



# A MAGYAR ÉS A FINN KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSE

II. rész

## IV. Következtések a megelőzés számára

A bevezetőben már hangsúlyoztam: a közlekedési balesetek egy nagyobb rendszer részei. Szó volt arról is, hogy a balesetek elsősorban az aktív lakosságot érintik, s így egy adott népközösség eltartó-eltartott arányának romlásában szerepet játszanak.

Kérdés: hogyan reagálhatunk az élet, testi egészség, egészség ilyenfajta kockázatának tényére? A válasz kézenfekvőnek látszik: a kockázat elkerülésével. Ez az út azonban csak részben járható. Ha a kockázat teljes mértékű megszüntetését tűznénk ki célul, a társadalom léte szempontjából fontos tevékenység szűnnék meg. Következésképp további lehetőségeket kell találnunk. Ennek két lehetséges módja ismeretes:

1. A formális kockázatkezelés megvalósítása, amelynek során a kockázati tényezők vizsgálatára, elemzésére nem kerül sor, vagy ha igen: a tényleges balesetmegelőzési munka marad el. Következésképp a baleseteket előidéző, elősegítő feltételek továbbra is hatnak. Erre a kockázatkezelési módszerre jellemző, hogy a jelenségek értékelésekor a hibáit csaknem mindig az emberi tevékenységek során elkövetett hibákban vélik felfedezni. Megfeledkeznek arról, hogy ilyenkor már nem egyedi hibákkal, hanem egy jelenségre jellemző, tipikus törvényszerűségekkel állunk szemben. Az ilyen jellegű kockázatkezelés sajátos módszere, hogy a megelőzési tervekben az elérhető eredmény nincs a megelőzési céloknak alárendelve, hanem a célok el-

érését olyan mutatókkal mérik, mint pl. a megtartott oktatások óraszám, az oktatófilmek vetítési időhossza, a kiadványok terjedelme és példányszáma, a felszerelt védőberendezések száma, az ilyen intézkedésekre fordított költségek összege. Röviden: az eredményeket nem az erőfeszítések által kiváltott következmény (pozitív változás) minőségén, hanem a munkába fektetett szellemi és pénzügyi erőfőjtés mennyiségén mérik. Természetesen a balesetmegelőző tervek formálisan így is teljesülhetnek, csak éppenséggel e munka határfoka nagyon rossz.

2. A baleseti kockázatot ténylegesen csökkentő kockázati rendszer a tömeges hatású események vagy a gyakran ismétlődő hibás cselekvések veszélyét méri fel és igyekszik befolyásolni. Az eredményes balesetmegelőzés pontos célmeghatározást követel meg. A célmeghatározás háromlépcsős információs rendszer segítségével történhet. (Teljes körű + mintavételes + helyszínelő. Ezeket a vizsgálatokból, szimulációkból eredő információk egészítik ki.)

A balesetmegelőző célok szoros kapcsolatban állnak az egészségi kockázat teljes körén belül más megelőzési célokkal. Mivel a balesetek és a bűncselekmények jelentős része átfordul egymásba, a balesetmegelőzési célokat a bűnözésmegelőzési célokkal is egybe kell hangolni.

A balesetmegelőzés tervezése során a balesetek következményeként jelentkező népgazdasági veszteségek számítására is szükség van. Ennek ismerete teszi lehetővé a tervezés pénzügyi igényeit alátámasztó költség-haszon elemzések elvégzését.

A balesetmegelőzési tervek kidolgozása a megelőzésre hivatott szervezetek irányítóinak feladata. A tervezet két szintre vonatkozóan kell elvégezni: az egyik szint a céloknak és a balesetmegelőzés módjainak meghatározását végző munka, a másik szint a meghatározott céloknak és módszereknek megfelelő gyakorlati balesetmegelőzési tevékenység.

A feladatok végrehajtásának határfokát információs rendszer segítségével kell vizsgálni. A hatásvizsgálat feltétele, hogy az elérni kívánt megelőzési eredmény (amely a balesetek számának és súlyosságának együttes csökkenési mértéke) becsülése a tervezés során megtörténjen. A hatásvizsgálat célja, hogy a tervben megadott, határidőre kijelölt cél s a feladatok elvégzésével elérhető eredmény összevethető legyen a valóban elért eredménnyel.

A közlekedési balesetmegelőzés feladatát érintő rész élére két lényeges összefüggés hangsúlyozása kívánkozik:

1. A balesetek bekövetkezését elősegítő leglényegesebb feltételek, összefüggések rendszerszemléletű feltárása és elemzése feltétlenül fontos.

2. Meg kell ismerni és világosan el kell egymástól különíteni a körülmények, „okok” két csoportját: egyrészt, amelyek a balesetek egyes fajtáin túli körülményekre (így pl. a hibás értékrendszerre) vezethetők vissza; másrészt, amelyek elsősorban a balesetekhez vezető szituatív körülmények feletti uralom hibáiban játszanak szerepet (pl. lassú reflex, veszélyzetben hibás pánikreakció). Tévéra vezet az olyan balesetmegelőzési tevékenység, amely azonos szín-

ten, azonos eszközökkel akar küzdeni egyrészt az elsődlegesen vagy egyedül a szocializációs nehézségek-ből eredő, másrészt az elsődlegesen vagy egyedül az aktuális viselkedési zavarokra visszavezethető hibák ellen. Az elsőként említett problémák megoldása jórészt kívül esik a tényleges balesetmegelőzés körén. A balesetmegelőzésnek főként a viselkedési hibák eltűrhető szintre csökkentését kell elérnie. Mégpedig két irányból: egyrészt a környezethez (a technikai fejlődéshez) való alkalmazkodás zavarából eredő tévedéseknek, hibáknak az eszközöket alkalmazó emberen kívüli eszközökkel lehetetlenné tétele, másrészt a környezethez való alkalmazkodás tudatformálás útján történő elősegítése útján.

A sorrend nem véletlen. Épp Finnország az egyik azoknak az államoknak, amelyek példája bizonyítja: az emberi viselkedést, beállítódást kedvező irányban befolyásoló tevékenység és a hibázás kiküszöbölését célzó, a hibázó ember képességeihez, készségeihez alkalmazkodó tevékenység egyaránt fontos. Azonban a baleseti statisztikájában látványos eredmények mindíg elsődlegesen a környezetben előidézett változásokhoz (pl. biztonsági öv, bukósisak, gyalogos- és kerékpárút építése), vagy határozottan azokhoz az intézkedésekhez kapcsolódnak, amelyek az embernek a környezethez alkalmazkodását fokozottan segítik (pl. sebességkorlátozás, lakott területen egész éven át a figyelmeztető lámpa (a skandináv országokban használatos és engedélyezett, a tompított fényű kisebb energiafogyasztású fehér lámpa) vagy a tompított fényezőző használatának ösztönzése, majd elrendelése).

A finn halálos baleseti statisztika adatait elemezve megállapítható, hogy 1972-től kezdődően összességében az életüket veszített gyalogosok számának radikális csökkenése hozta a leglátványosabb javulást. 1978-ig lényegében töretlen javulás állapítható meg a közlekedés minden számottevő résztvevője esetében. Indokolt megnézni, hogy mely intézkedések hozhatók közvetlen összefüggésbe a baleseti helyzet olykor egyik

évről a másik évre tő, 'énő' ugrásszerű javulásával.

A rendelkezésre álló adatokból megállapítható, hogy 1972–1976 között különösen megélt a közlekedési felvilágosító munka, elsősorban a gyermekek biztonságát fokozni kívánó tevékenység.

A gépjárművezetők és utasik körében 1973–1974 között volt különösen pozitív a változás. Aligha tévedés a számadatok ugrásszerűen kedvezőbbé válását az épp ekkor bevezetett 100 km/óra sebességkorlátozás jótékony hatására visszavezetni. Ugyancsak állapítható meg Magyarországra is, ahol 1979-ben – miként Európa sok más országában is – elsősorban üzemanyag-takarékossági szempontok miatt rendeltek el a lakott területeken kívül sebességkorlátozást.

1976–1980 között Finnországban a járművek utasainak halálózása csökkent különösen jelentős mértékben. Nyilvánvaló az összefüggés a biztonsági öv 1975. július 1-én elrendelt használatával. (Annál kevésbé érthető – a finn szakemberek számára is –, hogy 1980-tól kezdődően miért emelkedik évről évre a közlekedő csoport körében a baleseti halálózási szám.)

1977. június 1-én vezették be Finnországban a bukósisak használatát. Érdekes, hogy ez az intézkedés 1978-tól kezdve nem a motorkerékpárosok, hanem a rendelkezés hatálya alá nem vont mopedvezetők körében hozott elsősorban kézzelfogható eredményt.

Számunkra, magyarok számára tanulságos még egy további adat is. 1979-ben – 1978-hoz képest – ugyancsak csökkent valamelyest a balesetek száma. De csak a nyári időszakban. Feltételezhetően nem véletlenül. Hiszen épp 1978. október 1-től vált ajánlottá a nappali időszakban is a tompított fényezőző, ill. a figyelmeztető lámpa (attention light) használatát.

Nyilvánvalóan elsősorban a rendszer egyre fokozódó aktivitásának köszönhető, hogy 1975-től kezdve jelentősen csökkent az ital hatása alatt balesetet szenvedettek száma. 1975–1976 fordulóján a csökkenés

ugrásszerű: ez első rátekintésre a biztonsági öv akkor elrendelt használata, ill. az övnek a súlyos eredményt csökkentő hatására is visszavezethető.

Ugyanakkor a statisztikai adatok ékesen bizonyítják azokat a véleményeket, amelyek szerint az új közlekedési szabályok, a jogszabálymódosulással együtt járó megélt jogpropaganda, oktatás, szabálykövetésre való felhívások elősegítik a balesetek csökkenését. Az 1976. évi magyar és az 1982. évi finn új KRESZ semmiféle kedvező változást nem hozott a közlekedésbiztonság fokozásában. Sőt! Mindkét országban épp ekkor emelkedett a balesetek száma. A közlekedési szabályok fontosságának hangsúlyozása egyesek szemében első helyen áll a közlekedés biztonságrendszerében. Ez éppoly tévhit, mint a büntetések szigorja és a közlekedésbiztonság alakulása között összefüggést keresni. Magyarországon előbb 1972-ben, majd 1978-ban részint enyhítették a büntetési tételeket, részint bizonyos (könnyű sérüléssel járó és csak veszélyhelyzetet teremtő) cselekményeket kivontak a büntetőjogi szabályozás köréből, és a lényegesen enyhébb büntetőrendszerrel működő szabálysértési jog hatáskörébe utaltak. Ennek semmiféle kedvezőtlen hatása nem volt a közlekedés biztonságára. 1983. őszétől viszont – a szabálysértési jog keretein belül – bizonyos szabályszerűségeket elkövetőit a korábbinál lényegesen súlyosabb joghátrányok fenyegetik. A látványos hatás feltehetően ezúttal is el fog maradni. (Kivéve akkor, ha ezzel egyidejűleg jelentősen megéltük az ellenőrzést. Ebben az esetben azonban a javulás nem a büntetés szigorára, hanem annak elkerülhetlenségére vezethető vissza.)

Ma már bizonyított tény – a finn statisztika is ezt támasztja alá –, hogy a balesetmegelőzésben az oktatásnak, nevelésnek (ez utóbbi beleértve a büntetéssel fenyegetést is), propagandának jelentős a szerepe. De az ily módon elérhető eredményeket túlzásnyalják azok az intézkedések, amelyek az ember környezetét teszik alkalmasabbá a hibázás káros következményeinek az elhárítására

vagy csökkentésére. Ezek között kiemelkedő szerepe van a biztonság elsőbbségét szem előtt tartó sebességszabályozásnak és az aktív járműbiztonságnak. Elengedhetetlen követelmény e szabályok érvényre juttatása. Ebben a rendőrség forgalmellenőrző tevékenységének magas színvonalra a legfontosabb láncszem. Miként már hangsúlyoztam: nem a büntetés szigorja, hanem annak elkerülhetetlensége a biztosítóknak, hogy a jogkövetés a kényszer ereje által előbb-utóbb azok számára is önként követetté válik, akik a szabályok hasznosságát különféle okok (főként tudati deficit) miatt egyébként nem látják be.

#### Befejezés

Az előadás, ill. e tanulmány természetesen nem kívánt fellépni a teljeskörűség igényével. Inkább csak a

figyelmet kívántam felhívni arra, hogy a különböző országok eredményeinek – a változónál sokkal alaposabb – megismerése igen gyümölcsöző lehet mindkét közösség részére. Egy ilyen elemzés – a két ország közlekedésbiztonsági szervezeteinek, azok vezetőinek hagyományosan baráti kapcsolataira, sokéves együttműködésére alapozva – mindkét ország polgárai számára sok haszonnal járhat.

Végül köszönetet szeretnék mondani mindazoknak, akik lehetővé tették nézeteim kifejtését. Közülük is elsősorban a szervező Magyar Kulturális és Tudományos Központnak, a Központ vezetőjének: Gáti Tamás igazgatónak, továbbá a Liikenneturva részéről Kristina Salovaaranak, a Közlekedési Minisztérium részéről Kirill Härkänennek, az Institut for Legal Policy részéről Patrik Tornuddnak,

s végül, de korántsem utolsósorban a kéthónapos – nem a közlekedésbiztonság elemzését célzó – kutatómunkám nyugodt végzését, a számtalan kommunikációs lehetőséget biztosító Inken Anttillának, a HEUNI igazgatójának nevét szeretném kiemelni. Köszönetemet fejezem ki mindazoknak az – imént név szerint meg nem említett – ismerőseimnek is, akik hozzásegítettek a közlekedésbiztonság rendkívül bonyolult összefüggérendszerére egyes részkérdéseinek megértéséhez.

#### JEGYZETEK

1. E kérdéskör részletes kidolgozását lásd Jankó András: A baleseti kockázat csökkentése. Az előadás a Magyar Tudományos Akadémia „Kockázat és társadalom” c. ankéiján hangzott el 1984. február 1-én. A gondolatmenet a szerző felfogását követi, esetenként szó szerint idézi.

Dr. Irk Ferenc

SAAB

## Címertörténet



A svéd SAAB cég (a rövidítés magyar fordítása: Svéd Repülési Részvénytársaság) 1938-ban alakult. Kezdetben fő terméként repülőgépeket gyártott. 1948-ban kezdett el autógyártással foglalkozni. A SAAB-gyártmányokra a beépített anyagok kitűnő minősége, a masszívuság és az elsőkerék-meghajtás a legjellemzőbb. Az üzemanyagot elektronikusan vezérléssel juttatják a hengerekbe.

Az emblémában a SAAB felirat alatt egy repülőgép sziluettje látható; ez emlékeztet a vállalkozás kezdeti termékeire.



A nyugatnémet NSU cég kezdte el elsőként a rotorikus személygépkocsik sorozatgyártását. A cégnél dolgozott a „Wankel-motor” feltalálója: F. Wankel konstruktőr.

A város neve – ahol az első NSU gyár működött –, Neckar Sulm. Az NSU címerében a város nevének rövidítése szerepel.

A Gorkij Autógyár 1932-ben, a Szovjetunióban elsőként kezdett el személygépkocsikat sorozatosan gyártani. Termelési programjába szervesen illeszkednek – sok más termék mellett – a GAZ-ZU Volga és annak különböző változatai, valamint a GAZ-13 Csajka személygépkocsik. A gyár emblémája egy vörös mezőben futó szarvas – az ősi Nizsnij Novgorod város címere. Az embléma mai változatában először 1950-ben tünt fel a GAZ-12-eseken.



A latin „Z” két szélén levő hullámzó vonalak a szélben lebegő zászlókra emlékeztetnek.

Több mint 25 évvel ezelőtt a jugoszláv „Crvena Zastava” gyárban (Vörös Lobogó) elkezdtek díszippek gyártani. A FIAT céggel történő együttműködés, valamint különböző licenckel vásárlása után a gyár vezetősége úgy döntött, hogy megpróbálják a személygépkocsik gyártását is.