

Baleset-(nem)előzés magyar módra*

ÍRTA: DR. IRK FERENC
 c. egyetemi docens,
 az állam- és jogtudomány
 doktora

Hazánk közlekedésbiztonsági helyzetét a szakemberek jó része meglehetősen rossznak minősíti, míg mások szerint nincs okunk különösebb aggodalomra. A baleset-megelőzési tevékenység megítélésében is mutatkoznak bizonyos ellentétek. A legközelebb talán akkor juthatunk az igazsághoz, ha határainkon túra is kiterjesztjük vizsgálódásunkat.

A múlt év végén terjedelmes tanulmány elemezte közlekedésbiztonságunk helyzetét. A következő gondolatör papírra vetése előtt meg szeretném jegyezni, hogy a szerző megállapításaival egyetérttek, azokat csupán kiegészíteni kívánom. Pontosabban: néhány kedvezőtlen jelenség magyarázatára teszek kísérletet. Ez viszont feltételezi, hogy az olvasó ismeri az alaptanulmányt is.

A baleseti helyzet megítéléséről

Közismert, hogy valamely ország baleseti helyzetét többféle mutató alapján lehet vizsgálni. Sajnos, ezek egyike sem mentes bizonyos torzításoktól. Szokásos módszer, hogy egyetlen országon belül, hosszabb időt veszünk figyelembe, s ennek alapján próbálunk meg a tendenciákra következtetni. Ennek hátránya, hogy nem tudjuk: mi történt ugyanezen időszak alatt másutt; tehát egy ország helyzetét (sikeret és kudarcokat egyaránt) csak a saját, korábbi állapotához hasonlíthatjuk.

A nemzetközi összehasonlítás szokásos módja, ha az egyes országokat valamilyen

viszonyszám alapján vetjük össze. Szakmai körökben nem titok, hogy ez sem egyszerű. Még a viszonylag „legtisztább” eset: a baleset kapcsán elhalálozottak számának összehasonlítása sem egyszerű, hiszen a halálos baleset vagy a baleset során meghaltak fogalma nemzetközileg nem egységes. Ebből pedig olykor jelentős (20—50%-os) eltérés is adódhat.¹

A 100 balesetre vetített halottak száma egyrészt a sérültek súlyosságáról, másrészt (és ez sem kevésbé fontos!) valamely ország helyszíni mentési színvonaláról ad képet. A 100 ezer lakosra jutó meghaltak száma elsősorban azt a pusztítást érzékelteti, amit a közlekedés a lakónépességben előidéz. A társadalomnak okozott kár nagysága — más országokéval egybevetve — elsősorban ezzel a számmal mérhető.

Az 1. számú táblázat (amely a 10 ezer gépjárműre eső elhalálozottak számát tartalmazza) első rátekintésre arról ad képet, hogy a motorizáció mértékéhez képest egy-egy országban milyen súlyos a helyzet. Sokan előszeretettel hivatkoznak ezekre a számokra, főként csak a saját adataikat közölve. Hiszen majd mindenütt a motorizáció egy bizonyos szakaszában dicsékedni lehet azzal, hogy a járműszám növekedési üteme lényegesen nagyobb, mint a baleset-számoké.

Azonban ezekre a tényekre nemigen érdemes hivatkozni. Főként azért nem, hogy

* Horváth/és Császár Ferenc: Közlekedésbiztonság és baleset-megelőzés című cikkéhez. Belügyi Szemle, 1986. novemberi szám, 52. old.

1. Magyarországon például a balesetet követő 48 órai állapottól képest a 30 nappal későbbi helyzetet mérő statisztikában átlagosan 31%-kal magasabb a halottak száma. Az átlagértékkel való eltérés csekély.

1. számú táblázat

10 000 gépjárműre jutó halottak száma

Év	Finnország	Magyarország
1957	22	—
1958	17	—
1959	15	—
1960	15	—
1961	13	21,7
1962	11	—
1963	11	—
1964	11	19,9
1965	11	15,6
1966	8,69	14,3
1967	8,43	13,4
1968	7,96	15,6
1969	8,08	15,7
1970	7,98	16,6
1971	8,35	17,0
1972	8,10	16,0
1973	7,28	14,0
1974	5,64	12,5
1975	5,70	12,0
1976	4,94	10,9
1977	4,21	11,5
1978	3,55	12,0
1979	3,84	9,7
1980	2,96	8,8
1981	2,87	8,2
1982	2,81	7,8
1983	—	8,6
1984	—	8,1
1985	—	8,6

Harminc nappal későbbi állapot szerint (Magyarországon 1975-ig becsült). A finn adatok 1983-tól nem álltak rendelkezésemre.

ezzel indokolják a balesetszámok alakulásának nemzetközi viszonylatban kedvezőtlen mértékét vagy a más országokhoz viszonyított rossz helyzetét. Hiszen ezek az adatok például arról sem mondanak semmit, hogy egy-egy országban *milyen gyakorisággal használják a gépkocsit*. Az pedig feltehetően nyilvánvaló, hogy nem mindegy: a gépjárművek vezetői évente átlagosan 6 vagy mondjuk 18 ezer kilométert tesznek-e meg. A közúton több kilométerhez több döntés, következképpen több hibalehetőség társul. Természe-

tesen ez utóbbi számadat még megbízhatatlanabb, nehezebben ellenőrizhető, mint az előbbieik. Azért nem ért tudni: hazánk e számot tekintve is *jelentősen elmarad* még a fejletlen motorizált közép-, de különösen az észak-európai országoktól.

Kérdés, hogy miért? Erre kíséreltem meg — a teljesség igénye nélkül — néhány gondolat felvázolásával feleletet adni.

Például Finnország...

Az ország eredményeivel azért látom célszerűnek kissé bővebben foglalkozni, mert olyan államról van szó, amelyről *sok mindent tanulhatunk*.

Hazánkban és északi rokonainknál a motorizáció a legfejlettebb európai országokhoz viszonyítva *jelentős késéssel* indult meg. A második világháborút követően a két népnek *sokban hasonló társadalmi problémával* (szegénység, hirtelen meginduló, igen gyors urbanizáció stb.) *kellott megküzdenie*. Miként ezt a 2. számú táblázat bizonyítja, az eltelt 25 évben (de még inkább a legutóbbi 15 évben) a két ország *jelentősen eltávolodott egymástól*.

Hogyan történhetett meg, hogy a 70-es évek kezdetétől, jó 10 év leforgása alatt, amíg Finnországban a közlekedési balesetekben meghaltak száma *csaknem a felére esett vissza*, addig hazánkban ebből a szempontból szinte *semmiféle kedvező változás nem történt*? Vajon hogyan lehet, hogy már a 80-as évek elején a járműszámra vetített baleset kapcsán elhalhat száma *csaknem*, a járművek futásteljesítményéhez mért halálzási arányszám pedig *kevesebb mint 1/3-a* volt a magyarországinak? Mivel magyarítható, hogy hazánk a 60-as évek elején még csak 4, a 70-es évek elején már 13 éves kérésben volt Finnországhoz képest, és ezt a fáziseltolódást *azóta sem sikerült lényegesen — és főként stabilan — csökkenteni?*

A két ország baleseti-közlekedésbiztonsági helyzetének összehasonlító elemzését néhány éve már megkíséreltem.² Engedje meg az olvasó, hogy néhányat ezek közül ismét kiemeljek, illetve a korábban tett megállapításaimat kiegészítsem.

2. *Trk Ferenc*: A magyar és a finn közlekedésbiztonság összehasonlító elemzése. I. rész. Autóvezető, 1984/2. 23–28. old. II. rész. Autóvezető, 1984/4. 22–24. old.

2. számú táblázat

Közlekedési balesetben meghaltak száma

Év	Finnország	Magyarország
1967	559	858
1968	548	870
1969	649	786
1970	765	889
1971	788	768
1972	810	846
1973	913	942
1974	904	1060
1975	1049	895
1976	1098	940
1977	973	968
1978	939	1251
1979	1008	1396
1980	1055	1874
1981	1143	1895
1982	1150	1800
1983	1086	1762
1984	865	1070
1985	910	1726
1976	804	1622
1977	709	1803
1978	610	2018
1979	650	1760
1980	551	1630
1981	555	1603
1982	560	1548
1983	—	1691
1984	—	1690
1985	—	1758

Harminc nappal későbbi állapot szerint (Magyarországon 1975-ig becsült). A finn adatok 1983-tól nem álltak rendelkezésünkre.

Finnországban — miként Magyarországon is — a „legsötétebb” esztendő az 1971—1972-es évek voltak, bár el nem hanyagolható különbségek azért már akkor is akadtak. Így például amíg nálunk csak a baleseti halottak száma érte el a csúcspontot, a gépjárműszámhoz viszonyított balesetesökkenés pedig egy, a korábbihoz képest viszonylag alacsony szinten átmenetileg megtorpant, addig nálunk az említett évek mindkét szempontból abszolút „fekete esztendő” voltak. Éppen ezért célszerű, ha elemzésüket innen kezdjük.

Magyarországon a gépjárművezetők és utasaik körében 1973—1974 között volt különösen pozitív a változás. Aligha téve-

dek túl nagyot, ha ezt az akkor bevezetett 100 km/h sebességkorlátozás jótékony hatására vezetem vissza.

1973—1982 között a finnek a teljes gépjárműpark 35,5%-os növekedése ellenére a meghalt gyalogosoknak a közlekedési balesetek áldozatain belüli részarányát azonos szinten tudták tartani (1973-ban 27,5%; 1982-ben 27,4%). Nálunk a teljes gépjárműpark 60,3%-a, ezen belül a személygépkocsi-állomány 196%-os növekedése mellett a gyalogos áldozatok részaránya jelentősen (az 1973. évi, viszonylag magas 33,6%-ról 1982-ben 40,2%-ra) emelkedett, ami 19,6%-os növekedésnek felel meg. Ez — miként az előzőekben is kitűnik — kizárólag a személygépkocsi-vezetők és a gyalogosok közismerten rossz partnerkapcsolatára vezethető vissza.

A sok számadatból — erőteljes egyszerűsítéssel — az a sommás következtetés vonható le, hogy míg a finn autósok elsősorban ön-, addig a magyar társaik főként közveszélyesek. (Ehhez természetesen a magyar autós kiváló partnerre lel a magyar gyalogosban!)

1976—1980 között Finnországban különösen a járművek utasainak halálozása csökkent jelentős mértékben. Számomra nyilvánvaló az összefüggés az említett tény, valamint a biztonsági öv 1975. július 1-től elrendelt kötelező használata között. (Ott ugyanis — szemben Magyarországgal — ezt az előírást nemcsak meghozták, de végre is hajlatták az erre illetékesek!) Hasonló összefüggések mutathatók ki a nappali lámpahasználat, az utak elsőbbségi rendjének szabályozása és a balesetek száma között.

Mindent egybevetve megállapítható: Finnországban a balesetek csökkenése folyamatos, azaz feltehető, hogy a balesetmegelőzés olyan rendszert alkot, amely jól is működik. A statisztikai adatok alapján bizonyított, hogy amíg Finnországban a személygépkocsi-állomány növekedéséből származó potenciális veszteségnövekedést a más járműfajtáknál jelentkező csökkenéssel sikerült kiegyenlíteni, addig Magyarországon mind ez ideig erre nem sikerült hatékony receptet találni.

Finnországban az is megfigyelhető, hogy mindenki teszi a maga dolgát. A forgalom szervezői számára *elsődleges a biztonság, és csak másodlagos a gyors célba érkezés.* (Ott már felismerték azt, hogy a kettőnek van egy optimuma is, amelyik biztosan nem a nálunk fetiszizált sebességszóna.) A közlekedésbiztonsági tanács tájékoztat, ösztönöz, kampányokat rendez, akciókat tart az emberi magatartás befolyásolására. De ott elképzelhetetlen, hogy olyan feladatokat kelljen magára vállalni, amelyek megoldására (például az alapszintű közlekedési ismeretek elsajátíttatása az iskolák helyett) más intézmények hivatottak.

Ugyanez Magyarországon...

A szerző azt állítja, hogy a közlekedésbiztonság területén a társadalom által elvárt jelentős változás *nem következett be.* Én — sajnós — nem vagyok túlságosan meggyőződve arról, hogy a társadalom egyáltalán elvár-e bármiféle biztonságnövekedést, ha mégis, akkor *kitől várja a segítséget?* Azt hiszem, a társadalom (vagy konkrétabban: az emberek többsége) még *fel sem fogja*, hogy mit lehet nyerni a biztonsággal, és mit lehet veszíteni a balesetekkel. Az emberek többsége egyrészt *fél* a balesetektől, másrészt él benne egyfajta *sérthetetlenségi mítosz*, amely alapján úgy véli, hogy ha mindenki mást érhet is baleset, *ő* személy szerint *semmiképpen.*³

További kérdés, hogy a társadalmat vezetni, irányítani hivatottak valóban *elkötelezettek-e a balesetmegelőzés iránt?* (Csak érdekességként jegyzem meg: Finnországban a 70-es évek elején a baleseti helyzet elérte a társadalom irányítói szerinti tűréshatárt, maga *Kekkonen közársasági elnök* állt a balesetszökkenésért küzdő mozgalom élére.) Hazánkban vajon mit tesznek azok a szervek (pontosabban: e szervekben irányítói és beosztotti funkcióban álló, de a társadalom érdekét szolgáló mindenképp köteles emberek), akiknek *kezéből kicsúszik a közlekedési morál és a kultúra alakításának lehetősége?*

Példaként az *Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot* (OKBT) választom. Annál is inkább, mert a szerző — okkal, ám, mint látni fogjuk: tulajdonképpen mégis igaztalanul — ezt az intézményt meglehetősen elmarasztalja.

Elsőként nézzük, hogy valójában mi is az OKBT feladata! Ugyrendje szerint *tanácsadó, koordináló és szervező testület*, amely közreműködik (!) a közlekedésbiztonsági oktatás, nevelés irányelveinek kialakításában és megvalósításában; elősegíti és szervezi az ezzel kapcsolatos tevékenység összehangolását. Mit jelent és mit nem jelent mindez?

Véleményem szerint ez a társadalmi szervezet egyrészt pusztán *létével demonstrálja az ügy fontosságát*, másrészt állásfoglalásával arra hivatott, hogy a konkrét döntésekre jogosult és kötelezett személyeknek részint *közvéleményi*, részint szakmai *segítség*et nyújtson. Itt azonban el kell gondolkodnunk!

Az *orientálás* egy demokratikus hagyományokkal rendelkező, a valós, hosszú távú érdekeit felismerni és megvalósítani képes társadalomban elég lehet. Egy olyan társadalomban azonban, ahol az élet számos területén még mindig nem megy ritkaságszámba a *szűk látókörű gondolkodás*, ahol olykor általános a *döntésképtelenség*, és a *döntések halogatása* hagyományos stratégia, ahol sem a társadalom, sem az irányítás nem vagy csak megkésvé ismeri fel az élet értékét, a felismeréseire is tipikusan felemás módon, következetlenül reagál, ott a *demokrácia hatékony végrehajtó hatalom* (diktatúra) *nélkül keveset ér.* Márpedig az OKBT senkit és semmire nem kötelezhet. Igaz ugyan, hogy elnökségében valamilyeni, elvileg érintett főhatóság képviselője helyet kap. Kérdéses azonban, hogy mennyire teszik magukévá az OKBT-ben megfogalmazott óhajokat, elképzeléseket?

Az elmondottakra álljon itt egyetlen példa: 1985 végén napirendre került a *sebességkorlátozások felülvizsgálata.* Az OKBT meghívott szakértője *elutasított mindenféle sebességemlést*, és ezt meg is indokolta. Ugyanakkor — immár sokadszor — elhangzott az a javaslat, hogy ha-

3. Korinai László: A látni kívánó vizsgálat. Kandidátusi értekezés. Főcs, 1984.

zánkban is vezessék be lakott területen belül az 50 km/h maximális sebességet, miként ezt már minden fejletlen motorizált országban megtették (indokolás helyett lásd az előző pontban írtakat).⁴ Az állásfoglalást a Belügyminisztérium képviselője támogatta, a Közlekedési Minisztérium képviselője viszont elutasította. *Végleges döntés nem született.*

Alig egy évvel később a következő közlemény látott napvilágot: „Rövidesen az Országgyűlés illetékes bizottsága elé kerül a sebességhatárok módosításáról szóló rendelettervezet.” Hír szerint a személygépkocsik és a motorkerékpárok sebességkorlátozásán *enyhítenek* (például felemlik az autópályán előírt 100 kilométeres sebességhatárt).

Szakemberek szerint ez a forgalom zavartalanossága és a környezetvédelem szempontjából jótékony hatású lesz — feltéve, ha szigorúbb közúti ellenőrzéssel párosul.⁵

Kommentár, azt hiszem, nem szükséges. Csupán annyit fizök a hírhöz, hogy *a KRESZ jelenleg nem törvény*, még csak nem is törvényerejű rendelet, amivel az Országgyűlésnek kellene foglalkoznia. (Más kérdés, hogy fontossága miatt már régen annak kellene lennie!) *Kik és milyen megfontolásból juttatták ezt a javaslatot mégis oda? És kik azok a szakértők, akik az idézett következtetésre jutottak? És mi ösztönözte őket erre?* Közülük már senki nem emlékszik az OKBT titkársága által 1980-ban közreadott, az 1979. évi baleseteket elemző kiadványra? Ebben ugyanis a következők állnak: „Amíg az év első nyolc hónapjában mind a lakott, mind a nem lakott területen nőtt a balesetek száma, addig a szeptember és december közötti időszakban, vagyis a *sebességkorlátozás elrendelése után* a nem lakott területen történt balesetek száma *12%-kal csökkeni*, a lakott területi baleseteké továbbra is

emelkedett. E négy hónap alatt az országúti balesetekben belül a legnagyobb mértékben, közel 28%-kal a halálos balesetek száma csökkent.”⁶ (Megjegyzem: a sebességkorlátozás hatására az év utolsó négy hónapjában olyan kedvező változás következett be, hogy a baleseti halottak száma 1979-ben 13,3%-kal volt kevesebb, mint egy évvel korábban. Szépséghibája az intézkedésnek, hogy azt kizárólag energiatakarékosági megfontolásból hozták. A következtetések levonását hadd bízzam az olvasóra!)

És ki a felelős?

A példa is mutatja, hogy az OKBT-nek *nincs tényleges hatalma* ahhoz, hogy érdekeit megfelelően érvényesítse. Hiába foglalkoztatja a legkiválóbb szakértőket, a tanulmányok, kívánalmak sokszor *papíron maradnak*. Nem tudja terjeszteni a fényviszavető ruhákat, ha az ipar vagy a kereskedelem nem érdeklét, s erre senki nem kényszeríti. Ugyanez a helyzet a járműbiztonsággal, az útépitési stratégiával, a forgalomszervezéssel — hogy csak néhány példát említsék!

Tudomásul kell venni azt is, hogy az OKBT *nem vállalhat át* olyan feladatokat, amelyek elvégzésére más szervek hivatottak. A gyermekek oktatását nem vállalhatja az iskola helyett. Nem kényszerítheti ki, hogy a gyerekekkel a közlekedési ismereteket tartalmazó könyveket ne csak megvetessék, hanem azokból tanuljanak is, s ne kinyitattalanul vigyék minden év végén a MÉH-telepre, miközben 14 éves korukban az iskolában még arról sem halnak semmit, hogy mi a jobbkezesabály. S eközben mindenki siránkozik, hogy milyen sok a gyerekbaleset.

Aki az OKBT-k tevékenységét csak felületesen vizsgálja, az azt hiheti, hogy a hazai közlekedésbiztonság döntően ennek a szervezetnek az aktivitásától, kezdeményezőkézségétől és a titkárságokon tevékenykedők képességétől függ. Jelenlegi helyzeti helyzetünkért az OKBT *bűnbaknak kikiáltható*, de lehetőségeit ismerve *csak részben vállalhatja a felelősséget.*⁷

4. OKBT titkárságának a 4. számú tájékoztatója, 1986.

5. *Magyarországi*, 1986. évi 50. szám (december 14.), 3. old.

6. Eszemélyesítéses közúti közlekedési balesetek. OKBT, 1979. 4. old.

7. A szakértői feladatok felvételéről lásd legújabbban: az Ágostoni közlekedésbiztonsági feladatok I. Az ágostoni közlekedésbiztonsági megfigyelési leírás következtetései, a közlekedésbiztonság fejlesztésének helyi területi és időszaki feladatai. Előzetes kiadás. KTI, 1986. A tanulmány összeállítását 60 ilyen helyi területi területet jelölték meg.

Kétségtelen tény, hogy az OKBT szervezte a rendelkezésre álló mozgásteret a múltban *jobban is kihasználhatta volna*. Példaként említhető az előző, VI. ötéves tervidőszakra szóló középtávú terve. Ebből (és ez korántsem csak az OKBT-re jellemző) azonban kevés valósult meg.

Ma már költői kérdés, hogy mi lett volna, ha az OKBT saját, jóváhagyott tervét képes végrehajtani. Az pedig bizonyos, hogy a jelenlegi tervidőszakra szóló keretterv (amely átfogó koncepció helyett olyan résztemákat favorizál, mint például az ittas vezetés vagy a gyermekek és az öregek közlekedésbiztonsága) *eleve alkalmatlan a rendszerszemléletű balesetmegelőzésre*, mivel semmiféle rendszerkonceptiót nem tartalmaz.

Kérdés, hogy a rendszerszemléletű balesetmegelőzés egyáltalán *az OKBT feladata-e?* Ügyrendjéből fakadóan semmiképp. Mégis ily módon kellene dolgoznia, hiszen egész egyszerűen ma hazánkban *nincs más olyan intézmény*, amelynek fő profilja az volna, hogy e problémát megoldja. Éppen ezért az OKBT csak akkor mutathat fel

kézzelfogható eredményeket, ha a tervtől eltér. Ha ez nem sikerül, lehetőségeinkhez képest megint 10 évet elvesztegettünk.

Az előzőek alapján látható, hogy az OKBT munkáját javíthatja, de a jelenlegi hierarchiában *gyökeres változás nem képzelhető el*. Ezért lényegesnek tartom, hogy — miként ezt a hivatkozott tanulmány szerzője is javasolja — a közlekedésbaleset-megelőzés *közvetlenül a Minisztertanács ellenőrzése alá kerüljön*. De nemcsak ennek a területnek a magas szintű irányítása a fontos. Ugyanígy *végre lépni kellene az üzemi, de még inkább a háztartási balesetek megelőzéséért*, amely ma még teljesen gazdátlan és szervezetlen terület.

A Minisztertanács irányítása alatt tehát egységes balesetmegelőző szervezet létrehozására van szükség, hogy jelenleg a társadalomnak évente a közlekedés körében mintegy 5, a balesetek egész területén évi mintegy 220—240 milliárd forint kár jelentősen mérsékelhető legyen, és számottevően enyhíteni tudjuk az emberek tíz-czreinek pénzben ki sem fejzhető szenvedését.

