Mikor tekinthető egy szabályrendszer konzisztensebbnek, mint egy másik – avagy a sebességkorlátozó szabályok egymáshoz való viszonya

(Which rule system is more consistent – case study rules for speed limitation)

Pitlik László, Pitlik László (jun)

Kivonat: A cikk célja annak demonstrálása, hogy a józan emberi (naiv) logikai érzék mellett kimutatható kell, hogy legyen analitikus módon is, miszerint adott mennyiségű részletszabályból nem következik önkényesen bármilyen következő szabályrészlet. Vagyis az elemi szabályok kapcsolatában lehet konzisztensebb (kevesebb ellentmondásra vezető) állapot és lehet egyre növekvő mértékű önkényesség (ellentmondásosság). A konzisztencia-orientált modellezés kapcsán minden olyan esettanulmány (vö. közlekedés: sebesség-korlátozás szabályozása), mely segít megérteni az ellentmondás-minimalizálás elveit és gyakorlatait, segíti a mesterséges intelligenciák KNUTH-i irányba terelését: vagyis azt, hogy a naiv/ösztönös emberi ráérzések miként kerülhetnek átemelésre a forráskódok világába.

Kulcsszavak: komplexitás, konzisztencia, ellentmondás, logika

Abstract: The purpose of the article is to present that, in addition to common human (naive) logical sense, it must also be demonstrated analytically that any subsequent rule detail does not arbitrarily follow from a given amount of detailed rules. In other words, the relationship between elementary rules can be more consistent (leading to fewer contradictions/antagonisms) and there can be an ever-increasing degree of arbitrariness (contradiction/antagonism). In relation to consistency-oriented modelling, any case study (cf. traffic: speed limit regulation) that helps to understand the principles and practices of contradiction minimization helps guide artificial intelligence in the direction of KNUTH: that is, how naive/instinctive human feelings can be transferred to the world of source codes.

Keywords: complexity, consistence, antagonism, logic

# Bevezetés

A kiindulási helyzet egyszerű: az éppen aktuális KRESZ kapcsán egy ismerős KRESZ-vizsgára történő felkészülése keretében egy régóta vezetői engedéllyel rendelkező sofőr szembesüljön azzal a szabállyal, mely eddig nem tudatosodott benne – bármilyen okból is: vö. <https://www.vezess.hu/vezetunk/2022/07/28/tudtad-ha-elhagyod-a-telepules-tablat-nem-mindig-gyorsithatsz-90-re/>

# A probléma

Nem csak a kiindulási helyzet, hanem a probléma is egyszerű: logikus-e a hivatkozott cikk mögötti szabályozás? Más szavakkal: következik-e a sebességet befolyásoló részletszabályokból a szóban forgó szabályértelmezés? Sőt: egy matematika-robot is erre jutna-e (vö. chatGPT a jövőben)? Egy önvezető autó mit tenne, ha tételesen ez a szabályértelmezés nem lenne (még) belekódolva? Egy jogász (ügyvéd, ügyész, bíró) hogyan érvelne az adott értelmezés jogszabályváltozásként történő benyújtása, vagyis a korábbi szabályokkal való esetleges ütközés vélelme ellen és/vagy mellett?

A fenti kérdések kontextus függő kérdések: context free jelleggel, vagyis általános a kérdés a következő: Hogyan lehetséges egy szabályrendszer két állapota kapcsán objektíven levezetni, melyik a jobb (következetesebb, konzisztensebb, logikusabb, …)?

A cikknek nem célja a KRESZ direkt kritizálása, nem célja a KRESZ reformja: a cél egy valós/valóság-közeli ellentmondásmentes, emberi/gépi valós-idejű értelmezést megengedő (=konzisztens) szabályrendszer és több ellentmondásos, valós-időben nehezen/nem értelmezhető szabályrendszer létének felmutatása, ezek egymással szembeállítása, mert a szabályozás célja a betartás maximalizálása és nem az önkényes „művészi szépség” lehet csak!

# A sebességkorlátozás közvetlen és közvetett részletszabályai

Induljunk ki abból, hogy

* a sebességet direkt módon korlátozó közlekedési táblák kerek alakkal, piros szegéllyel fehér alapra írva jelzik az onnantól érvényes sebességet, mely a fentebbidézet cikk szerint a fekete-fehér-kerek feloldó tábláig (vö. a mozgó járművekre vonatkozó tilalom vége tábláig) vagy a következő(szilárdburkolatú) kereszteződésig vagy a korlátozó tábla alatt kiegészítésként elrendelt távolságon belül érvényes (vö. vajon egy Y-kereszteződés geometriájának melyik pontjától érvényes az új sebességhatár, ha a két út egymással quasi párhuzamosan fut tartósan?)...
* a sebességre direkt módon hat emellett még a lakott terület kezdete és vége tábla (vö. mellékletben megadott fórum-linkek) és
* a lakó és pihenő övezet tábla (vö. <https://www.vezess.hu/vezetunk/2017/05/04/tudod-mit-jelent-pontosan-ez-a-kresz-tabla/>)
* a vasúti kereszteződés maga (vö. min. 5 km/h, ill. korábban 30 km/h lakott területen és 40 km/h külterületen - <https://www.vezess.hu/magazin/2022/07/21/ezt-sokan-rosszul-tudjak-a-kresz-bol-talan-te-is/>)
* a sztráda, az autóút és a gyorsút tábla (vö. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Gyors%C3%BAt> – ill. autóútra földútról felhajtás előtt autóút tábla pl. Ausztria 50-es út Eisenstadt-Parndorf – valamint pl. az autósztráda maga nem csak a maximális, hanem a minimális sebességet is szabályozza)
* maga a STOP-vonal (vö. formálisan 0 km/h a vonal közvetlen közelében)
* a lakott terület táblák kapcsán egyre inkább terjedő megoldás: pl. a település pl. két darab főútja 50 km/h, egyébként 30 km/h, vajon, ha vége a településnek egy nem főúton való kihajtáskor, akkor a 30 km/h-s korlátnak is vége?! <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> - ill. az autóút a településtábla után azonnal sem oldja fel vajon a még a településen belül kihelyezett 30km/h-s korlátozást?)
* Emellett általános érvényűen hat a mindenkor a legutolsó parancs az érvényes katonai logikája mindenre vonatkozóan.
* Hasonlóan általános érvényűen hat az emberi agyra a szabály-szimmetria (vö. melléklet – fórum-hozzászólások – pl. ha a lakott terület vége tábla előtt x méterrel mindennemű feloldás/felülírás nélkül kihelyezett 30 km/h-s korlátozás kihat a lakot területen kívüli első kereszteződésig vagy más feloldásig/felülírásig, akkor egy, a lakott terület kezdete előtti 70 km/h-s tábla, ami a normál 90 km/h-s sebesség kapcsán quasi előjelzi a lakott terület közeledtét, érvényes illene, hogy legyen a lakott területen az első kereszteződésig?!)
* Ismét csak általános érvényű szabályréteg lehet az egyes konkrét sebesség-korlátozások egymáshoz viszonyított hierarchiája (vö. melléklet – fórumozók érvelései pl. 26§ és a 14§, ill. egyáltalán mi és hogyan szabályozza az önmagukban értelmezhető szabályelemek egymáshoz való viszonyát – pl. egy önvezető autó számára, melyben a chatGPT a jogszabályok értelmező ágense)…
* Itt kell megemlíteni, hogy elvileg és gyakorlatilag is létezik a jogszabály-alkotás minőségbiztosítását jelentő előírássorozat, vagyis a hogyan-kell-jó-jogszabályt-írni gondolatkör (vö. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1000130.tv)>...
* (Itt és most nem foglalkozunk azzal az általános, mindennél szigorúbb?! (vö. minimálisan ajánlott sebesség zuhogó esőben vs. aqua-planing szabállyal, hogy mindenkor csak a körülményeknek megfelelő sebességgel lehet vezetni, hiszen most az a kérdés „csak”, hogy logikusan érhető-e a maximálisan megengedett sebesség mértéke…)
* (Hasonlóképpen nem foglalkozunk a sebesség térbeli tartományával, azaz pl. azzal, mi számít a következő útkereszteződésnek sötét, ködös szakaszon egy, az úttól beljebb elhelyezkedő gyár útszerűen kialakított szilárd burkolatú kapubejárója esetén, stb. – navigációs segédlet nélkül).
* (Nem releváns itt és most, de nem illik nem említeni a sebesség-ajánlások (minimális, maximális) létező rendszerét: vö. <https://hu.frwiki.wiki/wiki/Vitesse_conseill%C3%A9e>)
* Kérdésként merül fel, vajon csak útburkolati jel csak a táblák kiegészítéseként szabályoz sebességet, vagy pl. a táblák (bármilyen okból fennálló) hiányában is?
* …

A fenti lista bizonyára szinte minden Olvasóban azt az érzetet kelti, amiért létre lett hozva (a teljesség vélelmezett hiánya mellett is): vagyis sok, egymástól eltérő kontextusban (vö. pl. direkt módon, burkolt/integrált módon) szabályzó elem eredőjének mibenléte nem lehet triviális! Így egy tetszőleges élethelyzetre vonatkozó értelmezés levezetése sem az. Más megfogalmazásban egy tetszőleges élethelyzetre vonatkozó pl. végrehajtási utasítás jellegű kiegészítés és/vagy bírói gyakorlat és/vagy utólagos normaszöveg-változtatás okozhat ellentmondásosságot!

# Következtetések

A knuth-i elv egyszerű: tudás/tudomány az, ami forráskódba átírható! (vö. önvezető autók KRESZ-értelmezése emberi deklarációkkal és/vagy pl. chatGPT-szerű szövegértelmezések alapján): [https://miau.my-x.hu/miau2009/index\_tki.php3?\_filterText0=\*knuth](https://miau.my-x.hu/miau2009/index_tki.php3?_filterText0=*knuth)

Ha nem az utolsó parancs van érvényben, akkor az emberi agy és a valós idejűség kizárja a komplexebb szabályozás sikeres általános működtetését!

A legegyszerűbb, így ellentmondásmentes megoldás az lenne, ha a KRESZ fizikai valóságában az útszéli festékcsík színe maga lenne a sebességzóna kódja (pl. piros = 30, zöld = 50, sárga = 90, kék = 130, stb.). Navigációs rendszerek támogatása esetén a virtuális útszélszín (csak a táblák és/útburkolati jelek rétegeinek átadásából levezetve / az előzetes szabályok/tábláktól függetlenül) kellene, hogy létezzen annak érdekében, hogy a világ bármely véletlen pontjára ejtőernyővel leereszkedve is tudni lehessen azonnal a megengedett sebességet (vö. ellenpélda: parkolózóna kezdete valahol, valamikor?! Ki emlékszik már rá, hányszor lépett be egy autós egy zónába, s hányszor lépett ki belőle, ill. éppen zónában van-e, s ha igen, milyen zónában?)

Mindentől függetlenül minőségbiztosítási kérdés, hogy a sebességkorlátok sorrendje legyen logikus – vagyis a táblakihelyezés legyen koncepciózus (pl. gazdaságossági szempontokat is figyelembe vevő - állandó tábla vs. útépítési ideiglenes tábla esetén is): azaz felesleges olyan táblák kihelyezése megnövelt sebességtartományt jelezve, ahol fel sem lehet/fel sem érdemes gyorsulni, mert pár méteren belül máris újra korlátozzák a sebességet bármilyen okból.

Hasonlóképpen fontos hasonlóságelemzési ellenőrzési kihívás (mely ma már automatizálható) a táblák környezethez illeszkedésének vizsgálata, vagyis minden olyan helyen, ahol pl. 40 km/h-s korlátozás van kihelyezve, ott az összes többi 40-es tábla környezeti paraméterei alapján a minden helyzet lehet másként egyforma matematikai elvnek érvényesülnie kell! Ahol ez nem érvényesül, ott vagy szabadjon pl. 50 km/h-val menni, vagy legyen kint a helyes 30 km/h-s korlátozás. Más megközelítésben a környezeti paraméterek (Xi) alapján a sebességtartományok, mint Y értékek legyenek termelési függvénnyel hibátlanul levezethetők. Minden egyéb táblakihelyezés önkényes, vagyis felmerülhet a joggal való visszaélés, ill. a hivatali visszaélés, vagy éppen a közfeladattal való visszaélés gyanúja (vö. <https://buntetojog.info/kulonos-resz/btk-305-%C2%A7-hivatali-visszaeles/>, <https://buntetojog.info/kulonos-resz/btk-306-%C2%A7-kozfeladati-helyzettel-visszaeles/>).

Ismét egy speciális minőségbiztosítási teszt a Turing teszt: az önvezető autó nem bedrótozott (nem ember által GPS-koordinátákhoz kötötten előemésztett) szabályokat kap, hanem a KRESZ szövegét nyersen! (végrehajtási utasítások nélkül) kell, hogy értelmezze. Amit egy önvezető autó csinál, az a helyes jogértelmezés, ami a robot bíró fogalmának egy speciális esete: vö. <https://miau.my-x.hu/miau2009/index.php3?x=e0&string=traffic>, ill. <https://miau.my-x.hu/miau/242/onvezeto_parkolas_v1.pdf>, <https://miau.my-x.hu/miau/111/koine.doc>,

Vagyis ellentmondás = 0 a sebességkorlátozás problémája kapcsán, ha az utolsó parancs a parancs és nincs hierarchia és egyéb önkény, minden más eset (szabályrendszer) kevésbé konzisztens, mert több benne az ellentmondás!

S végül, a hatóság is tévedhet, csak legyen meg a kellő önreflexivitása: vö. "A felvetésre a Magyar Közút Kht. zalai igazgatóságának osztályvezetője, Büki Zoltán reagált: - Az olvasó által kifogásolt sebességszabályozás valóban fennáll, és nem egyedi esetről van szó. A helyzet megoldásához jogszabályi módosításra lenne szükség, mivel jelenleg a sebességkorlátozás során alkalmazott jelzőtábla-elhelyezési előírások nem egységesek. A sebességkorlátozás hatályát a sebességkorlátozás vége , a mozgó járművekre vonatkozó tilalom vége és az útkereszteződés oldhatja fel. A lakott terület tábla az általános sebességszabályozás eszköze, az ideiglenes forgalomkorlátozó táblákra, valamint a szakaszos differenciált sebességekre vonatkozóan nincs hatálya." forrás: zalaihirlap.hu/fokusz/20090212\_meddig\_hatalyos\_a\_tabla\_https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja\_a\_sebessegkorlatozast\_a\_telepules\_vege\_tabla/full\_commentlist/1

# Utószó/Melléklet

A logikátlanság, konzisztencia-hiány, a komplex túl szabályozottság (ellentmondásosság) vagy éppen az aluldefiniáltság/alul szabályozottság általános jogalkotási probléma, melyekre a fórumok elemzésével tömegesen lehet példákat találni: pl.

Anno KRESZ oktató bácsi vetett fel egy másik érdekes kérdést: Van lakott területen egy 2x2 sávos út, melyen 70km/h a megengedett sebesség, ezt az utat keresztezi egy 2x2 sávos másik út (tehát a kereszteződés széles). Mi egyenesen haladunk és látjuk, hogy a kereszteződés után újra kint van a 70es tábla, (és a keresztező sávokra pedig pl. 30 km/h érvényes bármilyen okból:-) mennyivel mehetsz a kereszteződés közepén? Vagy tegyük fel, hogy baleset részesei voltunk a kereszteződés közepén, 70-el haladtunk, akkor mondhatják hogy gyorsan mentünk?

Kövezzetek meg, de én nem lassítok le ilyen esetbe 20m erejéig. <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> <--már a kérdés (akár trükkös/valós, akár beugratós/félreértelmezős) felmerülése is csak azért lehetséges, mert nem érvényes az utolsó parancs mindent tisztázó rendszere, ahol táblától tábláig (megengedőbb esetben útkereszteződésig, feloldó tábláig) mindenkor pontosan tudható a megengedett maximális sebesség az utolsó tábla emlékezete/ismerete alapján…

érdekes egy anomália ez!
nézzük,,ha a falu végén utolsó busz megállót felújítják és 3o as tábla van előtte a munka miatt ,majd 2o méterrel odébb van a falu vége tábla,,a következő útkereszteződés meg a következő faluban van kb 3 km,akkor miért kéne 3o-al menni? jah mert nem raktak ki feloldó táblát,,hát grat! <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> <-- a sebességszabályozás kapcsán nem csak a sebességhatárokat megszegőket kell monitorozni, hanem a tábláaelhelyezőket, jogszabályalkotókat is, s az ő büntetésük tévedés esetén arányos kell, hogy legyen az okozott kárral, ami ha a gyorshajtók esetén a fizetés x%-a, akkor a rosszul szabályozók esetén az érintett járművek egyedi tétele \* az érintett járművek száma?!

Nem a lassítás tompítja a lakott terület táblát megelőző 70-es tábla, hanem a lakott terület első kereszteződéséig engedi a 70-et. <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> <--a szabály-szimmetria ebben az esetben (lakott terület kezdete és vége) értelmezhető kihívás, vagyis a nem szimmetrikus szabályozás önmagában is ellentmondásosnak minősül rendszerelméletileg…

Szerintem sem oldja fel a korlátozást a lakott terület vége, de a kezdete táblától csak 50-el lenne szabad menni. Tehát - elvileg - a sünök trafizhatnának az M3 bevezetőn.
DE! Én Bagnál szoktam felhajtani az M3-a, és a gyorsító sávra ahogy rákanyrodunk, van egy 40-es tábla. Akkor mennyivel is lehet mennem az autópályán? Mert utánna nincs sem feloldó tábla, sem autópálya tábla. Ugyan ez a helyzet, ha az M0-ról kanyarodunk az M3-ra, csak ott 80-as tábla van. Utána nincs semmi... <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> <--vagyis feloldó táblának minősül az autópálya/autóút/stb. jelzés is?!

No, akkor én is beszállok a "vitába", bár már páran leírták, hogy miként kell értelmezni a KRESZ adott paragrafusait. Íme a 26-os
"26. § (1) Az egyes járművekkel - ha e rendelet másként nem rendelkezik - legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:
a) személygépkocsival, motorkerékpárral, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival
aa) autópályán 130 km/óra,
ab) autóúton 110 km/óra,
ac) lakott területen kívül egyéb úton 90 km/óra,
ad) lakott területen 50 km/óra"
Nos, ott van a kis mondatrész, hogy "ha e rendelet másként nem rendelkezik". Erre hívatkoznak azok, akik azt mondják, hogy nem oldja fel a település vége tábla a sebesség korlátozást.
nos, megyek egy lakott területen 50km/h megengedett sebességgel, egyszer csak látok egy sebesség korlátozó táblát, mondjuk 40km/h, lassítok, megyek a megadott limittel. A település vége tábláig sem kereszteződés, sem korlátozást feloldó tábla. Elérek a település vége tábláig. Onnan mi van érvényben? Például: "ac) lakott területen kívül egyéb úton 90 km/óra" tehát mehetek 90km/h-val. Miért? Mert nincs kirakva egyéb korlátozó tábla, ahogy a KRESZ is írja: "ha e rendelet másként nem rendelkezik".
Tehát úgy kell a 26§-t értelmezni, hogy bekezdésenként lehet másként rendelkezni, nem összességében. Lakott területen belüli korlátozás lakott területen belülre érvényes, ha utána is érvényes lenne, akkor ott is ki kellene rakni egy korlátozó táblát. <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> <-- Elrettentő, ha a szómágikus szabályértelmezésben akár csak játékból is, de ekkora a kreatív értelmezési kockázat! Hasonló helyzet figyelhető meg pl. a szabálytalan szabadságelrendelés kapcsán: vö. a munkáltató nem tartja be az előzetes egyeztetés és a 15 nappal korábbi írásos elrendelés szabályait, vagyis azt lehet gondolni, a szabadságelrendelés szabálytalan, de ha a dolgozó mégis bemegy dolgozni, amit a munkaviszonyra vonatkozó munkáltatói törvénytelenség esetére a Munkatörvénykönyve elő is ír, akkor kirúgják (bírósági döntéssel megerősítve), mert megszegte a munkáltató munkavégzést tiltó rendelkezését a dolgozó, de egyelőre 5 év pereskedés után sem lehet tudni még, végül is szabadságon volt-e a szabálytalanul elrendelt szabadságidőszak első napján a dolgozó vagy sem? A dolgozónak azonban az első szabadságnapja reggelén legkésőbb döntenie kell arról jog végzettség nélkül, hogy megjelenjen vagy sem a dolgozói érdekeket védő törvényeket be nem tartó, de saját érdekeit körömszakadtáig ellenében védő munkáltató székhelyén/telephelyén… Az a szabály, ami valós-időben nem értelmezhető azok által, akikre vonatkozik, az a szabály nem felel meg a törvényalkotás általános jogfilozófiai elvárásainak, s csak arra jó, hogy az ún. Igazságszolgáltatás létezhessen, ahol a semmiről lehet éveket vitatkozni úgy, hogy a jogászok járnak csak jól, a dolgozók és munkáltatók semmiképpen…

Tehát a kérdés az, vajon a laktereleje és laktervége táblák felülírják-e a korábbi sebességtáblákat. A vita és az érvelés viszont mindeddig arról folyt, feloldják-e. És ez a kettő nem ugyanaz, vagyis aki feloldással érvelt, az esetleg hibásan érvelt.

Nem ismerem olyan alaposan a KRESZ-t, hogy egyértelműen állást merjek foglalni, de ahogy te az egyik álláspontot véled helyesnek, úgy én inkább a másik felé hajlok.

Mindenesetre óvatosan kell bánni az értelmezésekkel (valaki korábban egy újságból linklet be értelmezéseket), mert azok sem biztos, hogy megállják a helyüket a bíróság előtt. <https://autozz.blog.hu/2010/10/19/feloldja_a_sebessegkorlatozast_a_telepules_vege_tabla/full_commentlist/1> <--a szómágia speciális esete, ha két tábla viszonyában a feloldás vagy a felülírás között különbség van. Hat-e az utolsó tábla vagy sem (mindegy feloldóként, vagy felülíróként)?! S még inkább: következik-e a többi részletszabályból a hatásosság vagy a hatástalanság önkényes kiegészítő értelmezések nélkül? (vö. alul/túl-szabályozottság?)