

REFORM



A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGBAN IS



(Helyzetelemzés és kiütkeresés)

(II. rész)

1987 elején

— több éves huzavona és előkészítés után — olyan közlekedési törvényt fogadott el a parlament, amelyről szakemberek már a tervezés fázisában tudták, hogy számos rendelkezése a kítűzött határidőre megvalósíthatatlan lesz. Dilettáns módon, örlétszerűen kerültek bedolgozásra egyes KRESZ-jellegű előírások. Ennek következménye részint az lett, hogy a sok tekintetben egyébként is idejét múlt KRESZ újralkotása helyett újabb kényszerű KRESZ-módosításra került sor; részint az a jogszabály-technikailag minden bizonnyal világszerte példátlan megoldás, amely szerint ugyanazt az elvárást egy magasabb és egy alacsonyabb rendű jogi előírásban is szabályozzák.

A propagandában az ország életének elületiesedése folytán egyre rosszabb a helyzet. Ma már nyilvánvaló, hogy megfelelő támogatás, a társadalmi élet hierarchiájában elfoglalt jelenlegi helyének megváltoztatása nélkül az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács célkitűzéseinek egyedül nem képes megfelelni. A tömegkommunikáció, elsősorban a televízió, — a közlekedés biztonságának nem enged akkora teret, mint azt társadalmi jelentősége megkövetelné. Bizonyára egyetlen fejlett közlekedésű ország sincs, amelynek televíziója ne áldozna önálló műsort a közlekedés biztonságának. Olyan ország is kevés lehet, amelynek állami televíziója pénzt kér — még hozzá egyre többet! — a közlekedés biztonságát szolgáló reklámról. A kereskedelmi szerek ahelyett, hogy segítenék, gyakorlatilag akadályozzák a biztonsági munkát. Az állítás alátámasztására két példa: még mindig nem sikerült elérni, hogy az iskolatáskák csak fényvisszaverőkkel kerülhessenek forgalomba. A Kereskedelmi Minisztérium 1987-ben — hamisan értelmezett devizatakarékossági szempontokra hivatkozva — megakadályozta, hogy fényvisszaverőket hozzon be a Shel-Interag Magyarországra. Az OKBT nagy energiával és nem csekély anyagiakkal előkészített biztonsági akcióját így kudarcba fullasztotta, ezzel pedig — feltételezhetően — nem egy ember életét kioltotta. Az érintetteknek a biztonság iránti érzékletenségét bizonyítja többek között az a tény, hogy amíg a fényvisszaverő (életmentő) kar-

szalagokat 25%-os ÁFA-val terhelték meg, addig pl. a sportszerek mentesülnek az adó alól.

A biztonság néhány területéről vett példák meggyőzően bizonyítják, hogy a 80-as évek — leszámítva az első két évben az OKBT által eredményesen (a balesetek számának csökkenésében megnyilvánuló) végrehajtott akciókat — valóban a pangás időszakaként jellemezhetők. A megújulás lehetőségének talán egyetlen záloga, hogy a tudomány szakembereinek egy része — a pillanatnyi eredménytelenséggel, kudarcokkal, a döntéshozók érte(lme)tlenységével mit sem törődve azért dolgozott.

Reformkísérelt 1978—1981 között — tanulmányok

A közlekedésbiztonság növelése céljából az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács keretei között a VI. ötéves tervidőszakra készült a mai napig egyetlen rendszerszemléletű program. A több éves munka eredményeként előállt és az OKBT Elnöksége által elfogadott középjavú terv — mint annak (sajnos csak az) elkészülte után kiderült — szinte azonos volt az USA közlekedésbiztonsági szervezete munkaprogramjával. Ma már nyilvánvaló, hogy ez a jó terv rossz időben készült. Az akkor még alig ismert, de ma annál gyakrabban használt kifejezést használva: a visszarendeződs nagyon gyorsan bekövetkezett. Kevesen voltak, akik meglátták ennek a programnak a jelentőségét, még kevesebben, akik hajlandónak mutatkoztak hagyományos szerkezeti felépítéseken, működési rendeken változtatni, s még ennél is kevesebben, akik ennek ellenére kitartottak a program sikerének biztosítása mellett. Most felidézünk e terv lényegét. Nem azért, mintha ma is minden részletében követendőnek tartanánk. Arról azonban meg vagyunk győződve, hogy koncepciójában, súlypontjaiban, s általában egész szemléletében napjainkban sajnos, tíz év után is még mindig annyira korszerű, hogy egy reformtörekvéseket magáénak vallani akaró közlekedésbiztonsági rendszer feladatai meghatározásához kiindulási alappul szolgálhat.

Előzetes munkálataink után 1979 szeptemberére készült el az OKBT középtávú tervkoncepciójának első változata a VI. ötéves tervidőszakra. Ebből a tanulmányból álljon itt néhány rövid idézet: „Az eddig végzett munka biztos alapot jelent arra, hogy a VI. ötéves tervidőszakra meghatározhatjuk a közlekedésbiztonság területén követhető *tevékenységi főirányokat, amelyek az OKBT középtávú programját képezik.* A megvalósítás hatékonyságának biztosítására az egyes szakközvetítők szervezett formában kapcsolják be munkájukba az illető terület szakmai művelőjét, ismerőjét, a bázisszerveket (állami és tanácsai vállalatok, egyetemi tanszékek, kutató intézetek, stb.).”

„A balesetek megelőzésére fordítható anyagi és társadalmi erőink korlátozottak: következképpen a lehetőségeinknek megfelelő számú és nagyságú ól kítűzése szükséges.”

Az OKBT 1979-ben elfogadott irányelvei szerint a balesetmegelőző intézményes tevékenység csak akkor lehet eredményes, ha az egész országra kiterjedő és egységes komplex rendszert képez, ha minden beavatkozási területen egyidejűleg és rendszerszerűen alkalmazott, ha tudományosan jól megalapozott, ha a legfelső állami szervek aktív támogatását élvező és összehangolt, folyamatos.

Itt előrebocsátható, hogy ez a program azon bukott meg, hogy az elvek közül egyet sem sikerült megvalósítani. A balesetmegelőzőt mind a mai napig nem képez egységes komplex rendszert, a beavatkozási helyeken nem egyidejűleg és rendszerszerűen alkalmazott, a célirányos tudományos háttérbizist folyamatosan nem sikerült megteremteni, s hiányzik a legfelső szervek aktív, tehát nemcsak szavakban, hanem tettekben is megnyilvánuló támogatása. Már ebben a fázisban a tervezetben kiemelten szerepeltek azok a fő területek, ahol az összehangolt beavatkozás nélkül a megelőző tevékenység nem számíthat eredményekre. Ezek a következők:

- látás, láthatóság,
- járművek menetviselkedése,
- jól megválasztott haladási sebesség,
- passzív védőeszközök,
- helyszíni elsősegélynyújtás,
- biztonságos gyaloglás.

Az OKBT titkársága által előzetesen jóváhagyott középtávú terv (1980. májusi keltezéssel) már két fő területre összpontosít: az emberelutések és a sebesség rossz megválasztásából eredő balesetek megelőzésére azzal, hogy az OKBT ötéves tervének stratégiája az erőket e két területre kell összpontosítsa. A fejlesztés háttérbizist szolgáló tudományos munkákhoz – évenként változó nagyságban – évi 29–36 millió forintot hagytak jóvá. Ennek biztosításához arra volt szükség, hogy az OKBT titkársága koncentrálja anyagi erőit: radikálisan csökkentse a különféle, nem eléggé hatásos szócápanyagok számát, szüntesse be, de legalábbis erőteljesen korlátozza a különféle szerveknek, szervezeteknek, intézményeknek adott „bianco” támogatását. Az OKBT elnöksége többszöri egyeztetés után ezt a tervet lényeg-

gi változtatás nélkül elfogadta. Az 1981-es indítás azonban mégis csak egyes területeken történt meg. Az OKBT titkársága az előfeltételeket nem teremtette meg. (Csak példaként érdemes megjegyezni, hogy az egyik főirány, amelyik a jóváhagyott terv szerint 1981-ben 1 millió forintot kellett volna kapjon, valójában 60 ezerhez jutott hozzá.) Számos főirányvezető a titkárságnak ezt a magatartását inkorrektnek tekintette. A titkárság pedig inkább csak eltűrte a kutató-fejlesztő munkát, mint támogatta. Emiatt számosan még az első év folyamán feladták a munkát. Helyesen érezték, hogy a titkárság az általa előzetesen, majd utóbb az elnökség által is jóváhagyott tervet (amelyet egyébként angol és orosz nyelvre lefordítva számos testvérintézmény is megkapott), valójában nem akarta és nem tudta végrehajtani. A két kiemelt főirányban a munka 1981-ben még lényegében töretlenül folyt. Anyagi támogatás hiányában azonban 1982-ben már itt is tetemes visszaesés volt tapasztalható. Az OKBT titkárságának a VII. ötéves terv (1986–1990) időszakára szóló, 1985-ös keltezéssel készült tervkoncepciója a konzervatív szemlélet visszatérését példázza. Kiemelt programoknak tekintti az alkoholt és a drogokat, a propaganda fejlesztését, továbbá az oktatást és a nevelést. A programok gyermekeknek, fiataloknak, felnőtteknek és időseknek szólnak, akik gyalogosként, kerékpárosként, segédmotorosként, gépjárművezetőként vesznek részt a forgalomban. A nevelésnek az óvodában, az iskolában és a munkahelyen kell megvalósulnia. Ez a program az előzőnek sok formális elemét, olykor még a szóhasználatát is átvette, tartalmában azonban idegen attól. A program egyes részei nem kapcsolódnak szervesen egymáshoz, nincsenek világos célkitűzései, de ami a legnagyobb hiba: kiemelt, a többi programrészeket vezérlő, eredményeket garantáló fő irányai sincsenek. Talán szerencse a szerencsétlenségben, hogy a vezetésben, részben összetételében, de szemléletmódjában is megváltozott a titkárság, ezt a programot sem viszi következetesen végig, s a korábbi terv legfontosabb elemeit (a biztonságos sebesség és gyaloglás programokat) szűkített körben ugyan, de kezdetől fogva folyamatosan szem előtt tartja, munkájában épít az ezeken a területen dolgozókra és munkájukat továbbra is támogatja.

A reform kiindulási alapjai, megvalósulási lehetőségei

Bevezető megjegyzéseinkben utaltunk arra, hogy a társadalom közérzete és a közlekedés biztonsága nem választható el egymástól. Reálisan szembe kell néznünk azzal a ténnyel, hogy az előbbiben rövid időn belül nem fog bekövetkezni döntően kedvező változás. E sorok megfogalmazásakor remélhetőnek látszik, hogy a közélet gyorsuló ütemében fog haladni a demokrácia irányába, s remény van arra is, hogy a közeli jövőben Magyarországon is kialakulnak a jogállamiság alapvető ismertetőjegyei. Ez a kedvező változás azonban még sokáig nem lesz képes kiegyenlíteni a gazdasági élet nehézségeiből származó feszültségeket. Végső soron a tár-

sadalomban számos, részben ma is ismert, részben ma még ismeretlen természetű és hatású zavar lesz jelen, amelyek összességükben az emberek mindennapi viselkedését, egymáshoz való viszonyát kedvezőtlenül fogják befolyásolni. Ha ez a megállapítás valószínűtlen elfogadható, úgy ebből az is következik, hogy az embereknek az alkalmazkodáshoz fokozott mértékben kell segítséget nyújtani. Mindent meg kell tenni azért, hogy a társadalomban minimálisra lehessen csökkenteni a konfliktusokat. Ehhez természetesen a döntéshozóknak is meg kell változniuk. Tiszteletben kell tartaniuk a demokrácia alapvető játékszabályait. Mindenek előtt azt, hogy elsődleges feladatuk a nép aktív szolgálata. Ehhez (a közlekedésbiztonság területén is) az úgy iránt elkötelezett (a tudományos megállapításokat elfogadó és alkalmazó) szakzsűr és gyors beavatkozásra képes személyekre van szükség, akik képesek a rossz hagyományokkal, megszokásokkal való szakításra, csupán partikuláris érdekek féltetelére. Azt is tudomásul kell venni – minden gyakorlati tapasztalat erre utal –, hogy az emberek többségét a közlekedés biztonsága egészen egyszerűen nem érdekli. De legalábbis sokkal kevésbé, mint tíz-tizenöt évvel ezelőtt. Aligha véletlen, hogy ebben a körben a szakmai utánpótlás is teljességgel hiányzik. A napjainkban a területen tevékenykedők között negyven éven aluli kutatót, elkötelezett szakembert nem ismerünk. Ugyanazok vannak a pályán, akik már tíz-tizenöt-húsz évvel ezelőtt is hadakoztak részben egymással, részben a szélesebb értelemben vett környezettel. Számos, kiváló felkészültségű szakember ugyanakkor kivált vagy kidőlt a sorból. Ez a szelekció aligha véletlen. Visszatérő az egész társadalmunkban az utóbbi egy, másfél évtizedben bekövetkezett kedvezőtlen súlypont eltolódásokat. Az embereknek ma a gépjárműközlekedés, ennek a balesetekben jelentkező árnyoldalai természetessé, megszokottá váltak. Ehhez járulnak a napi megélhetési gondok, továbbá az emberi élet értékének a különféle devianciákban is megmutatózó folyamatos devalválódása. Mindezeket a szempontokat nem lehet figyelmen kívül hagyni egy reformkoncepció kidolgozásakor.

Úgy véljük, hogy minden korábbinál aktuálisabb, sürgetőbb az 1981–1985. közötti tervidőszakra szóló OKBT öt éves tervkoncepcióval összhangban, figyelembe véve a jelen körülményeket is, egy ilyen felfogás háttérbázisul a következő kiindulási alap-szempontokat elfogadni:

1. Hosszú távra szóló komplex rendszer koncepcióját kialakítva, ezen belül lehetséges a közép- és rövid távú célkitűzéseket kell meghatározni.
2. Hazánk jelenlegi morális-szellemi elfáradását, gazdasági kimerültségét szem előtt tartva e területen is meg kell keresni és találni a már meglehetősen régóta emlegetett „rejtett tartalékokat”. Eszerint kerülni ajánlatos – különösen az első időszakban – mind a túlzott szociális terheket jelentő, mind a gazdaság teherbíró képességét jelentősen igénybe vevő megoldásokat. Épp ezért elengedhetetlenül fontos a ren-

delkezésre álló anyagi erőforrások célirányos koncentrációja.

3. Figyelembe kell venni a lakosság többségének beállítódását. (Ez a legfontosabb kérdésekben részint már ismert, részint viszonylag gyorsan és olcsón megismerhető.)

A változtatásokkal nem szabad úgy elszaladni, hogy azt az érintettek többsége ne legyen képes „megemészteni”, azaz elfogadni. (Teljesen más kérdés, hogy annak örül-e? Lényeges, hogy legalább tolerálja és egy, a közvélemény szempontjából befolyásos kisebbség támogassa.)

4. A jelenlegi helyzetbe beletörődő, látszólag apolitikus és a közlekedésbiztonság iránt érdektelen tömegek megnyerésének egyik lehetősége lehet a helyi kezdeményezésekben rejlő lehetőségek kiaknázása. Az eddig nem eléggé hatékony központi „vezérlés” feltehetően bizonyos mértékű háttérbe szorítása (de nem szorítása) mellett. Az országban balesetmegelőző szervezetek elsősorban továbbra is a legfőbb megvalósítandó feladatok körének behatárolására kell összpontosítsák erejüket. tudományos és propagandisztikus háttérbázissal kell szolgálnak a helyi kezdeményezésekhez. A helyi körülményekhez alkalmazkodó, s ezért eredménnyel kecsegtető megvalósítási módokba azonban nem célszerű beavatkozniuk. Mindezek figyelembe vételével – ugyancsak az 1981–1985-ös elképzelések szellemében ismételtén leszögezzük, hogy a legsürgetőbb feladatoknak – amelyek mind egy közép-, mind egy hosszú távú koncepcióba jól illeszkednek – a következőket tartjuk.

- a) A jövő generáció biztonságos magatartásra, intézményes és hatékony nevelésének haladéktalan megkezdése. Az óvodákban és az általános iskolákban – a már évek óta hazánkban is rendelkezésre álló korszerű koncepciók alapján – a munkát meg kell kezdeni. Ehhez természetesen legalább az érintett körben is el kell fogadtatni, hogy az életnek, a testi épségnek nagyobb az értéke, mint bármilyen tárgynak, illetve tudásnak. A tudásnak pedig része az ember egész életét végig kísérő veszélyes ismerete, elkerülésük lehetőségei.
- b) A közlekedés terén a hazai viszonyoknak megfelelő olyan jogalkotásra van szükség, amelyik
 - vezéreszményének tartja az elvárhatóságot, azaz az emberi teljesítőképesség messzemenő figyelembe vételét,
 - épít a hazai hagyományokra,
 - a konform a nemzetközi és e körön belül a fejlett autós országok kodifikációjával,
 - szabályainak betartása elsősorban magatartás formálása, másodsorban kényszer útján az érintettek többségénél megvalósulhat. Az elvárhatóság területén rendelkezésre álló ismereteket is felhasználva a következő fő területeken van szükség haladéktalan – jogalkotói – intézkedésre:

- A jól megválasztott sebesség elősegítése egyrészt nappal és éjjel, másrészt lakott területen belül és kívül.
- A biztonságos gyaloglás elősegítése egyrészt nappal és éjjel, másrészt lakott területen belül (itt elsősorban a zebrák térségében) és kívül.
- A passzív biztonságban rejlő és midezideig hazánkban még kihasználatlan lehetőségek kiaknázása, elsősorban a biztonsági öv első üléseken már eddig is kötelező használatának általánossá tétele, másodsorban a hátsó üléseken előbb ösztönzéssel, majd kényszerítő eszközökkel való általánossá tétele útján. Ehhez járul a fejtámla – mint feltétlenül szükséges kiegészítő elem – használatának általánossá tétele.
- Közvetve e kérdéskörhöz tartozik a járműrendszámozás évtizedes akut gondjainak a biztonsági szempontokat is figyelembe vevő végleges rendezése, a nemzetközileg bevált területi rendszámszámrendszer fokozatos elterjesztése és – hosszabb távon – a fényvisszaverő anyagokkal bevont rendszámtáblák kiadása.
- c) A forgalomszervezésnek – elismerve az utóbbi két évtizedben nemzetközileg is jelentős eredményeit – a jövőben a lakott területre kell koncentrálni. Egyidejűleg kell eleget tennie három követelménynek: a lakóövezetek tehermentesítésének, az egészség- és környezetvédelem fejlett autós országokban elfogadott normáinak. A legsürgetőbb feladatok:
 - a mozgó forgalomban egyrészt a „zöldhullám” minél tökéletesebb biztosítása, másrészt a sárga fázis jelenleg hibás idejének mielőbbi rendezése,
 - az álló forgalomban szervezési eszközökkel a parkolási fegyelem elviselhető szintre emelése. Ez viszont csak az évtizedek során elmulasztott intézkedések, elsősorban parkolóházak, föld alatti parkológarázsok építésével valósítható meg.

Itt említtük meg: akár gondolnak rá a közlekedés szervezői, akár nem, akár akarják, akár nem, akár készülnek a feladatra, akár nem; legkésebb egy-másfél évtizeden belül még nagyvárosaink ma az autók egyeduralmát élvező tág térségeiben is, a kerékpárosok be fognak törni. Jó volna, ha erre mindenki feladatkörének megfelelően és még idejében felkészülne, s nem a tömeges gázolások hatására, környezetvédő szervezetek ellenállhatatlan nyomásának kényszerűen behódolva, kellenül, (mai szokás szerint váratlan és előre láthatatlan hatásokra hivatkozva) megkésettén és rosszul kezdődne el a városi közlekedés szerepváltásából fakadó nagy horderejű munka. (A szakemberek felkészületlenségét jól bizonyítja a két szélső Duna-híd felújításakor, illetve átépítésekor véghezvitt egyik változtatás: a kerékpárutak felszámolása.)

Kutatási tapasztalataink birtokában (is) a legsürgetőbb feladatnak egyrészt a lakott területeken belüli – felfelé és lefelé egyaránt kivételeket engedő – 50 km/h bevezetését, másrészt – elsősorban lakott területen kívül – az éjszakai közlekedés biztonságát növelő intézkedések fogantatását tartjuk.

A közlekedésbiztonság átfogó reformjait tovább

nem halasztható feladatnak tartjuk, mert hazánk lemaradása – ezen a területen is – évről-évre nő. A jelenlegi állapot fenntartása a most használatos módszerekkel hosszú távon nem oldható meg, romló vagy csak nehezen visszafordítható folyamatok indulnak meg. Rövid időn belül szükség lesz új KRESZ megalkotására, mert a jelenlegi – néhány, bár nagyon fontos, de a rendszer szempontjából mégis részletkérdésnek tekinthető kiigazításon túl – egyéb változtatást már nem bír el. „Agresszív” propagandával is szükséges elérni, hogy a közlekedés biztonságát minden érintetben (döntéshozóban és végrehajtóban egyaránt) meg a kényszerűen gazdaság- és pénzorientált társadalomban is, ismét a súlyának megfelelő helyet foglalja el.

Az OKBT TOLERANCIA Közlekedésbiztonsági csoportja ebben a munkában részt kíván venni, szaktudása által behatárolt körben feladatokat akar vállalni és minden töle telhető segítséget megad a következő témakörökben:

Közreműködés az állampolgári alapjogokhoz tartozó ártatlanság védelmének a közlekedés körén belül a jogalkotás, a jogalkalmazás és a helyes viselkedést elősegíteni hivatott propaganda feladatok megvalósításában. Háttérbázisunk: az emberi elvárhatóság területén végzett eddigi kutatási eredményeink.

Közreműködés a helyes sebesség megválasztása határainak megállapítása érdekében kifejtendő jogalkotási, jogalkalmazási és a kívánatos viselkedést elősegíteni hivatott propaganda feladatok megvalósításában. Háttérbázisunk: a sebesség és a biztonság témakörében eddig végzett kutatásaink eredményei, különös tekintettel a biztonságos elsőbbségadás, előzés és éjszakai sebesség-megválasztás területeire.

Közreműködés a biztonságos éjszakai közlekedés megteremtése érdekében kifejtendő jogalkotási, jogalkalmazási és a helyes viselkedést elősegíteni hivatott propaganda feladatok megvalósításában. Háttérbázis: az éjszakai látás-láthatóság témakörében eddig végzett kutatásaink, különös tekintettel a gyalogbiztonság témakörében elért eredményeinkre.

Közreműködés a közlekedésbiztonság reformjának komplex megvalósítását célzó kutatási, rendszeralkotási feladatokban. Háttérbázis: a hazai és a fejlett autós országok összehasonlításában végzett eddigi kutatások, a hazai közlekedésbiztonság alakításában eddig szerzett tapasztalataink.

Írták:

Destek Miklós
dr. Draskóczy Magdolna
dr. Irk Ferenc
dr. Roszmszusz András

