplex modellezése és a kapcsolódó további 10 tanulmány (vö. http://miau.gau.hu/miau/241/kecskemet_myx_team_traffic.ppt) világosan rámutat arra, hogy az elsőbbség dinamikus fogalma nem szubjektív emberi döntés kérdése, hanem egy matematikai-fizikai jelenség, mely a jogra (vö. robotbíró) is közvetlen hatással van: minden olyan elfordulás/besorolás egy másik jármű előtt/elé, melyet egy önvezető autó is megtett volna, a KRESZ szellemiségét ki kell, hogy elégítse, ahol az elsőbbség jelensége és a forgalom nem akadályozásának (vö. el nem forduló jármű által okozott zavarok kerülésének) elvárása egymás antagonistái – közlekedni már pedig mégis csak kell.

A jogelvek antagonizmusainak feloldására tipikus példák az alap, vagy alkotmányos jogok egymással szembeni értelmezései pl. az alkotmánybíróságok által évtizedek óta nemzetközi szinten is...

Bevezetés

Az önvezető jármű „*érezkeli a környezetének részleteit, navigálja önmagát*” (vö. https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%96nvezet%C5%91_aut%C3%B3). Az önvezetés és a kooperációra épülő vezetési képesség nem azonosak (vö. https://en.wikipedia.org/wiki/Self-driving_car#Autonomous_versus_cooperative – „*To make a car travel without any driver embedded within the vehicle some system makers used a remote driver. But according to SAE J3016, Some driving automation systems may indeed be autonomous if they perform all of their functions independently and self-sufficiently, but if they depend on communication and/or cooperation with outside entities, they should be considered cooperative rather than autonomous.*”

Ebben a cikkben abból indulnak ki a szerzők, hogy egy emberi sofőrt csak egy klasszikus értelemben vett önvezető járművel, ennek vezérlésével/szabályozásával lehet összehasonlítani. Vagyis abból kell kiindulni egy parkolási/várakozási példahelyzet értelmezése érdekében, ami itt és most, mint egy fajta statikus döntési helyzet középpontba állításra kerül - a már vizsgált dinamikus (elfordulási/besorolási) helyzet mellé, hogy az egész világon csak két jármű létezik: egy ember által vezetett és egy önvezető jármű, s ezek sem állnak semmilyen információcsere-kapcsolatban (vö. EDI – electronic data exchange) egymással soha semmikor semmilyen módon. Abban az esetben ugyanis, ha egy önvezető jármű képes más járművekkel és/vagy olyan adatbázisokkal kapcsolatot tartani, melyekkel emberi sofőrök nem tudnak interakcióba lépni, akkor a döntéshozatal olyan torzult információs helyzetekre alapoz, melyek összehasonlíthatósága megszűnik létezni. Az önvezető jármű csak lokálisan saját szenzoraira és az ún. KRESZ-interpretációkra hagyatkozhat – ahogy az átlagos emberi sofőr is. Ekkor várható el az önvezető járműtől a legmagasabb szintű problémakezelés.

Ahogy az önvezető jármű nem rendelkezhet információs előnyökkel (pl. nem ismerheti a speciális/védett parkolóhelyek GPS-koordinátáit), úgy az ember sem rendelkezhet egy ilyen összevetésben előnyökkel az önvezető járművel szemben: pl. míg emberi sofőrök esetén felvetődhet, hogy megállás után illik(-e) körbejárni a parkolás/várakozás (bármit jelentsen is, de) „közvetlen” helyszínét/környezetét, addig egy önvezető járműtől nem várható el, hogy tiszteletköröket téve térképezze fel, mi is az adott útvonalon közlekedve megpillantott szabad parkolóhely teljes szabályozási környezete. **Ez egyben azt is jelenti, hogy rosszul/inkonzisztens módon van szabályozva/jelölve egy parkolóhely, ha más és más szögből/útvonalon megközelítve más és más döntést hozna egy önvezető jármű.**

Amennyiben tehát egy önvezető jármű döntése önmagában kételyt ébreszt a fejlesztőiben, tesztelőiben, engedélyezőiben, akkor annak a döntési pontnak az eltérő útvonalakon való

megközelítése olyan speciális teszt, mely képes rámutatni a közlekedésszabályozási céllal elhelyezett táblák, útburkolati jelek, stb., ill. a KRESZ szövegének inkonzisztenciáira -feltételezve, hogy a különböző irányokból való megközelítése egy döntési pontnak (parkolóhelynek) minden egyéb esetben racionálisnak minősül, csak egy adott döntés tér el ettől egy adott megközelítésből származóan.

A kísérleti helyszín kiválasztása

Ahhoz, hogy a Turing teszt újra gondolatát, ennek komplex hatását részleteiben is értelmezni lehessen, érdemes és szükséges egy konkrét élethelyzetre alkalmazni ezen elveket:

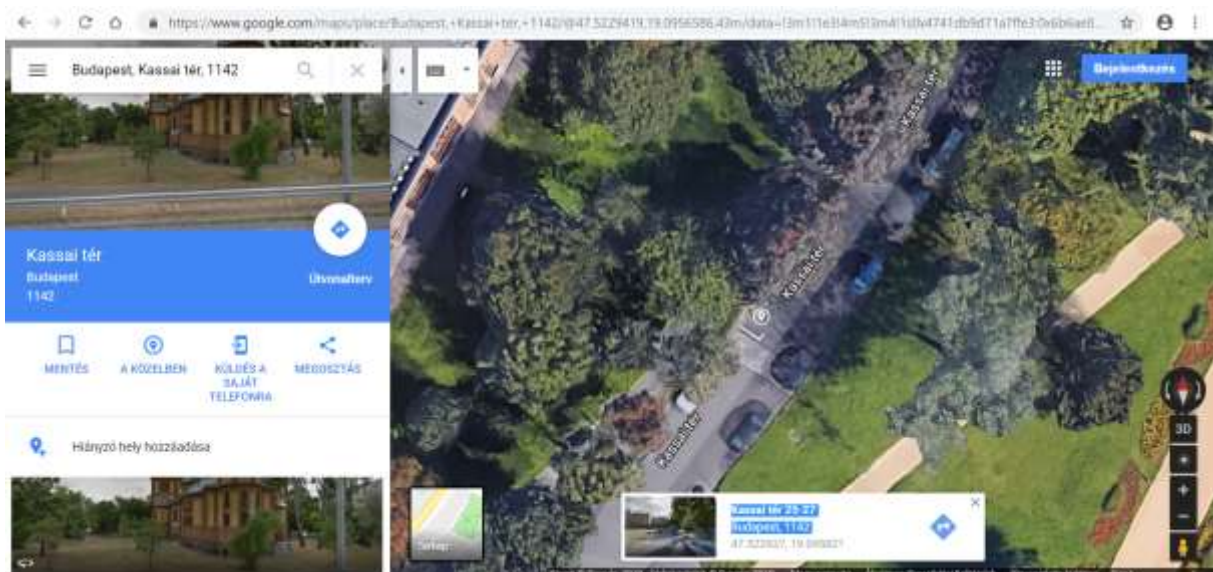
A tipikus (közlekedési) helyzetek nem ideálisak annak felmérésére, vajon az egymással párhuzamosan, a parkolás/várakozás szabályosságára ható szabályozási részletek komplex rendszere egyenszilád módon képes-e hatni, vagy éppenséggel önellenmondásokat mutat fel...

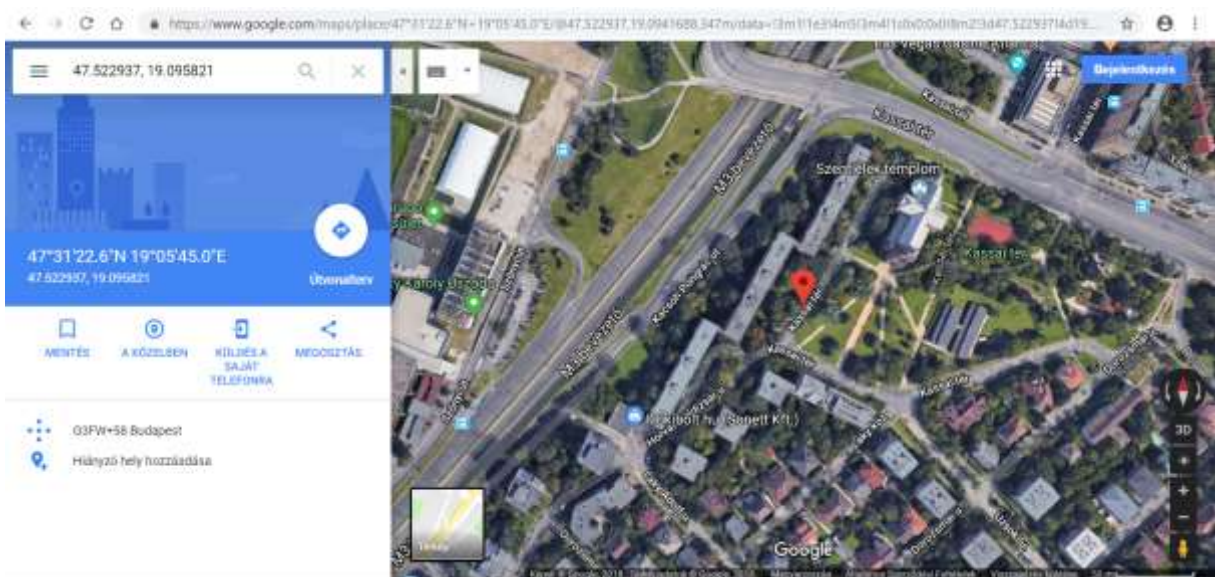
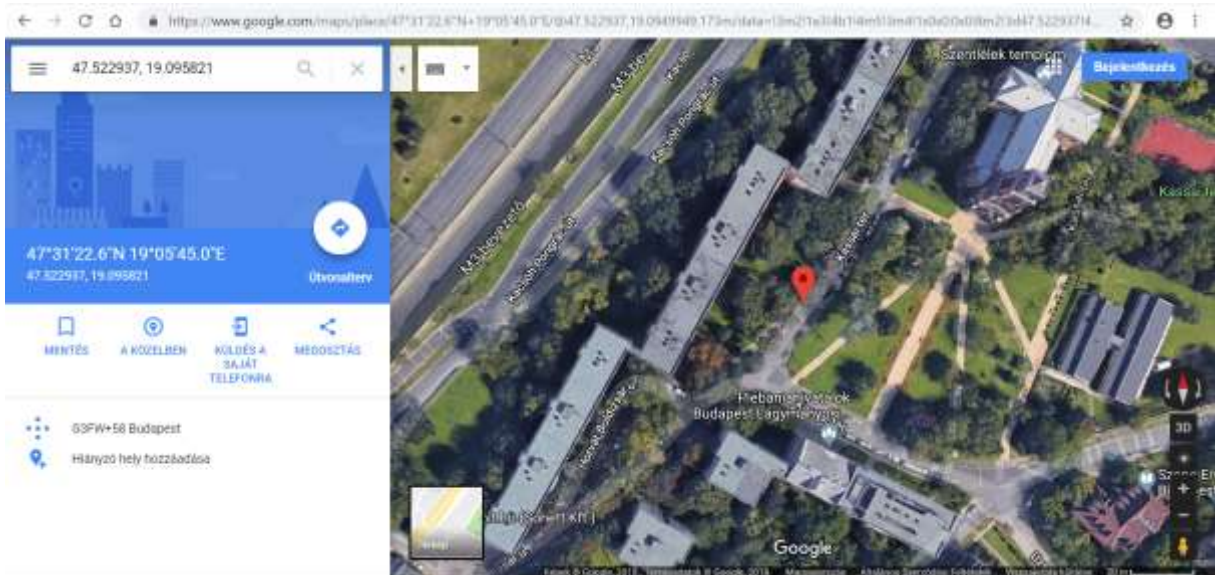
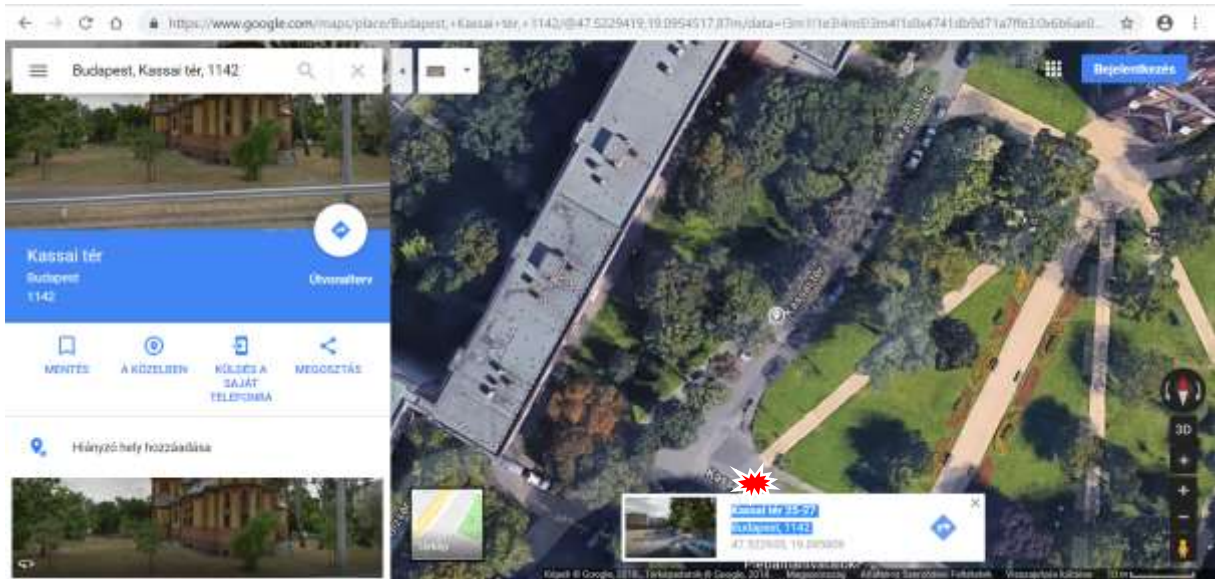
A konkrét kísérleti helyszín fellelése formálisan egy véletlen eredménye, de a ráébredés arra, hogy az alább bemutatandó helyszín kellően komplex kihívást jelent a parkolás szabályosságának algoritmikus értelmezését illetően, vélelmezhetően nem képezi/nem képezheti az Olvasókban sem vita tárgyát az alábbi részletek megismerése után:

A helyszín közelében korábban már más, szintén részleteiben feldolgozott közlekedés-szabályozási anomáliát sikerült tetten érni 2015-ben: vö. <http://miau.gau.hu/miau2009/index.php3?x=e0&string=robotsof>, mellyel kapcsolatban a szakmai egyeztetések mind a mai napig tartanak – pl. a hatóságok egy fajta „funkcionális analfabetizmus”-gyanúja (vö. nem a feltett kérdésekre való válaszadás tipikus gyakorlata), ill. a kristályos logika helyett az „erőfölénnyel való visszaélés” gyanúja (vö. ha belátható/belátandó egy következtetés helyessége, akkor ugyan ennek erőből való elutasítására formálisan van mód és ha van, akkor az meg is valósul jellegű magatartásformák nagy gyakorisága) miatt. Ezzel párhuzamosan a pozitív példák erejét is kiemelve el kell mondani, hogy ki nem tett közlekedési táblák kihelyezése is elérhető volt az eddigi egyeztetések keretében, vagyis a teljes hatósági ellenfeszülésről nem lehet beszélni – ami a változásba/változtathatóságba vetett szakmai remény alapja...

A helyszín tehát legyen: 1142 Budapest, Kassai tér 25-27, GPS: 47.522937, 19.095821

Az alábbi fázis-fotók (1. ábra) a Google Maps szolgáltatásából származnak:





1. ábra: A kiválasztott kísérleti helyszín nézeti közelítési fázisokkal (Forrás: Google, 2018.09.24.)

A felülnézet mellett az alábbi képek a forgalomban lévő (pl. önvezető) jármű szemszögéből mutatják meg a látványt ismét csak a Google képállományaira támaszkodva:






2. ábra: Az érintett parkolóhely felé közeledő jármű nézőpontja (Forrás: Google: 2014. június)



3. ábra: Útburkolati jelek (forrás: Google: 2014. június, ahol a Google Maps helyezi a térképre a navigációs nyilat és az útszakasz nevét)

A felülnézeti fázisok közül a fentről a második ábrán látható jel  szimbolizálja a 2. ábrán a közeledő jármű helyét a térben/a térképen.

A quasi véletlenszerűen kiválasztott és kellően komplex kihívást jelentő helyszínre vonatkozóan egy potenciális önvezető autó értelmezési keretrendszerének mindenképpen működni kell, hiszen nincs olyan, hogy egy értelmezési logika általában megfelelő, csak éppen egyetlen egy konkrét helyzetben sem az. Vagyis bármely véletlenszerűen kiválasztott helyzetre racionális választ kell, hogy adjon egy értelmezési keretrendszer: így az itt és most kiválasztott helyzetre is.

(Itt kell megjegyezni, hogy a Google Maps esetén a látott képek a bejárési útvonal mentén nem azonos időpillanatokat/nem tetszőlegesen rövid időszavakat mutatnak be, így a 2. ábra alsó képe és a 2. ábra felső két fázisa kapcsán is el kell mondani, hogy nem feltétlenül azonosak a már parkoló járművek, ill. ezek pozíciói.)

Az önvezető jármű által észlelt valóság

Az alábbi attribútumok értékének kép-alapú beazonosítása az önvezető jármű feladat:

- Milyen az **útszakasz jellege**, ahol a parkoló van (pl. főút, mellékút, ill. zsákutca, egyirányú utca, stb. – vö. 2. ábra): Az önvezető jármű első észlése az, hogy a tőle jobbra eső útszakasz: **ZSÁKUTCA!** Ez azért fontos, mert az önvezető jármű nem kommunikálhat a térképek esetleges meta-adataival sem: vagyis nem tudhatja ab ovo, hogy pl. egy adott utca egyirányú-e, ha nincs felismerhetően kitéblázva...
- **Robotzsaru-funkció I.:** Emellett az önvezető jármű saját menetiránya szerint a zsákutca jobb oldalán úm. (részben) az **ÚTPADKÁN TÚL** (vö. zöldterületen? vs. szó szerint a zöld füves területen!) parkoló járműveket észlel, mely pl. automatikus pl. rendőrségi/közterületi bejelentéseket is generálhatna, amennyiben a közösség szándéka ebbe az irányba mozdulna el az önvezető járműveket közterületfelügyeleti funkciókkal is ellátva. A zöldterületen parkolás akkor nem lenne vélelmezhető, ha a zsákutca-tábla mellett pl. a padkán való parkolásra utaló tábla lenne kitéve:



4. ábra: Az úttesten kívüli parkolás lehetőségének egy fajta jelzése (forrás: http://www.autoszektor.hu/sites/default/files/u1911/164_varakozohely.jpg)

Az önvezető járművek nem csak a közlekedésszabályozás minőségmenedzserei, hanem a közlekedők szempontjából a „robotzsaru” fogalmát is valóságélménnyé tehetik, ahol nincs kis és nagy vétség, csak nagy valószínűséggel vélelmezhető gyanú, s ezek mindegyike tételesen jelentendő a központ felé,

- már csak azért is, mert az önvezető jármű fedélzeti memóriája lehet korlátos, így minden értékes impulzustól azonnal meg kell szabadulnia a közösségi felhő irányába.
- Itt vetődik fel az a kérdés is, vajon milyen emlékezete kell, hogy legyen egy önvezető járműnek: pl. ha behajt a szóban forgó zsákutcába, majd leáll ennek jobb oldalán, orral a zsákutca vége felé, vagyis (mint az az összes kép alapján látható) észleli a behajtás irányából kitett, de a kihajtás irányára vonatkozó rokkantparkoló (2X) jelet (vö. 5. ábra), majd napokig ott áll, esetleg le is merül az akkumulátora, akkor téved-e az önvezető autó, ha kifelé menet hirtelen új parancsot kapva rááll, az immár táblával nem jelzett dupla rokkantparkolók egyikére a felfestések hiányában - a kifelé vezető szakasz jobb oldalán a zsákutca végén megfordulva előtte? Ha nem lenne kitéve az út hossz tengelyével párhuzamos másik rokkantparkolókat jelző tábla, akkor bizony egy **feledékeny önvezető autó** egyéb jelek hiányában vélelmezhetően racionálisan állna félre ebben a speciális esetben – s mint már kifejtésre került: egy jó rendszer attól jó, hogy a speciális esetekben is helyes döntésekre jut.
- **Robotzsaru-funkció II.:** Az önvezető jármű észleli azt is, hogy a 2. ábrán (alul is, középen is) a balról elsőként látható sötét személyautó kettő, vele azonos oldalon álló járművel **SZEMBEN** áll, míg a következő jármű orra (vö. 2. ábra – középső fáziskép) a sötét autóéval azonos irányba mutat. Vagyis az önvezető jármű számára esetlegesen kötelezővé tett bejelentési funkció akár itt is aktiválódhat, hiszen első megközelítésben az úttesten parkolni a

menetirány szerinti jobb oldalon kell – laikus megfogalmazásban, így adott képen látható 4 járműből 2 ennek az elsődleges elvárásnak látszólag egyértelműen nem felel meg. (A tanulmány részletesen kitér a továbbiakban arra a szakirodalmi/közösségi viták beidézésével, feldolgozásával: miért is nem olyan triviális, hogy egy álló/parkoló járműről el lehessen dönteni, szabályt sértett-e, s ha igen, milyen szabályokat?¹) A 2. ábra alsó képe tovább erősíti, hogy más időpontokban is hasonló az autók orrának eltérő irányba mutatásához feltárható arányszám. Az azóta készített helyszíni fotósorozatok is egyértelműen megerősítik, hogy a zsákutca mindkét oldalán a járművek orra eltérő irányokba áll! Ami felveti a humán közterületi/rendőrségi ellenőrzés hiányát, következtelenségét, amennyiben a szabályozás egyértelmű, vagy ezen ellenőrzések tudatos mellőzését, amennyiben az álló jármű esetén a konkrét helyzetben érdemi gyanúgenerálás nem alakítható ki.

- **Környezet-észlelés:** Az önvezető jármű, bár látszólag nem közlekedési paraméterként, de képes lehet felismerni, melyik pl. az **ÁRNYÉK**-os oldala az útszakasznak, s amennyiben a parkolás kapcsán a jármű komfort-érzetét növelendő az árnyékosság a felhasználói preferenciák között kiválasztásra kerül, úgy az önvezető jármű az alternatív parkolóhelyeket nem csak ezek ideális ponttól (GPS-koordinátától) mért távolsága, a leparkoláshoz szükséges manőver komplexitása, stb., hanem még az árnyékosság aktuális állapota, sőt akár várható tartama alapján is képes lehet rangsorolni, ahogy azt egy emberi sofőr is teszi/teheti. Itt és most nem tér ki a cikk arra, hogy kell alternatív megoldásokat több értékelési szempont alapján anti-diszkriminatívan rangsorolni (vö. hasonlóságelemzés).
- **Védett zónák:** Az önvezető jármű, amennyiben a közlekedést szabályozni köteles szakemberek gondosan tartják karban az útburkolati jeleket, akkor felfedezhet olyan jelzéseket is, mint például, ami a 3. ábrán látható a Google-autó perspektívájából a bal oldalon a sötét és a fehér jármű között, vagyis egy ún. ROKKANTPARKOLÓ-ra (mozgássérültek számára fenntartott parkolóhelyre) utaló felfestést. Amennyiben az önvezető jármű nem megy tovább, akkor a rokkantparkolót jelző tábla tartalmát már nem észleli, nem észlelheti. Vagyis a 3. ábra alapján az önvezető autó számára a parkolóhely védettségét a megfelelő minőségű/láthatóságú útburkolati jel garantálja csak és semmi más. Ezért érdekes, s egyben vélelmezhetően inkonzisztens az a jogértelmezési és rendszerfenntartási gyakorlat: miszerint az útburkolati jelek használata nem kötelező, csak kiegészítő jelleggel lehetséges (pl. a mozgássérültek számára fenntartani tervezett parkolók esetén). A 3. ábra alapján a felfestés képfeldolgozás keretében való értelmezhetősége minimum kritikus, ha nem lehetetlen. Tehát az adott parkolóhely **NEM** minősül a közeledő jármű számára védettnek a megfelelő minőségű felfestés és értelmezhető/látható tábla teljes hiányában.
- **Rendelkezésre álló mozgástér:** Az önvezető autó mindemellett észlelni fogja, hogy a zsákutca, bár logikailag két-irányú forgalom lebonyolítására ad lehetőséget, formálisan csak egy sáv, mert abban a pillanatban, amint egy jármű behajt a zsákutcába, kénytelen a potenciális/képzeletbeli (azaz itt és most fel nem festett) felezővonalat átlépni. Így már a behajtás pillanatában is egy fajta „EX-LEX” állapotban van minden jármű, ha a jobb oldalon a járművek „engedély nélkül/a zöldterületen” állva, vagy éppen szabályosan (l. lábjegyzetben a szükséges oldaltávolságok figyelembe vételével) úm. elparkolják a zsákutca felületének egy

¹ Megállás - KRESZ 40. § (1) Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A megállást irányjelzéssel jelezni kell. (<https://www.autonavigator.hu/cikkek/ki-mikor-hol-parkolhat/>)

részét². A képzeletbeli felezővonal átlépésének kényszere azonnal **MENTESÍTI** a járművet a sávokhoz kapcsolódó esetleges kötelességei alól.

- **Észlelési ellenpélda:** Az önvezető autó (Google Street View-képek nélkül állítva) semmilyen definitív jelet nem lát arra vonatkozóan, hogy az adott környéken hol, milyen módon lehet parkolni. Néhány egyenrangú útkereszteződésre hívja fel (tulajdonképpen feleslegesen?³) a figyelmet a kitáblázás (vö. 4. ábra), de a parkolás mikéntjéről az önvezető autó nem tudhat beazonosítani semmilyen egyértelmű szabályozást. Következésképpen a várakozás általános, azaz szöveges szabályaihoz (vö. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97500001.KPM> – várakozás kulcsszó: 41 említés, megállás kulcsszó: 43 említés) kell visszanyúlnia az önvezető autónak, a tudásmérnök-fejlesztőnek, ill. az ember által fejlesztett interpretereknek. Következésképpen (vö. <https://www.autonavigator.hu/cikkek/ki-mikor-hol-parkolhat/>) **parkolni ott lehet, ahol nem tilos.** Mivel pedig tiltó táblák és előre szabályozott feltételek sem azonosíthatók be (kivéve egyes rokkantparkolók és garázsbehajtót védő útburkolati jelek: vö. 4. ábra), így az egész „lakótelep” mindkét oldala alapvetően szabadon „elparkolható”. Vagyis az önvezető autó, s ennek a lakótelepre érkező utasai joggal keresnek a képek által kijelölt környezetben szabad útszélt parkolásra/várakozásra⁴.
 - Speciális (megválaszolhatatlan?) kérdésként vetődik fel a kérdés egy önvezető autó képfeldolgozási algoritmusára: vajon a szóban forgó téren mi számít kereszteződésnek és meddig terjed ki a kereszteződés közvetlen közelének védelme ilyen íves geometriai alakzatok esetén? (vö. „<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=97500001.KPM>, 40. par. 1. d) * körforgalmú úton, útkereszteződésben és **az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül**, ha a közúti jelzésből más nem következik; az útkereszteződésben az úttorkolattal vagy útelágazással szemben megálló járműre - ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza - a tilalom nem vonatkozik;”)
 - Hasonlóképpen speciális (a konkrét helyzetben egyelőre ismét csak megválaszolhatatlannak tűnő) kérdés az is: mi számít még/már **zöldterületnek**?
- **Önkorlátozó vélelmek:** Az zöldterületen parkolást elvileg az önkormányzatok és nem a KRESZ értelmezi (vö. <http://www.origo.hu/auto/20160711-parkolas-szabalyai.html>), s zöldterületnek minősül színétől függetlenül minden, ami „nem út, jelölt parkoló vagy magánterület” – vagyis ott tilos megállni. Ebből kifolyólag a fentebb bemutatott zsákutcában legalább részben nem a padkán túlra parkolni felveti a túl szűk hely fennmaradásának kockázatát: vö. „(5) Tilos megállni: ... b) *ahol a jármű és az úttesten levő záróvonal vagy a jármű és az úttest másik szélén álló jármű között legalább három méter széles hely nem marad;*” – vö. a [2]-es jelű lábjegyzet szigorúbb – de ez egyirányú utcákra vonatkozik csak. Következésképpen a konkrét zsákutcában a jobb oldalon történő megállás **kockázatosabb**, mint a behajtáskori baloldalon. Az önkormányzati rendeletek kapcsán, amennyiben ezek nem válnak a közlekedési táblák/útburkolati jelek részévé, akkor egy önvezető járműtől nem lesz soha elvárható, hogy olvassa pl. a helyi lapokat: vö. „*miért nem figyelmeztetik erre valamilyen módon az embereket, vagy értesítették a helybelieket a parkolási előírások változásáról, köztük: értesülnie kellett erről, mivel a kerületi lapban megjelent az önkormányzat képviselő-testülete által elfogadott rendelet*” (forrás: https://hvg.hu/itthon/20140521_Zuglo_tilosban_parkolas_kerekbilincs).

² (2) Egyirányú forgalmi úton az úttest bal szélén - ha közúti jelzésből más nem következik - akkor szabad megállni, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad. (forrás: vö. fentebb).

³ Elegendő lehet a jobbkézsabály?

⁴ Továbbra is nyitott kérdés a zöldterületen parkolás esetleges tilalma...

- **Zsácutca-szindróma:** Az önvezető járművek számára egy nem kellően bő (szabadon hagyott) végű zsácutca a navigációs csőd egyik alapepestévé válhat, amennyiben: a megfordulás ellehetetlenül és hátulról további járművek érkeznek, ezzel a kitolatást is akadályozva. Hacsak az önvezető autó nem képes egy képernyőn/hangban folytatólagosan közölni tolatási szándékát, amit az emberi sofőrök esetleg megértenek, de más önvezető járművek a machine2machine (M2M) kommunikáció hiányban esetleg nem érthetnek meg, akkor a zsácutca végéig való behatolás kerülendő **kockázat** az önvezető autó alapbeállításai között.
- **Egyéb potenciális észlelési lehetőségek:** a természetes fényben látható kép feldolgozása alapján az önvezető autónak fel kell tudnia mérni azt is, hogy a továbbhaladás elvi lehetőségének rendelkezésre állása párosul-e a továbbhaladás fizikai lehetőségével (kátyú, szilárd burkolat, ha éppen ez az elvárása az önvezető autót paraméterező embernek, olajfolt, jégfolt, vízátfolyás, sárfelhordás, padkamagasság, útpadka-járhatósága, tűzközelség, stb.), de **ezek egyike sem játszik ebben a pillanatban további szerepet** a statikus döntéshelyesség-elemzés magas szintű logikai szimulációjában.
- **Egyéb zavaró tényezők:** Az önvezető jármű észlelését a fák lomja, ill. az úttestre helyezett kukák tovább nehezíthetik.
- **Konklúzió:** Az önvezető autó által észlelt táblák, útburkolati jelek és előre betáplált KRESZ-t értelemző szabályok, (esetlegesen integrált önkormányzati rendeletek) alapján az önvezető autó preferenciája a baloldali parkolásra is eshetne, közel a zsácutca kezdetéhez – a potenciálisan gyors és több megoldással is kecsegtető kitolatás reményében...



4. ábra: Egyenrangú útkereszteződés, ill. garázsbehajtás védelmi útburkolati jellel (forrás: Google, 2014. június)



5. ábra: A zsákutca vége felé már nem a padkán túl parkolnak a járművek és a rokkant parkoló táblája a zsákutcába behajtókat és nem a kifelé haladókat figyelmezteti (forrás: Google: 2014. június)



6. ábra: A kettős rokkantparkolót az út haladási irányába beforgatott tábla is jelzi a zsákutca belső végén (forrás: Google – 2014. június)



7. ábra: Egy zsákutcában immár a harmadik állású (immár a kifelé áramlás irányába fordított) rokkantparkolót jelző tábla a fák rejtekén (forrás: Google – 2014. június)

Mielőtt a baloldali parkolás tételes kivitelezésének mikéntje bemutatásra kerül, lássuk előbb, mi befolyásolhatja még az önvezető járművet?

A szabályozási háttér ideálja és valósága

Amennyiben tehát egy alig több, mint 100 méteres zsákutca kapcsán 3 különböző logikájú (beállítási szögű), azaz más-más élethelyzetben észlelhető rokkantparkoló tábla van kihelyezve és a rokkantparkoló útburkolati jellel való kijelölése (mely lehet, hogy nem kötelező, de a helyzetértelmezést ezek hiánya egyértelműen hátráltató) 2011-2018 között csak 2014 táján volt értelmezhető minőségű, ott a mozgássérültek jogait érvényesíteni köteles szervezetek/intézmények eljárása vélelmezhetően nem konzisztens, nem egyenszilárd – sem időben, sem minőségben (vö. 8-9-10-11. ábra). Vagyis önvezető járművek nélkül is a kitéblázás és az útburkolati jelminőség racionalitása elvárás. Az önvezető járművek eltérő irányból ugyanarra a parkolóhelyre vonatkozó immár eltérő döntései éppen arra engednek tehát rámutatni, hogy az emberi döntéshozók, kivitelezők és ellenőrök nem teszik, tették kellő gondossággal a feladataikat.

Az ideális helyzet a jelzőtáblaoszlopok esetén az lenne, ha az oszlopokon mindenkor lenne tábla is, ill. az oszlopok pl. egyéb műtárgyaktól (villanyoszlop, hirdetőoszlop, buszmegálló, poroló, korlát, stb.) triválisan megkülönböztethetők lennének. Egyelőre ez az elvárás sem támogatott magától értetődően.



8. ábra: 2011-ben az „első” parkoló még nem volt kialakítva (Forrás: Google: 2011. december)



9. ábra: 2011-ben az útburkolati jelek alapján a rokkantparkolót, ezek számát, pozícióját nem feltétlenül lehet felismerni egy önzetű jármű számára (Forrás: Google – 2011. december)



10. ábra: 2018-ban az útburkolati jelek minősége a 2011-es jelminőségnél is rosszabb úgy a hátsó dupla, mint immár az első magányos rokkantparkoló esetén (balra és középen) – ahol az árnyék esetleges jelenléte még tovább rontja az önzetű jármű képfeldolgozási potenciálját / Egy ideális parkolójelölés (eltérő szín, hiánytalan felfestés, tábla) 2018-ból jobbra (forrás: saját fotók)

Forrás: <https://www.facebook.com/SzabalyosSzabalytalanParkolas/posts/sziasztok-!-szeretn%C3%A9m-mindenki-sz%C3%A1m%C3%A1ra/436191409751789/>

Az alábbiakban a fenti forrás alatt elérhető alapvetően szakmainak szánt vita releváns elemei kerülnek beidézésre és értelmezésre annak érzékeltetésére, hol húzódnak a rémhírterjesztés határa, ill. a racionális gondolkodás nyomainak feltárási kényszere automatizált és humán információbróker aktivitások keretében a közjó maximalizálása, a közpénzek hatékony felhasználása érdekében:

Alapvetések a fenti forrás nyitó gondolatsoraként (sárgával kiemelve a kommentárral ellátott részeket): „Szabályos/szabálytalan parkolás / 2012. szeptember 17. ...

Szeretném mindenki számára (a **hatóságokat** is beleértve) érthetővé és világossá tenni a KRESZ 40. §-ban foglaltakat. Miért jogtalan a kerékbilincselés és helyszínbírságolás, egyes esetekben a feljelentés, ha a jármű a fenti jogszabály 3 kitételének teljes mértékben megfelelő, de a jármű helyzetét tekintve orral az úttest menetirányának ellentétesen parkol?! Az ide vonatkozó fogalom: Megállás 40. § (1) Járművel megállni - ha közúti jelzéstől vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A megállást **irányjelzéssel** jelezni kell. Szándékosan nem írtam ide a többi bekezdést, mert amiről szó van az városi forgalom mellett illetve ezen belül történő megállásra vonatkozik. A hatóságok előszeretettel szabnak ki pénzbírságokat és kerékbilincselést alkalmaznak, ha a jármű oly módon parkol, hogy a KRESZ 40. §-ban foglalt 3 kitételnek teljes mértékben megfelel, de a jármű helyzete az úttest menetirányához képes annak jobb szélén ellentétes helyzetben van. A megállásra 3 egyszerű szabály, kitétel ill. rendelkezés vonatkozik, melyek a következők: - az úttest menetirányának jobb szélén, - azzal párhuzamosan, egy sorban kell megállni. Sehol semmilyen jogszabály nem rendelkezik arról, hogy a parkoló járműnek az **orra** milyen irányban kell hogy nézzen. Ez azért fontos, mert amikor megkapjátok a bírságot/kerékbilincset, akkor a KRESZ 40. §-ba ütköztetik a szabálysértést. Ez teljesen hülyeség, mert ilyen alapon ütköztethetik az irányjelzés szabályainak megsértéséhez is, vagy akár a tilos jelzésen való áthaladáshoz. Hogy miért? Mert ha szabálysértést követsz el, akkor csak abba ütköztethető az esemény, amelyet elkövettél. Jelen esetben nincs előírva a jármű orrának iránya, és ha te szabályosan az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan és egy sorban parkolsz, akkor az bizony szabályos ! Az más kérdés, hogy **miként került oda**. Sokan azt gondolják (hatósági személyek, parancsnokok, kerületi kapitányok is), hogy nyilván szemben kellett haladnia a forgalommal a beállás idejére, ami a KRESZ 25. §-a " haladás az úton " című fejezet. Nem pedig a 40. § !!! Ehhez viszont látni kell a manővert és akkor sem a 40. §-ba ütköztethető a szabálysértés. Egy álló, parkoló járműre úgy kerékbilincset elhelyezni illetve a járművezető távollétében helyszínbírságot kiszabni, hogy csak a parkoló járművet látjuk teljesen szabálytalan, jogtalan! Egyébként is az, ha a jármű a megállás 3 feltétele szerint áll, parkol. Nézzünk most pár esetet, hogy miként lehet ilyen módon elhelyezni egy járművet, miközben a 3 kitételnek megfelel: 1. Az úttest kétirányú, **záróvonal** nincs felfestve. A járművel nem szemből, hanem hátramenetet végezve állok meg az úttest bal oldalán, de így is a menetirány szerinti jobb oldalra kerülök csak a jármű orra lesz ellentétes helyzetben, KRESZ 33. § ! Ez a rendelkezés engedélyezi a megálláshoz való hátramenetet és nem tiltja az úttest felezővonalának átlépését sem a képzeletbeli felének átlépését. Továbbá engedélyezi a közlekedő járművek, gyalogosok akadályoztatását viszont tiltja azok veszélyeztetését. És itt nem a menetirány szerinti jobb szélére történő megállást említi, hanem az **úttest szélét**, melyből köztudottan kettő van!!! Ez azért lényeges, mert jelen esetben egy műveletről beszélünk ahol a jármű mozog, a megállásnál pedig nem mozog a jármű, hanem egy helyben áll az úttest menetirányának jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban!!! EZ NAGYON FONTOS AZ ÉRTELMEZÉSNEK! 2. Mivel a KRESZ engedélyezi a hátramenetet (egyes esetekben korlátozza vagy tiltja) így eleve az úttest menetirányának jobb szélén közlekedve és azzal azonos irányban, de hátramenetben közelítem meg a menetirány szerinti jobb oldalon levő megállóhelyet és így állok be. Ezt a műveletet (mivel **távolság** nincs megadva) akár kilométeres távolságból és végrehajthatom egyik kerületből a másikba megtéve. Ez kissé vicces szitu, de szabályos. Ugyebár a menetirányom azonos lesz az úttest menetirányával csak épp ezt hátramenetben hajtom végre. 3. A járművet szállító járművel (**trélerrel**) szállítatom a parkolóhelyre, de azt fordítva emeli le a tréler kezelője hozzátéveszem teljesen szabályosan. Ezt meg lehet csavarni, hogy a tréler végez hátramenetet (mint a 2. pontban) és a járművem helyezkedik el rajta azonos irányban, de leemelést követően - mivel a tréler hátrafelé van - a járművem szintén ellenkezőleg lesz az úttest menetirányához! Nos, ez eléggé ritka, de előforduló jelenség és mivel az arra járó és bírságot vagy kerékbilincset alkalmazó hivatásos személynek gőze sincs arról, hogy miként került oda a járművem így miután szankcionál az teljesen jogtalan lesz. 4. Ez a legextrémebb szitu, de nem elképzelhetetlen és szabályos is. **Fejjel lefelé** helyezem el (mindenki képzeletére bízom hogyan) az úttest menetirányának jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban. Sehol nincs előírva illetve szabályozva, hogy az álló járműnek a kerekein kell lennie. Nos, remélem mindenki számára világossá vált, hogy a jelenleg divattá vált bírságolás a megállásra vonatkozóan, ha a jármű orra ellentétes irányban áll a menetirány szerinti jobb oldalon, akkor az bizony szabályosan parkol és semmilyen jogszabályt nem sért!!! Ilyen esetekben a KRESZ 40. §-ba ütköztetve nem lehet bírságot kiszabni !!! Kérek mindenkit, hogy ezt ossza meg ismerőseivel, szeretném ha senki nem fizetne jogtalan bírságokért tízezeket a családi kasszából! 10 év rendőrről tapasztalat és jogalkalmazás beszél belőlem! Köszönöm, hogy elolvastad és megosztottad!!!" (70 hozzászólás 17 megosztás – 2018.09.27-ig).

Kommentárok az alapvetések kapcsán:

- A **hatóságok** számára fontos lenne az értékes felvetések feltárása és a rémhírek kiszűrése, ahol rémhír minden, ami tovább erodálja a KRESZ egyébként is csak szómágikus minőségét.
- A megállás **irányjelzéssel** való jelzésének elvárása/elrendelése arra utal, hogy a megállás dinamikus folyamata is fontos, nem csak a statikus végállapota, melyet utólag egy-egy ellenőrző személy egyedül és kizárólag látni képes.
- A jármű **orra** kapcsán értékes értelmezési segédletet az alábbiakban képernyőképként beemelt VLACIZ idézet ad, mely kitér az 1962-es és az 1975-ös KRESZ egymáshoz képesti állapotváltozására. Már pedig jogszabályt csak okkal szokás változtatni, akár egyetlen egy írásjelet érintően is. Az igazságügyi szakértők lehetnek nyelvészek is, s vélelmezhetően az ő szakvéleményük nem csak egy-egy egyedi esetben mérvadó, hanem törvénymódosítások alapját is képezheti kellően preventív/kármentés-orientált jogalkotási folyamatot feltételezve.
- A **miként-került-oda** részlet megfelel az **irányjelzés** kapcsán fentebb írtaknak: vagyis egyes helyzetek statikusan nem értelmezhetők kellő egyértelműséggel és a dinamikus helyzetalakulásra maga az irányjelzési kényszer is rámutat, vagyis a törvényalkotó tisztában van a statikus és dinamikus alakzatok mibenlétével.
- A **záróvonal** hiánya kapcsán az egyébként kreatív gondolkodó sem utal arra, hogy néha a melyik-sávban-is-vagyok szindróma is létezik (vö. zsákutcás példa fentebb).
- Az **úttest széle**, amiből „köztudottan kettő van” ismét csak arra mutat rá, hogy a szabályozást szómágikusan nagy részletgazdagsággal kell megalkotni, ami a jog általánosító törekvéseivel antagonisztikus lehet, de a tételes felsorolások gyakorlatán keresztül mégis csak kezelhető – s az önvezető járművek kapcsán egyre inkább kezelendő is.
- A **távolság** meg nem adása ismét csak arra mutat rá, hogy a jogalkotásban a precíziségnek nincs alternatívája. Hiába tűnhet irracionálisnak egy ember számára pl. tolatva közlekedni, ha ennek tételes tilalma nem lenne levezethető a KRESZ tételes szövegei alapján. Az önvezető jármű szövegértelmezése nem terjeszkedhet túl a szövegen magán. A kultúra nem jogszabály, ha azzá kell, hogy váljon, azzá kell tenni.
- A **tréler** lehetőségére való utalás ismét csak a kombinatorikai gondolkodás tipikus esete, ahol egy paraméterhelyre minden potenciálisan létező érték behelyettesítésével kell, hogy képződjön a szabályozandó esetek kombinatorikai tere.
- A **fejfel lefelé** utalás is a kombinatorikai látásmód tipikus esete. Minél extrémebbek a lehetséges opciók egy-egy értelmezési intervallumban, annál kevesebb az esélye a félreszabályozásnak. Más megfogalmazásban: a jogszabályi kiskapuk tesztelőinek tudatosan és akaratlagosan az értelmezési intervallumok extremitását kell kialakítani és az extrém paraméter-variánsokat feltárni annak érdekében, hogy kellően komplex tesztesetekhez jussanak. S mivel a jogszabályok telis-tele vannak kiskapukkal, így ezen tesztelés vélhetően nem kellően praktizált a valóságban, de ez sajnos nem azt jelenti, hogy egy önvezető jármű kiskapuzásra törekszik, csak azt, hogy a jogszabály-alkotók nem dolgoznak azon a komplexitási/minőségi szinten, mint akikre a jog vonatkozik.

A társadalmi vita rétegei és üzenetei:

Idézet	Kommetár
„Sosem próbáld a Kreszt magadhoz formálni, hanem Neked kötelességed ahhoz igazodni, szabályait betartani.”	Az önvezető jármű szöveg-interpretére olyan algoritmus, mely nem tudja, fog-e egy önvezető jármű valaha is létezni, tehát nem magához formálja az értelmezést, hanem az értelmezés

	konzisztenciáját keresi.
<i>„Nem műszaki hibás, semmi baja.”</i>	Az, aki egyszer feltételezi, hogy a szállítás csak műszaki hiba okán lehetséges, máris elköveti az értelmezési intervallum irracionális szűkítésének hibáját (függetlenül attól, kinek, mikor hányszor volt előtte bármiben is igaza – mottó: nem számít, ki mondja, csak az számít, mit mond...)
<i>„Az eljáró személy a végeredményt nézi, nem az odakerülés körülményeit vizsgálja.”</i>	Milyen szabályozásból következik vajon, hogy az ellenőrzésnek nem kellene kiterjednie a keletkezés körülményeire? Természetesen lehet munkamegosztásról beszélni: a helyszíni ellenőr statikus értelmezését pl. a szabálysértési előadó dinamikus megközelítésének komplexebb rétege minőségbiztosítja.
<i>„Ez akkor is igaz - hadd túlozzak - ha helikopter teszi le úgy.”</i>	Nem túlzás , ha az extrém értelmezési intervallum-opciók feltárásra kerülnek.
<i>„Hiába akarod minden áron szabályossá tenni a dolgot, nem megy. Sőt attól tartok, hogy tényleg megbuknál Kreszből. Megszóltál, hogy műszaki hibásnak vettem a dolgot, persze, hogy annak, mert az életben - ahogy írtad is - nem igen fordul elő, nem is logikus, hogy hibátlan járművet helyeznek el szállító segítségével.”</i>	A személyeskedés ütközik a mottóba: csak a gondolat van, sem személyi, sem szándék-jellegű kötődés nem releváns. A konzisztencia önmagában érték, akár rossz-szándékkal, akár nemes motivációk keretében áll elő. Ami nem igen fordul elő, az még előfordulhat, s ha előfordulhat, akkor logikusan egészíti ki az értelmezési intervallumot.
<i>„Csupán jogi csűrés csavarásnak tűnik, mondhatnák eléggé laikus szinten.”</i>	A jogi csűrés-csavarás nem más, mint a kiskapuk feltárásának robotizálása, csak ezt valóban nem a rossz-fíúknak, hanem a törvényalkotóknak kellene magas szinten, hivatalból, preventíven praktizálniuk , vagyis még a jogszabályok érvénybe léptetése előtt (vö. pozitív hackerkedés).
<i>„Semmi baj, nem szeretnék meggyőzni semmiről.”</i>	Az értelmezés feladata valóban nem személyes motivációk kérdése, hanem logikai menetek minőségének feltárási folyamata.
<i>„Érdekes, hogy a menetirány szerint jobb oldalon szabályosan álló járművek közül az a bal oldalon áll, amelyiknek az orra ellenkező irányba néz. Akkor ez most hogy is van? Az úttestnek akkor lesz jobb oldalon a menetiránya, ha azon orral előre haladok? És ha azon hátramenetben haladok akkor én a bal oldalon haladok?”</i>	Az érvelés minőségét növelheti, ha egy-egy gondolat inverzét is igyekszünk előállítani és vizsgálni. Akkor is értékes az inverzképzés, ha tévesen jön létre, mert a tévességet is be kell bizonyítani előbb.
<i>„miért nem kérdez meg egy szakembert”</i>	Ki a szakember ? Mi tesz manapság valakit szakemberré, ha pl. az orvosok személyes műhiba-statisztikáinak megismerése sem triviális, s ismert a kontraszelekció fogalma pl. a tudományos kánon kapcsán is...? A

	személytelenedés irányába tett minden lépés felel meg egyedül a KNUTH -i elveknek (1992 ⁵): tudás az, ami forráskódba átírható, minden más emberi aktivitás művészet!
„Tudod, itt a házam előtt van egy utca. Az út elején merőlegesen kell megállni (ez 12 parkolóhely) majd ugyanezen az úton tovább már az úttesttel párhuzamosan van engedélyezve. Nos, a merőleges részen álltam orral előrefelé, de a madarak leszarták a kocsit. Beültem, hátramenetbe kapcsoltam, irányjeleztem és jobbra kitolattam, szabályosan az úttest menetirány szerinti jobb oldalán haladtam ahogy a többi autós csak tolatva, majd beálltam a parkolóhelyre párhuzamosan.”	2012 óta érdemes lett volna esetleg a tudásmérnököknek, a jogászoknak, stb. közösen! egy fajta transzlációs medicina ⁶ jelleggel az ügyet fellebbezésnek helye nincs állapotig feldolgozni?!
„ha egyszer (ne adj' Isten) kerékbilincset kapsz, majd kiderül, hogy mennyire van igazad.”	Ahogy a szakember legitimitása is kérdéses, úgy az igazság szubjektív képzésének mibenléte is kérdéses a robotbíró megjelenéséig?
„A KRESZ azért nem határozta meg a jármű orrának helyzetét, mert mint ahogyan én is leírtam van jópár szitu, amikor szabályosan is ilyen helyzetben lehet egy autó.”	Az önzetű jármű számára a KRESZ-alkotók szándékát miként lehet vajon átadni? Kell-e egyáltalán ezzel foglalkozni?
„Manapság dicső jogászaink abból élnek, hogy csúrik csavarják, még a nem létező jogszabályokat is..”	Ha mindez a jogszabályok minőségbiztosítását szolgálná, akkor az önzetű járművekre való átállás egyszerűbb lenne vélhetően...
„És valóban meggyőző lehet írásod, egy olyan” szakembernek,”	Egy logikai menet nem az embernek, hanem a matematikának készül, s akkor is gömbölyű volt a Föld, amikor a többség a keveseket megégetve laposnak akarta tudni/láttatni... A tudomány nem feltétlenül demokratikus/többségi...
„azért mert valaki oktató nem azt jelenti, hogy mindent megfelelően ismer”	Az emberi tudás-reprezentáció esetleges, intuitív, feledékeny, motiváció-alapú, stb.
„Látom te sem azon gondolkozol el, hogy szabályosan hátramenetben közlekedve is a menetirány szerinti jobb oldalon közlekedsz és ennek megfelelően a menetirányod és az út menetirányának is megfelelően állsz be egy parkolóhelyre, de így a járműved eleje ellenkezőleg lesz, de szabályos.”	A vitában sosem a másik személyével, csak a bizonyítandó tétellel kell foglalkozni.
„Kérlek írd meg nekem, hogy ahol engedélyezett a merőleges parkolás, ott hogyan kell beállni? Orral a padka felé vagy háttal? Merthogy a KRESZ (mint ahogyan a 40.§. (1) bekezdésben sem) nem rendelkezik itt sem a jármű orrának irányáról.”	Ha egyszer is előfordult már bírságolás/feljelentés a leírt szcenárió kapcsán, akkor ezen felvetés nyomán pontosító szabályokat kellene alkotni, vagy utólag újra-értelmezni a bírságolásokat...
„Egy esetben viszont rendelkezik) tehát a jogalkotó nem volt hülye!) amikor az útpadkán	Alapvető paramétere a jelenségköröt érintő bizonyításoknak , hogy az a paraméter, amit

⁵ http://miau.gau.hu/miau2009/index_tki.php3? filterText0=*knuth

⁶ <http://web.med.u-szeged.hu/mbio/hun/anyagok/2013-2014/II.felev/ga/Translat.Med. hung.pdf>

<p>2 kerékkel engedélyezi a megállást, ott kitér arra, hogy a jármű két jobb oldali kerekének kell a padkán lennie!</p> <p>Miért van az, hogy egyszer érthetően meghatározza az úttest menetirány szerinti jobb oldalát és a jármű orrának helyzetét más esetben pedig nem. Nos, azért mert más esetekben másként is oda lehet kerülni szabályosan, azért!”</p>	<p>nem szabályoz adott esetben a KRESZ, de más esetben szabályoz, akkor a szabályozatlan esetre nem lehet feltételezést sem adni?!</p>
<p>„Az általad leírtak valóban jók, de nem a szakemberek oldaláról, hanem a jogászok, ügyvédek szemszögéből, ami a polgároknak még jól is jöhet, egy esetleges védekezési fázisban.”</p>	<p>A logika nem munkakör/foglalkozás függő!</p>
<p>„de e KRESZ kidolgozásánál a mi... bácsink is részt vett,”</p>	<p>Egyes KRESZ-verziók kidolgozása idején még vélhetően nem volt szövegbányászat, nem volt mesterséges intelligencia kutatás, önvezető jármű, nem volt mindennapos a Turing-teszt, s nem készültek az első robotbírók...</p>
<p>„Rendőrként te is tudod, hogy ami nincs tiltva az szabad. Természetesen a KRESZ-ben, ha az egyik rész tilt valamit illetve csak korlátozva engedélyezi akkor az más részeken is így van.”</p>	<p>Tételes elemzés szükséges mindenkor az egyes szabályrészek örökítő hatásának mibenlétéhez...</p>
<p>„Nos, a felezővonalat ill. a záróvonalat (képzeletbelit is) 2 esetben lehet átlépni. Kitérés, előzés. Parkolásnál, megállásnál nem.”</p>	<p>Kivéve, ha eleve már nem is lehet egyetlen sávba sem sorolni azt a járművet, amit a forgalmi helyzet eleve a kerekei közé vett képzeletbeli felezővonal mindkét oldalára kényszerít?! (újabb extrém opcióként)</p>
<p>„Nem szégyen az, ha valaki valamit nem határoz meg úgy, ahogy azt szerette volna illetve nem azt írja le, amire gondol.”</p>	<p>Nem szégyen, de fokozatosan kerülendő!</p>
<p>„Ha igazatok lenne, akkor ez szerepelne a 40. §-ban: Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad. A jármű orrának minden esetben a menetirány felé kell néznie függetlenül attól, hogy azt miként elhelyezték ott el. A megállást irányjelzéssel jelezni kell.”</p>	<p>2012 óta miért nem változott meg a KRESZ ezen pontja?</p>
<p>„És mielőtt bárki is degradálna engem, nem én vagyok az első ember aki (elkerülvén a jogtalan bírságolásokat) hiányol egy-két meghatározást egyes jogszabályokból. Amióta vezetői engedélyem van 3szor módosították a KRESZ-t.”</p>	<p>Vajon hány módosító tétel volt egyben PONTOSÍTÓ tétel? Vagyis a régi szándék pontosabb kifejezését megkísérlő szómágia?</p>
<p>„A te okfejtésed tipikus jogi csúrcsavar, ami nélkülöz minden logikát.”</p>	<p>A jogi csúrés-csavarás éppen, hogy a logikai lehetőségek tesztelése, s mint ilyen zömmel és magas fokon/komplexitás mellett logikus.</p>
<p>„A vicc lényege az volt, hogy te mondd a magadét, a többiek meg az igazat!”</p>	<p>A vicc is a logika egyik eszköze, s ennek félreértése nem ildomos!</p>

„Ha hátramenetben a menetirány szerinti jobb oldalon közlekedsz, megegyezően abban az irányban ahogyan a többiek, akkor szemben közlekedek a forgalommal?”	De a vics is többféleképpen értelmezhető!
Sebesség. Ha e rendelet másképpen nem határoz lakott területen 50 km/h a megengedett. A tábla e rendelethez eltérő engedélyezés és azon egy szám van, e rendeletben a táblán feltüntetett számnál és a tábla értelmezésénél nem jelzi a km/h sebességet, így hát egyéb jogszabályból kell építkezni az pedig az SI mértékegység, ami m/s.	Elvileg valóban létezett olyan bírósági ítélet, mely a default mértékegységet minden olyan esetre értelmezni (örökíteni) engedte, ahol nem volt mértékegység – vagyis ami oda való, azt oda kell tenni – ha másért nem, akkor az önvezető járművek kedvéért. A parkolásról a sebesség-adatra való ugrás vajon logikai nonszensz, vagy egy magasabb szintű törvényszerűség demonstrálása (vö. örökítés)?
„Nem, nem hülye csak szeretne jogkövető magatartást tanúsítani, ezért ragaszkodik a jogszabályban leírtakhoz betűről-betűre. De úgy nem lehet, ha a rendőr, közteret nem a jogszabályt nézi a bírság kiszabásánál, hanem a saját egyéni véleményét és azt, hogy ő hogy csinálná.”	Jogkövető csak akkor lehet egy önvezető jármű, ha a jog követhető. Az egyéni (intuitív) helyezérelmézés jogi esetekben zavarok forrása, csak robotbírótól lehet következtetést (kazohin ítélezést) elvárni.
„! tilos szembe forgalommal elindulni !”	Tolatva el szabad indulni?
...	

A párhuzamosan ható KRESZ-elemek

Az előzőekben alapvetően nem a kétes matematikai értékű vitakultúra, hanem a bizonyítás legokészetének példázata állt a középpontban. Egy másik forrás más megközelítést alkalmaz, a kronológiát, melyet önállóan (nem csak a forrás mássága miatt) érdemes kiemelni:

Nem biztonságos | kreszklub.hu/kreszforum/varakozas-bal-oldalon--vedobeszed/

VÁRAKOZÁS

Várakozás bal oldalon. Védőbeszéd

Megtekintve: 1090 

Tisztelt KRESZ Professzor!

Alaposan végigragtam magam a korábbi bejegyzéseken és az Ön válaszain. Mégis úgy érzem védhető, ha valaki az úttest „menet irány” szerinti bal oldalán várakozik a parkoló autók között úgy, hogy a gépjármű orra szembe mutat a mellette elhaladó járművek menetirányával.

A sarkalatos kérdés, hogy melyik jármű menetirányából nézzük az esetet. Ha abból a járműnek a menetirányából elemezzük a helyzetet, amelyikből nézve orral szemben áll a parkoló autó, akkor csak azt mondhatjuk, hogy a „vétkes” az én menetirányom szempontjából a jobb oldalon áll. Ekkor viszont nem sérti meg a „vétkes” a Kresz 40.5-át, mert a menet irány szerinti jobb oldalon áll a járdával párhuzamosan. A Kresz nem szabályozza, hogy az autó orra milyen irányban nézzen.

Ha mégis vétkesnek szándékozik kimondani a közterület felügyelő a tetteit, akkor csak arra hivatkozhat, hogy a jármű vezetője megsértette a Kresz 25.5-t mert nem tartotta be a jobbra tarts szabályt. Vagyis ahhoz, hogy beálljon az ő eredeti haladási iránya szerint baloldalra, át kellett hajtania a menet irány szerinti baloldalra. De ezen szabály alól van kivétel, az előzés és kikerülés esetében.

Tehát, ha „vétkes” a kikerülés céljából közlekedett a menet irány szerinti baloldalra, majd hátramenetben beállt a parkoló helyre, akkor szerintem nem követett el szabálysértést, ugyanis hátramenetben az ő menetiránya szerinti jobb oldalára állt be.

Mit gondol tisztelt Professzor Úr? Megállja ez a védőbeszéd a helyét egy bíróságon is?

VLaciZ | 2017.08.22

Kétségtelen, hogy sok a bizonytalanságra okot adó szabályozás a KRESZ-ben. Néha érdemes megnézni a hatályos szabály előtti állapotot, ami segíthet az eligazodásban. Egy változás -remélhetőleg- mindig alapos megfontolás után, okkal történik. Nézzük meg, hogy a megállás szabályozására történt-e módosítás 1976. január 1-jével!

1/1975 (I. 5.) BM-KPM rendelet (mai állapot):

40. § (1) Járművel megállni - ha közúti jelzésből vagy a (2)-(5) bekezdés rendelkezéséből más nem következik - csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad.

2/1962 (IX. 29.) BM-KPM rendelet (előző állapot):

63. § (1) Megállni - a kijelölt várakozóhelyen és a forgalmi okból vagy műszaki hiba folytán történő megállást kivéve - csak az úttestnek a menetirány szerinti jobb oldalán a menetiránynak megfelelően, szorosan az úttest szélén szabad úgy, hogy a jármű az út szélével megközelítően párhuzamosan álljon.

Azaz a jogalkotó törölte a korábbi, a "menetiránynak megfelelően" előírást!

Forrás: <http://kreszklub.hu/kreszforum/varakozas-bal-oldalon--vedobeszed/>

Amennyiben a fenti logika helytelen, akkor ennek interneten tartása kapcsán felmerül a rémhírterjesztés kockázata emberi Olvasók esetén. Ha azonban egy robotnyelvsz ugyanerre a végkövetkeztetésre jut a nyelvi elemek jelentéstartalmát vizsgálva, akkor a fenti logika elég robusztus ahhoz, hogy algoritmusok alapja lehessen...

gazso | 2017.08.22

A menetirány szerinti jobb oldal jól megfogalmazásra került a KRESZ I. függelék d) pontban, idézem:
"d) Menetirány szerinti jobb oldal: az úttestnek az a része, amely ? a menetirányt tekintve ? az úttest útburkolati jellel megjelölt vagy képzeletbeli felezővonalától jobb oldalra esik. Egyirányú forgalmú úton és körforgalmú úton az úttest, továbbá osztottpályás úton a menetirányt tekintve jobb oldalra eső úttest teljes szélességében menetirány szerinti jobb oldalnak tekintendő."

A menetirány tehát az úttesthez kötődik, nem a járműhöz. Ezért kapott helyet az úttal kapcsolatos fogalmak között.

Az egyirányú út, körforgalom és a háromtestű út szélső testeiben az egész úttestről van szó, egyéb esetekben (a valós vagy elképzelt útburkolati jel kiterjedésétől eltekintve) az úttestet a két menetirány szerint kettéosztják a két "menetirány szerinti jobb oldal"-ra.

Ezért nincs értelme a jármű menetirányával érvelni a KRESZ rendelkezéseivel kapcsolatban, az úttest vagy az úttest adott felének menetirányáról lehet beszélni.

Forrás: <http://kreszklub.hu/kreszforum/varakozas-bal-oldalon--vedobeszed/>

A sok vélemény között a legelemibb szinten a fenti részlet ragadja meg a problémát: A kérdés már csak az, valóban az úttestnek van-e menetiránya, vagy menni csak a jármű tud és így a kérdőjelekkel kiemelt „menetirányt tekintve” kifejezés mégis csak a járműre vonatkozik?!

Konklúziók

Ha tehát a példa kedvéért választott magányos önvezető autó 2018-ban a zsákutca bal oldalán akar parkolni úgy, hogy ne kelljen végig hajtania a teljes zsákutcán, majd megkockáztatni egy megfordulást és beállni az árnyékba, akkor

- az önvezető autó számára jogszerű lépés, ha csak egy darabig hajt be a zsákutcába – semmi nem kötelezi tovább haladásra, bármi okból dönthet úgy, hogy pl. kitolat onnan, ill. pl. oldalra tolatva enged el addig valakit, aki beljebb akar menni

- az elkopott felfestés miatt az önvezető jármű tolatva nem észlelheti immár a jogszabályok által racionálisan védeni tervezett, de a védelmi intézkedések teljes/részleges hiányában egyes megközelítési irányokból még sem kellően védett ÜRES mozgássérült parkolóhelyet
- a zsákutcából kifelé áramló fogalom felé fordított speciális parkolóhelyet jelző táblának ugyan láthatja a tartócsövet, már amennyiben egy cső és pl. egy korlátelem egymástól megkülönböztethető a robotszem számára, de az önvezető autó nem képes semmilyen módon „körbejárni” a helyszínt
- így a zsákutca felezővonalát eleve kényszerűen átlépve / a parkoló autók miatt a képzeletbeli felezővonalat átlépni kényszerülve egy tolatási manőverrel „nyugodtan” beállhat látszólag az út baloldalára, de saját szempontjából a menetirány szerinti jobb oldalon (azaz vélelmezhetően mégis csak szabályszerűen) megállva
- nem beszélve arról, hogy nagyobb méretű járművekkel eleve csak tolatva lehet racionális parkolási műveletet végrehajtani
- s ha már a betolatasi művelet sikeres volt, akkor a többi járműhöz igazodás, ill. a végső pozíció elérése érdekében az előrehaladás sem tilos a továbbiakban a parkolón belül
- így állva rá (akaratlanul) az egyébként maximálisan védendőnek elismert, de a megfelelő (szögű) táblák és láthatóságú útburkolati jelek hiányában abból a szögből még fel nem ismerhető mozgássérültek számára fenntartott parkoló helyre...

A gordiuszi csomó feloldása egyszerű: Ha tehát egy önvezető jármű komplex megfontolások alapján odakerülhet egy védendő parkolóhelyre adott irányból közeledve úgy, hogy nem vétett logikai hibát a helyzetértékelésben, akkor a legegyszerűbb megoldás az, ha a parkolóhely útburkolati jele azonnal felfestésre kerül, mivel a félreértések elsődleges forrása az elkopott felfestés a fenti logikai menetben!

Nem mellesleg a felismerni vélt szómágia-alapú anomáliák mindegyike azonnal kezelendő a jogszabály-alkotók által.

S az iskolai oktatásban a bizonyításkultúra fejlesztése legalább pl. a pénzügyi tudatosság-növelésére tett lépésekkel lehetne egyenrangú...

Irodalomjegyzék

...hivatkozások a szövegközben...