

Újabb hivatal a láthatáron

# Bizonytalan biztonság

Tavaly a közúti közlekedés minden addiginál több halálos áldozatot követelt, és várhatóan az idei esztendő is újabb szomorú rekorddal zárul. Nyugati tapasztalatok viszont azt mutatják, hogy a gépjármű-állomány bővülése nem hozza szükségszerűen magával a közlekedésbiztonsági helyzet romlását. Tulajdonképpen mi történik most Magyarországon? — egyebek mellett erre a kérdésre kértünk választ dr. Irk Ferencőtől, az Országos Kriminológiai és Kriminallsztikai Intézet munkatársától.

## MH-interjú

— Húsz év kutatói tapasztalásának birtokában sem tudok igazán egzakt magyarázattal szolgálni, legfeljebb feltételezéseim vannak. Az egyik ilyen mindenképpen a rendszerváltás okozta társadalmi megváltoztatás. Nyomon követhető, hogy sokan a szabadsággal nem tudnak mit kezdeni, ami a politika színpadán sem teljesen veszélytelen, de a közutakon tragédiák okozója lehet. Ma egyébként is az állampolgári engedetlenség divatját éljük, a aki bizonyos ésszerű keretek közé igyekszik szorítani életünket, abban hajlamosak vagyunk a korábbi hatalom képviselőjét látni. A balesetek számának az utóbbi esztendőben bekövetkezett ugrásszerű növekedéséhez tehát a diktatúra lágyulása, illetve felszámolása is hozzájárult, amely a társadalom dezintegrálódását, szétláblódását hozta magával.

— A politikai változástól teljesen függetlenül — de annak hatására erősítve — a motorizáció fejlődése most jutott olyan szintre, amely a hatvanas évek végén a balesetek számának a nyugati államokban is rendkívüli növekedését okozta. A gépkocsi ugyanis olyan rétegek számára is hozzáférhetővé vált, amelyek korábban nem juthattak hozzá. Talán nem népszerű amit mondok, mégis ki kell jelenteni: azok a hátrányos helyzetű emberek, akik már képesek egy ócska autót venni, gyakorta nem hajlandók a társadalom többsége által elfogadott normákat magukévá tenni; más értékrend alapján ítélnék, nem fogadják el a közlekedés szabályait, de képtelenek meghatározni a kockázatvállalás ésszerű mértékét is.

## Látszattervékenység

— A közlekedési képzés intézményhálózata kiépült, a baleseti helyzet azonban azt mutatja, hogy az eredmények elmaradtak.

— Kezdjük a legkisebbekkel: a pedagógusok közül képezték közlekedési szakreferensokat, kiadtak fontos tankönyveket, a gyerekek mégis úgy jártak végig az általános iskolát, hogy közlekedésmegismereteket generáció

zés nélkül nőtt fel, ráadásul olyan emberek nevelték őket, akik szintén tájékozatlanok alapvető kérdésekben is.

— A hatóságok és az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács persze tette a maga dolgát, de azt gondolom, az esetek többségében látszattervékenység folyt. A felelősség tettenérése azonban nehéz,

lett a közlekedésbiztonsági helyzet javítására, amely az érdekelt tárcának konkrét feladatokat szabott meg. Mi lett a sorsuk?

— A határozatok többségét „végrehajtották”, legalábbis papíron, hiszen el kellett számolni az „eredményekkel”. En egyébként kívülállóként csak felszínesen ismerem, mi is történt, de annyit meg tudok ítélni: már a feladatok meghatározásakor ügyeltek arra, hogy azokat különböző erőfeszítés nélkül ki lehessen pipálni, nehogy baj legyen. De amit elvégeztek, abban sincs sok köszönet. A sebességhatárok felülvizsgálatára vonatkozó előírás vége az lett például, hogy az autópályán az engedélye-



Kicsi a Polski, de...

Fotó: Tóth László

mert szinte cáfolhatatlan hivatkozási alap van: erre sem jutott pénz. Ez még bizonyos mértékig igaz is lehet, hiszen mindenki tudja: a biztonságos autópálya, a korszerű gépkocsi, az alaposabb képzés, a látványos propaganda többbe kerül. Azt viszont soha nem kérték számon, hogy a közlekedésbiztonsági kutatásokra fordított összegek vagy az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács tízmillió kiadásai vajon hoztak-e valamilyen hasznot is. De az OKBT legalább megkísérelt eljutni a közlekedők széles rétegeihez, bár kérdéses, hogy mozgalmal mennyire bizonyultak hatékonyak.

## Feltételek hiányában

zett sebesség 120 kilométer lett, pedig inkább a lakott területen megszabott 60 kilométeres értéket kellett volna csökkenteni. Volt persze olyan pont is, amelyet sohasem vettek komolyan. Az egyik ilyen sajnos éppen az általános iskolai közlekedési nevelés. De a tavalyelőtt született közlekedési törvény is tartalmaz már a megjelenése pillanatában is nyilvánvalóan végrehajthatatlan előírásokat. Például a visszaeső szabálysértők, illetve a járművezetéstől eltiltottak utánpótlásához a feltételek sohasem voltak meg, inkább felfüggesztették a rendelkezés végrehajtását.

— A közlekedésbiztonság helyzete katasztrofálisan rossz, azonban tenni kellene valamit? De melyek a lehetőségek?

szerint rövid távon a jogalkotás, a különféle határozatok, de még az oktatás, a propaganda sem keveset sikerrel, legfeljebb az úthálózat és a gépkocsipark ma finanszírozhatatlan mértékű fejlesztése hozna változást. Így jószereivel egyetlen dolgot tehetünk: a rendelkezésre álló eszközökkel meg kell kísérlni, hogy az emberi ostobaság a közlekedésben mind kevesebb teret nyerjen. Mindenképp rendkívül áttekinthető forgalmi rendet kell kialakítani, célszerű gondolkodni a járművek nappali kivilágításán, ellenőrizni kell a biztonsági öv használatát, ami legalább megadja az esélyt a túlélésre, s persze szigorúan szankcionálni kell a szabályokat semmibe vevőket. És jó lenne végre lakott területen 50 kilométer/óránban maximum a megengedett sebességet, ami évente akár kétszáz halálos áldozattal kevesebbet jelenthetne.

## Amire nincs válasz

— Úgy tűnik, a helyzet súlyosságát kormányzati körökben is felismerték, hiszen készülőben a nemzeti közlekedésbiztonsági program, amelynek egyelőre csak a tematikája létezik, de ön máris hevesen bírálja az anyagot. Mi ennek az oka?

— Azt gondolom, ez a tervet éppen annyira használható, mint amennyire a kormányprogram az. Megítélésem szerint megreked az általánoságok szintjén, illetve a korábban meg nem valósított feladatokat ismétli. Vajon mi a biztosíték, hogy képzés korszerűsítésére, az ellenőrzés fokozására, a propaganda hatékonyságának javítására, járművek műszaki színvonalának emelésére ezúttal majd lesz pénz? Azzal nem lehet vitába szállni, hogy a Minisztertanács titkárságához rendelt Közlekedésbiztonsági Hivatal lássa el program koordinálásával, a végrehajtásának irányításával kapcsolatos feladatokat — végre fontosságának megfelelő súlyt kap ez a kérdés —, de vajon milyen szervek végzik majd a konkrét munkát?

Vagy mi történjék például a közlekedésbiztonsági tanácsokkal, s lép-e a helyükbe valamilyen más társadalmi szervezet? Ezekre a kérdésekre eddig nincs válasz. Az előkészítésből kizárták szakmai közvéleményt, a tervet teljesen váratlanul tették élénk egy megbeszélésen, így kétségkívül érdemben nem is szólhattunk hozzá. Azóta már eltelt egy hónap, nem is tudjuk, ebben az ügyben történt-e valami. Mindez pedig kínosan emlékeztet korábbi