

RENDEZETLEN SZÁMLÁINK

A szakemberek jelentős része már évek óta figyelmeztet: a társadalom működésében meglévő zavarok súlyos hatást fejtenek ki a közlekedés biztonságára is. Többen évek óta irtuk és mondtuk minden, rendelkezésünkre álló fórumon, hogy Magyarország közlekedésbiztonságának romlását csak önkényes leegyszerűsítéssel lehet az egyes ember hibáira visszavezetni. Az emberek ellen foganatosított, jórészt büntető intézkedések hatása csak nagyon korlátozott lehet. Az ok ugyanis az emberi viselkedést determináló tényezőkben van. Szakemberek már régen rájöttek, hogy nem lehet mindent az emberi döntésre bízni. A döntéseket bizonyos korlátok között kell tartani. Ezt hagyományosan kétféleképpen lehet elérni:

— olyan szabályozó normákkal, amelyek az egyén döntéseit részint engedések, de elsősorban tiltások útján behatárolják;

— olyan szabályozó normákkal, amelyek az egyén döntéseit a társadalmilag kívánatosnak tekintett irányba befolyásolják, azaz elősegítik az engedések és tiltások követését.

A közlekedő egyénhez szóló engedések és tiltások egy-egy nagyobb régióban (pl. Európa-szerte) úgyszólván teljeszen egységesek. Ezek mindig egyidejűleg két szempontot kell kielégítsenek: a forgalom folyamatosságát és biztonságát. A határvonal meghúzása kompromisszum eredménye.

Szemfényvesztés azt elhítenni, hogy csak a konkrét ember viselkedésén múlik egy-egy ország (vagy azon belül egy-egy régió) biztonsága. Hazugság azt állítani, hogy Magyarországon csakúgy, mint a hozzánk az utóbbi évtizedekben hasonló volt társadalmi berendezkedésű szomszéd országokban csak azért magasabb a balesetek száma, súlyosabb a kimenetelük, mert mifelénk az emberek gonoszabbak, gyengébb képességűek, mint a fejlett Nyugaton. Minden alapos elemzés arra utal, hogy Kelet-Európa azért vezet az európai baleseti toplistán, mert a hatalom képviselői nem adták meg a balesetek elkerüléséhez azokat a segítségkeket, mint nyugati kollégáik. Ezek egy része — legalábbis az adott szinten — objektív körülményekre vezethető vissza. (Ez egy példán bemutatva azt jelenti, hogy közlekedésbiztonsági döntési szinten nem lehet befolyásolni azt, hogy hazánkban Trabantok és nem Volkswagenek a kismemberek, Ladák és nem Mercedesek a jómódúak vezértípus-kocsijai. Persze maga a rendszer és annak fő formálói ezért a döntő különbséget is felelnek!) Más részük azonban kifejezetten a közlekedésbiztonság befolyásolásáért felelős, döntéshozatali pozíciókban lévő hivatalnokok rossz döntéseire, mulasztásaira vezethetők vissza.)

Érdemes azt is megvizsgálni milyen az egész ország intézményrendszereit, szervezeti életének súlyos torzulásait jellemző anomáliák fedhetők fel e körben is. Fontossági sorrendet az egyes tényezők között nehéz volna felállítani. Az összes (most leírt, itt nem említtet és részben má még fel sem ismert) tényező együttesen vezet ahhoz a rendszerhibához, ami a balesetek nagy számában, még inkább súlyos kimenetelében mérhető.

Ezt az országot egymással folytonosan rivalizáló hatalmi klikkek nyilvánosan láthatatlan és ezért a társadalom által korlátozhatatlan, kikapcsolhatatlan harca jellemezte. Külső szemlélő aligha vette észre, hogy a felelősségüknek korántsem a magaslatán lévő, főosztályvezetői szinteken székelő férfiúk családrozása, felülkerekedése volt számos KRESZ-szabályban, módosításban, megkötött és el nem ért kompromisszumokban látható. Ezek a megegyezések olykor igen elvtelenek voltak, mert csak azt nézték, hogy kinek sikerült és mekkorát adnia, illetőleg ki mekkorát kapott, törlesztett.

A meccset a belügy és a közlekedésügy nyakkendőös elvtársai vívták. (A hatalom így döntött: vigyázza a közlekedés biztonságát két miniszter együtt! Akkor egyiküket sem lehet a bajkért felelőssé tenni.) Ez a speciális, kétminisztériumos hatalmi elit évtizedes távlatokban is rettegett a szókimondó szakemberektől. Kontraszelekció és szakmai gőg határozta meg magatartásukat. Ez elsősorban az előnyben részesített és háttérbe szorított kutatási témák és kutatók közötti pénzelosztásban volt bizonyítható. Nagyon kínos volna, ha egy utólagos vizsgálat kiderítené: amiért kutatóintézetek főosztályai milliőkat számoltak fel, ugyanazt néhány jó kiképzett, intézményi háttérrel feleltartani nem szükségesítő kutató néhány tíz-, vagy százezerért rövid határidőre, jó minőségben el tudja végezni. Hisz így kiderülne, hogy egy sor intézkedésre nincs szükség, mert a szellemi tőkének sokkal hatékonyabban hasznosítható, olcsóbb formái léteznek, mint a mammutintézetek számtalan igazgatóhelyettes és főosztály- és osztályvezetők által igazgatott bürokratikus állománya.

Ide tartozik, hogy — mint úgyszólván minden területen — a közlekedésbiztonságnál is álkutatások folytak még-hozzá hatalmas számban és pénzeket pusztán azért, hogy egyes intézetek egyes osztályait és azok dilettáns vezetőit olykor nagyönis szerény képességű kutatóit elartásák.

Manapság sokat beszélünk a múltbeli intézményesített felelőtlenségről. Ennek egy ékes példánya a közlekedésbiztonság szervezése. Kezdve annál, hogy az ország valamennyi állampolgárának kötelezettségeket előíró KRESZ nem törvény, nem kormányrendelet, hanem két miniszter által együttesen hozott jogszabály. Hogy melyik tárca milyen hibát bűvölt bele, az így már nem állapítható meg. Mivel a rendelkezést két miniszter felel, vétkekért egyik sem vonható egykönnyen felelősségre. (Külön szépségflasztrom e jogszabályra az az Útmutató, amelyet abból a célból szövegeztek meg és adtak ki, hogy a jogszabályban lévő hézagokat pótolja, előírásokat értelmezzen, de aminek követése senkire sem kötelező. A bíróságok, ha akarják, figyelembe veszik, ha akarják, mellőzik ezeket, hiszen az csak a BM és a KM által jóváhagyott egyszerű íromány. (Ki vállalja ezért az „átverésért” a felelősséget?)

A hajdani béketábor egysége az életnek csaknem minden területén megfigyelhető. A közlekedésben nemcsak az elmaradt kocsi-parkban és úthálózatban (ez végső soron pénz, de legalábbis pénzelosztás függvénye is), hanem a helyzetet figyelmen kívül hagyó, a körülményekkel nem számoló sebességhatárok megvonásában. A dilettáns, a hatalmat uraló, a tudományos szakemberekkel nem törődő, az emberek érdekei (így élete és testi épsége) iránt közömbös kis- és nagy bürokraták az évek során a halottak és a sebesültek százaival gyűjtötték számlájukra pusztán annak az egyetlen döntésnek a halogatásával, ami szerint lakott területen belül 60 helyett 50 km/h kell legyen a megengedett legnagyobb sebesség. Egyébként az egész területen kísérteties hasonlóságok figyelhetők meg a Dunagate ügygel. Legalábbis abban az értelemben, hogy a társadalom érdekeit szolgáló döntéseket hosszú-hosszú évekig halogatták. (Utána majd bebizonyosodik, hogy mennyi minden már elő volt készítve, csak az ellenség nem hagyta az érintetteket kibontakozni.)

Mintegy tíz éve bizonyított, hogy a biztonság elképzelhetetlen a gyakorlat kezdetén álló autók tovább- és a feltűnő viselkedésük utánképzése nélkül. Hogy ez utóbbiak kiválasztása lehetetlen a szabályszegések és szabályszegők veszélyességét nyomon követni képes gépi nyilvántartási rendszer nélkül. Az utánképzésre egy, egyébként a 80-as évekre oly jellemző, semmire nem jó, összecsapott törvények sorába tartozó közlekedési törvény is kötelezi a tárcát. Évek alatt még csak kísérlet sem történt ennek létrehozására.

Már korábban többször szó volt az elmúlt fél évszázad egyik legnagyobb rendszerhibájáról: a kontraszelekció-ról. Ez jelentkezett a kisebb-nagyobb vétségek számonkérései során is. Nemcsak a nagykutyáknak volt szabad nagyban megszegni a jogi előírásokat (hogy a magatartás befolyásolása szempontjából legalább ilyen mértékben orientáló morális, jogilag nem szankcionálható normaszegénységekről ne is beszéljék!), hanem az emberek viszonylag széles körének is. Schol nem deklarált, schol nem szabályozott formában voltak olyan csoportok, amelyek pontosan körül nem határolt mértékben fel voltak jogosítva a mindenki számára kötelező, megsértésük esetén szankcionálható előírások semmibe vételére. (Viszonylag széles azoknak a köre, akikért — szabályszegési tettenérés esetén — idejében szólt a telefon. Voltak, voltunk, akiknek szabad volt a köznép számára tiltott helyeken is parkolni, akiknek meg volt engedve a sebességkorlátozások túllépése, a biztonsági öv használatának mellőzése, az ittas vezetés.

Nem tudom, ez a gyakorlat mely körben végzett nagyobb romboló hatást: az egész társadalomban-e, mert hisz ezekről a gyalázatosságokról többé-kevésbé mindenki tudott valamennyit. Vagy azoknak-e, akiknek feladata a jogi előírások betartatása volt. Közöttük is első helyen a rendőrökben. Vaskos kötet telne most meg, ha egy felhívásra mindazon közrendőr és tiszt jelentkezne, s előadná ez ügyben saját maga által átélt történeteit. Ezek a sztorik igen változatosak lennének, s roppant tanulságosak. Kezdve attól, hogy mely járműrendszámokat viselő autókat nem volt szabad fejesztés terhe mellett megállítani. Folytatva azon, hogy a rendőr egyes esetekben hiába hozott akár tucatnyi tanút egy szabályszegés bizonyítására, jobb esetben a jelentést a parancsnok (persze korántsem saját jószántából) megsemmisítette, rosszabb esetben még le is tolták a közrendőrt „figyelmellenségéért”. Mindig voltak a trafipax fényképei közötti olyanok, amelyek nem sikerültek, s visszatérően eltörték egyes véralkoholvizsgálati jegyzőkönyveket kísérő fiolák. Korántsem véletlenül.

Úgy egy évtizede hazánkban volt Európa minden bizonnyal egyik legkorszerűbb gépjárművezetőképző intézményrendszere. Fél Európa (leginkább a nyugati égtáj felől!) járt ide csudát látni, s mesélni otthon, miként lehet ésszerűen, hatékonyan, egységes elvek alapján egy ország majdani autós társadalmát képezni. Ez a hálózat az utolsó antitörzsöztítési rohamnak esett áldozatul. A Baross utcából, meg a Bécsi útról párját ritkító agytröszt széledt szét. Többségük ma már nincs is a pályán. A keletkezett űrt nem lehet pótolni. Ez is az egyik oka annak, hogy a

módszertani részlegesen nincs szakember utánpótlás. Ha már a képzésnél tartunk: minden sirás, mérgeződés, fenyegetőzés ellenére mind a mai napig az általános iskolákból közlekedési analfabéták kerülnek ki. Mintha nem ez lenne az az életterület, ahol az embereknek a legnagyobb esélyük van a megsérülésre, az elhalálozásra. A minisztérium kinyomtatta a szakkönyveket, a gyerekek meg év végén anélkül dobták a szemébe, hogy akárcsak egyszer is kinyitották volna. Nem látta be e tárgy fontosságát sem az oktatásügy, sem a pedagógus. Így nőtt fel évek, évtizedek óta több millió ember. Vannak, akik csodálkoznak, hogy miért oly sok a baleset! Ezért is, bár nemcsak és nem elsősorban emiatt. Hol vannak, akik ezért vállalják a felelősséget?

Mert hol van itt a biztonságot (és mellesleg a gazdaságosságot) szolgáló infrastruktúra? A hatalom negyven év alatt az országban összesen két parkolóházat volt képes „összehozni”. Mert a vadászkastélyokra, vadrezervátumokra, horgásztanyákra, kacsalábakon forgó munkásorszékházakra, pártházakra pazarolt milliárdokat nemcsak a lakásínségben szenvedők kérik számon a nemzeti vagyon elherdálóján. Keressük mi is a milliárdokat, amiket ilyen létesítményekre kellett volna fordítani. Szép, szép elvárni az emberektől, hogy jogkövető legyen és ne parkoljon a tilosban. De azért tenni is kellett volna valamit. Különösen egy ilyen remek szocialista tervezgátlakodásban, ahol igazán nem ment meglepetésszámba, hogy évente hány gépkocsival fog gyarapodni hazánk autóparkja. Hiszen a sorbanállás nagyságát, a sor hosszát a hatalom határozta meg.

Hol vannak azok a milliárdok, amiket az autópályák építésébe kellett volna fektetni? Azokba az utakba, amelyeken a közlekedés nemcsak gyorsabb, nemcsak olcsóbb, de öt-tízszer biztonságosabb mint a kétirányú utakon. Hol vannak azok, akik úgy döntöttek: az a legcélszerűbb, ha a Hegyeshalom és a Balkán közötti tranzitforgalom Budapestten megy át. Hol vannak azok, akik kitalálták az egycentrumú sugaras közlekedést a körgyűrű helyett. Mert ők a fővárosban laktak és nekik innen kellett jó forgalom az ország peremvidékeire? Hol vannak, akik azt a torz agyszüleményt valószínűsítették meg, hogy egy útvonal tehermentesítésének a szélesítés a legjobb módszere, s az elterelés eszükbe sem jut? Hol vannak, akik ezekért az életünket rövidítő, környezetünket pusztító eszetlen döntésekért vállalják a felelősséget?

Végül eljutottam legszűkebb szakterületemhez: a balesetekkel kapcsolatos jogalkalmazáshoz. Itt is, mint a társadalom egész területén, kétségbeejtő a szakadék elmélet és gyakorlat között. Háttérben az a torz szemlélet áll, ami szerint ha a társadalomban valamilyen kár keletkezik, ezért mindenáron meg kell találni egy bűnös is. Még hozzá lehetőleg azt, aki a sorban a legutolsó (és ezért a leglátványosabb) hibát követte el. Ha nem ez történe, még kiderülne, hogy a rendszerben van a hiba, mert nem lehet az előírásokat mindig betartani. Netán a szabályozásokban vannak gyenge pontok. Mint tudjuk, egy önhitt, magát tévedhetetlennek kikiáltott hatalom uralma alatt ilyesmi nemigen fordulhat elő. A csúcson soha, legfeljebb elvétve, esetleg. De ezt lehetőleg el kell kendőzni, hisz különben még a végén kiderül, hogy a rendszerben vannak gyenge láncszemek. Volt néhány eleve kivételezett egyén, aki ugye, mint egy istenség, soha nem okozhatott olyan balesetet, amelyben vétkes lett volna. Volt viszont olyan csoport is, aki ugyan elvileg okozhatott (volna), csakhát a protekciók azon körébe tartozott, akiket mindig volt aki kihúzott a slamasztikából. Ha egyszer a rendőrök (a helyszínelők) beszélni kezdenének! Meg az igazságügyi szakértők! Meg az ügyészek! Tehát maradjunk annyiban, hogy akik a döntéseket hozták, azokat ezek eleve nem érintették. Különösen erős morális háttér kell ahhoz, hogy ilyen esetben is hibátlan munkát végezzenek. (Mármint ha egyáltalán értenek ahhoz, amit tesznek. Ez sem mindig jön össze.) Ezért érdektelen, hogy egy jogszabály úgy ahogy elviselhető, vagy az adott időben a lehető legjobb, legkorszerűbb. Ezért közömbös, hogy vannak közöttük olyan előírások, amelyek betarthatatlanok, vagy amelyek megszegése bizonyíthatatlan, de mégis szankcionált. Súlyos probléma, hogy nem ritkán szakirodalmat nem olvasó bírókat az orruknál fogva vezetnek korszerűtlen, elavult szemlélettel és módszerekkel dolgozó szakértők. Jaj azon ország igazságszolgáltatásának, ahol már az igazság szolgáltatóinak lelkiismerete is el-elalszik, ahol egy baleset már csupán egy elintézendő, mielőbb lezárandó aktúra redukálódik. Az emberhiány miatt tízes vagy százas restanciával dolgozó bírók iratszekrényeiben egy a sok közül. Hol vannak, akik ezért a helyzetért vállalják a felelősséget?

A régi rendszert elbucszattuk. Túl vagyunk a váltás első óráin. De mindaddig nem fogunk igazi változást észlelni, amíg a magunk szénáját rendbe nem hozzuk. Szembé kell végre néznünk eddig szőnyeg alá söpört hibáinkal! Különben nem tudjuk, miből kell kigyógyulnunk. S kiktől kell megszabadulnunk.

Dr. Ick Ferenc