Legfőbb érték az ember?

A sebesség ára

Szenvedélyes írásunk indulatos szerzője évek óta érveket sorakoztat fel a lakott területi 50 km/óra sebességkorlátozás bevezetése mellett. Ellenérvek nincsenek, marad az autósoknak is jobban tetsző 60 km/óra határ. Irk Ferenc már jó ideje a közlekedésbiztonsági kutatások fenegyereke; lelkes társaival sorra tárja fel közlekedési szabályozásunk, ítélkezésünk logikátlanságait. A hivatalos hatósági válasz többnyire – közöny.

Lassan siess! Ezt a mondást az ötvenes évek elején kellett kémia füzetem első oldalára vésnem. Annak idején elég idétlennek találtam. Majd negyven év távlatából most úgy tűnik, mintha egyre többször elkélne e jótanács. Meg néhány másik is. De félek, hogy kétségekkel teli világunkban a hajdani felkiáltójelek kérdőjelekké görbülnek. Még akkor is, ha hisszük: az igazság a mi oldalunkon áll. Még akkor is, ha megszokásokkal, rossz beidegződésekkel tényeket állítunk szembe. Még akkor is, ha maradiságunkért drága árat fizetünk.

Minden látszat ellenére, a maradiság olykor a viszonylagosan nagy szabadság képében jelenik meg. Hibető ez az állítás egy olyan országban, földrajzi régióban, ahol másról sem beszélünk manapság, mint az elmúlt évek jogfosztásairól, a szabadság viszonylagos hiányairól? Talán érthetőbbé válik a kép, ha azt sem feledjük: az elmúlt rendszer irányítói kényes egyensúlyt igyekeztek tartani a kiskorúságba kényszerített nép közérzetében. Jogfosztást jogadományozással, a szabadság elvonását a szabadság adományozásával kompenzáltak. Tették mindezt költség–haszon elemzés nélkül, az eszközök által szentesített célok érdekében.

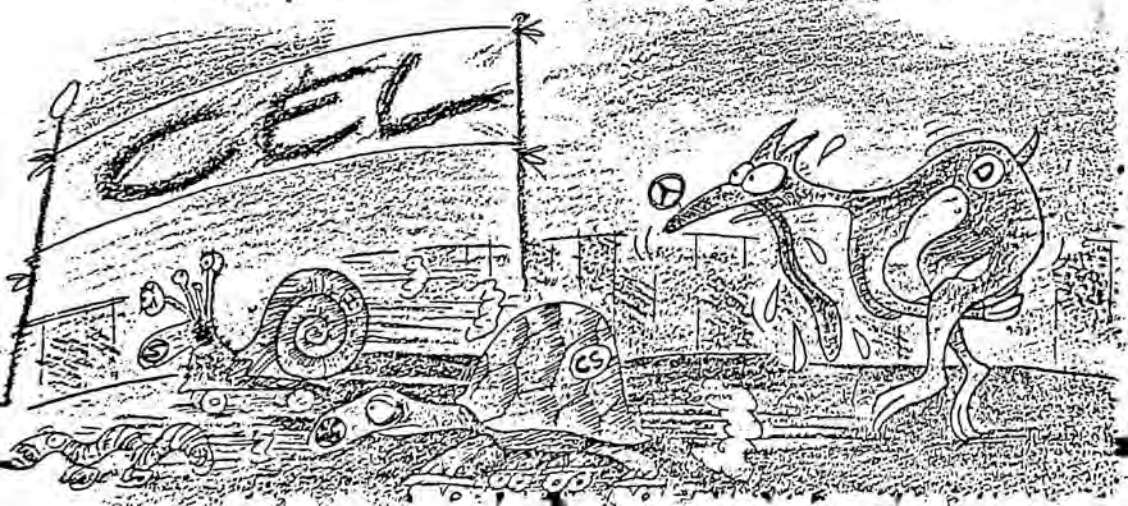
A hatásában mindmáig tartó múlt jogosztogatásainak korántsem ismeretlen formája a döntések halogatása. Az állítólagos közösségi érdekeket szolgálni hivatott jogfosztások tömegét a politikailag „semleges" vagy azoknak tartott jogok minél kisebb körű korlátozásával kellett kiegyensúlyozni.

Mint ismeretes, az elmúlt években – s még ennél is sokkal régebben – divat volt, hogy a döntéseket nem a szakszerűség, hanem a döntéshozó pozíciója határozta meg. Ha a kontraszelekció buta embert ültetett a döntnöki székbe, akkor annak egyik legfőbb törekvése az volt (és marad mindhalálig), hogy lépten-nyomon megmutassa, ki a legény gáton. Ezért olyanokkal vette körül magát, akik feltétlen alázattal szolgálták ki. Igazi szakemberekre, kritikusokra nem volt szüksége.

A régi gárda által fémjelzett döntési (illetve döntésképtelenségi) mechanizmusra ékes példa a magyar – és többnyire a teljes kelet-európai régió – sebességszabályozási gyakorlata.

Nézze el az olvasó, hogy gondolatmenetemet néhány evidenciával folytatom! Erre azért van szükség, mert ami nekünk világos, az nem biztos, hogy felelős döntéshozónak is az. S hátha közülük is olvassa valaki e sorokat.

Feltehetően nem kell különösebben bizonygatni, hogy a sebesség nagysága és a balesetek kimenetelének súlyossága között szoros az összefüggés. Az is megkérdőjelezhetetlenül közismert, hogy a fejlett nyugati országokban viszonylag sokkal kevesebb a baleset, mint mifelénk. Ha szont a kelet-európai térség sebesség-



szabályozását összevetjük a Nyugattal, akkor különös következtetésekre juthatunk.

A Lajtától (Oderától stb.) keletre a döntéshozók feltehetően úgy hiszik, hogy a sebesség növelésével együtt lehet a balesetek számát és súlyosságát csökkenteni. Az a vélekedésük sem teljesen kizárt, hogy e régió autóparkjának korszerűsége messze felülmúlja a Nyugatét, s ezért engedhető itt meg a nagyobb sebesség. De még az sem lehetetlen, hogy fogalmuk sincs, mi van a világ más részein. Ami azonban a legvalószínűbb: pontosan tudják, csak épp fütyülnek rá. Bürokraták a szó legroszszabb, tipikusan kelet-európai értelmében. Pedig nem volna rossz, ha ez az emberfajta végre rádöbbenne arra, voltaképpen milyen fontos szerepet tölt be, hiszen döntéseivel akaratlanul is élet és halál felett ítélkezik a közlekedésben, vagyis végre-valahára megértené, hogy ha a kutató szakemberek véleményét figyelmen kívül hagyja, akkor elkerülhető – tehát szükségtelenül nagy – felelősséget vállal magára. S végül szembenézne azzal, hogy hibás döntéseinek emberéletekben és forintmilliárdokban mérhető a kára. Más kérdés, hogy ez sokukat egyáltalán nem is érdekli. Nevük többnyire homályban marad, soha nem kerül nyilvánosságra. Érdekük nem fűződik a jó döntéshez, felelősségük pedig a megszokott módon kódosítható.

Soha nem fogok elfelejteni egy néhány év előtti alkudozást – életről és halálról – a zöld asztal mellett. A téma a sebesség volt. Az egyik illusztris felhegyi beszédet intézett a többiekhez, mondván: ha ti belementek abba, hogy felemeljük a sebességhatárokat az autóúton 80 kilométer helyett 100-ra, az autópályán 100 helyett 120-ra, mi is akceptáljuk óhajotokat, s beleegyezünk abba, hogy a lakott területen 60 helyett 50 km/óra legyen a legnagyobb megengedett sebesség. A partner ezt az árukapcsolást tartalmazó, biztonsági szempontból teljesen elvtelen ajánlatot nem fogadta el. Erre az ajánlattevő megmutatta, hol lakozik a magyarok Istene: nem járult hozzá az 50-hez, viszont kierőszakolta az autópályákon, az autóutakon a sebességnövelést. Más kérdés, milyen hatalmassígok álltak a remek ötlet mögött. A pletykák olyan neveket emlegettek, akik ma gyakran szerepelnek a múlt tetemre hívottjai között. Egy biztos: nemzetünk e napjainkban kiemelt nyugdíjon tengődő kiválósága nem tudta felfogni, miért vannak a Mercedesét vezető soforje számára is elvileg kötelező, szerinte türhetetlenül alacsony sebességhatárok. Mivelő a jogot meg nem sértve akart gyorsabban utazni, „odahatott", hogy emeljék fel a sebességhatárokat. Sajnos, nem értett ahhoz (sem), amit elérni akart és hatalmánál fogva el is ért.

S hogy ez az erőfitogtatás mit jelent számokban kifejezve? Pontosan nem tudjuk, csak sejtjük. Nyugat-Európában van két szomszédos ország. Az egyikben (Belgium) lakott területen 60, a másikban (Hollandia) 50 a legnagyobb megengedett sebesség. Belgiumban a járműszámra vetített halottak száma éppen kétszerese a hollandiainak. Van Kelet-Európában is két összehasonlítható szomszédország: az NDK (50 km/óra) és Csehszlovákia (60 km/óra). Mit ad Isten: szinte ugyanaz az arány. Mindez egyáltalán nem tekinthető véletlennek. Legalábbis akkor nem, ha nem feledkezünk el egy alapvető fizikai törvényről. Képzeljük el, hogy két autós ugyanazt a veszélyt kétféle sebességgel haladva, de azonos távolságból észleli, és mindkét esetben azonos erővel fékez. Ugyanazon a ponton, ahol 60-ról lassítva egyikük még 44-46 km/óra sebességgel robog, ott a másik autós 50-ről lassítva már éppen megáll. Az a gyalogos, akit az első autós akkor üt el, amikor a másik éppen megállította járművét, 80 százalékos valószínűséggel halálos sérüléseket szenved.

Szazezer gépjármure jutó elütött és meghalt gyalogosok száma lakott területen

Ország	Max. sebesség (km/óra)	Halottak száma
Hollandia	50	2,1
Belgium	60	4,9
NDK	50	8,1
Csehszlovákia	60	14,5
Magyarország	60	17,7

Lakott területi sebességhatárok

Ország	Max. sebesség (km/óra)
Ausztria	50
Belgium	60
Bulgária	60
Csehszlovákia	60
Dánia	50
Finnország	50
Franciaország	60
Görögország	50
Hollandia	50
Írország	48
Jugoszlávia	60
Lengyelország	60
Luxemburg	60
Magyarország	60
Nagy-Britannia	48
NDK	50
Norvégia	50
NSZK	50
Olaszország	50
Portugália	60
Románia	60
Spanyolország	60
Svájc	50
Svédország	50
Szovjetunió	60
Törökország	50

A baleseti statisztika szerint 1988-ban 564 gyalogost gázoltak halálra, s összesen 1706 ember halt meg. Külföldi kutatások szerint ehhez még a sérültek 10-20 százalékát is hozzá kell adni. Számoljunk kerek értékekkel: 1900 halott, s ebből 600 a gyalogos!

Ha 60 helyett 50 km/óra sebességet engedélyeznénk: néhány év alatt felére csökkenne a halottak száma.

Csehül állunk az igazmondással! Kérdés, hogy az a bürokrata, aki ugyanazon a poszton néhány éve (1987. május 10-én) még azt hazudta *A hét* című műsor nézőinek, hogy az autópályán a sebességnövelés a szénmonoxid-szennyezés csökkenésével jár (miközben a háta mögött felvillantott grafikonok ennek ellenkezőjét bizonyították) és nem növeli a baleseteszélyt, most képes lesz-e megtagadni korábbi önmagát, s az akkori ellenkezőjét, vagyis az igazat mondani. Vagy amíg beosztásából fel nem mentik, minden változatlan marad? Félek, hogy a hatalom csúcsain kibontakozó zajos demokrácia csak nagyon lassan és hézagosan fog eljutni a mindennapi életet befolyásoló szintekig. Sebességhatáraink bizonyítják: az emberi élet tiszteletének mértékében, a pénz kímélésében évtizedekkel vagyunk lemaradva Európa mögött.

Irk Ferenc