CUU/36

Baleset-elemzési kísérlet — kelepcékkel*

ÍRTA: DR. IRK FERENC

Az elemzés egy része Magyarország közlekedésbiztonsági helyét igyekezett megtalálni Európában. Másik része arra törekedett, hogy kiemelje azokat a legfőbb jellemzőket, amelyeknél — az előző időszakhoz képest — különösen jelentősnek tűnik a romlás. Végül, mielőtt a kiútról tett volna említést, néhány vélelmezhető okról szólt.

A szerző a cikk elején az ún. Smeed-formulával próbálta Magyarország baleseti helyzetét több más országéhoz viszonyítani. Aki most nem tartja kezében a szóban forgó cikket, annak kedvéért elmondom: *ez a bonyolult képlet a lakosság, valamint a gépjárművek száma közötti összefüggés alapján ad egy becsült számot a halálos áldozatokról.*

Az egyes országok értékeit ehhez a matematikai képlet által generált számhoz szokták viszonyítani és ennek alapján minősíteni. Szokták, mondom, mert ezt a képletet Nyugat-Európában az 1970-es évek közepéig használták. Addig, amíg a járművek és a halottak száma növekedett, csupán a növekedés mértékében voltak eltérések. Mihelyt a fejlett országok egy másik „fejlődési" görbére tértek át (azaz a járműszámnövekedéssel egyidejűleg halottszámcsökkenés állt elő), *a formula használhatatlanná vált.*

A képlet hasznavehetetlenségének oka: kitalálója nem vette számításba azt a lehetőséget, hogy a járműszám növekedésével egyidejűleg a közlekedési halottak száma csökkenhet. Ez pedig mind az NSZK-ban, mind pedig Magyarországon csaknem azonos időben következett be. Magyarország egészen az 1989. évig tartósan letért a Smeed-féle valószínűségi görbéről. *A Holló által ismertetett adat volt az első veszélyes „kilengés" több mint 10 év után.* Más kérdés, hogy az előző évek lázgörbéhez hasonló magyar ingadozásai ennek lehetőségét előrevetítették. Az is tény, hogy úgy tűnik: tartósan visszatértünk egy, már évtizeddel ezelőtt magunk mögött hagyott baleseti törvényszerűséghez.

A szerző álláspontjával szemben e képlet ma már semmit nem fejez ki a közlekedésbiztonság átlagos színvonaláról, legfeljebb hazánk — remélhetőleg e számok által tükrözötten csak időlegesen — kedvezőtlen tendenciájáról.

* Hozzászólás *dr. Holló Péter:* A közlekedésbiztonság kritikus pontjai című cikkéhez. Belügyi Szemle, 1990. decemberi szám, 14. oldal.

A szerző — úgy vélvén, hogy nincsenek megfelelő mérési adatok — a balesetek számának és súlyosságának fokozódásából következtetve — az átlagos járműsebességek nagymértékű növekedését vélelmezi. Később ezt a hipotézist megpróbálja visszatérően igazolni. Kár, hogy nincs tudomása arról, hogy az OKBT megbízásából mintegy tíz éve végzünk méréseket. Az átlagos sebességek 1988—1989-ben nemhogy nagymértékben nem növekedtek, de kismértékben még csökkentek is. (Ld. *Roszmusz András:* A sebességszabályozás időszerű kérdései. Comtrans, Budapest, 1990.)

Véleményem szerint a baleseti statisztikai oszlopok közül a „sebesség helytelen megválasztása" önmagában még nem minősítő tényező.

A szerző által itt nyomatékosítva kiemelt érték (18,4%) szintén nem az, hiszen ugyanez a növekedés tapasztalható majd mindegyik ok-kategóriában. A szerző megemlíti továbbá, hogy 1989-ben az előzések száma megnőtt, de ezen állítását semmivel sem bizonyítja. Lehet, hogy ezúttal mi vagyunk tájékozatlanok, de tudtunkkal 1989-ben ilyen reprezentatív vizsgálat nem történt az országban.

A statisztika egyik legkényesebb pontja, hogy milyen eltérést tekintünk kiemelésre méltónak, lényegesnek, esetleg szignifikánsnak. Ehelyütt nincs mód a háttérben levő matematikai apparátusról, annak megbízhatóságáról, az igen szigorú kritériumokról elmélkedni. Nem tekintem említésre méltónak a 21%-ot az átlagos 18,4%-hoz képest.

Ugyancsak nem emelném ki és állítanám szembe (halálos kimenetelű balesetekről van szó) a 7,96%-ot a 9, illetve a 10,88%-kal.

Egy kutatótól túlzott leegyszerűsítés, ha a baleseteket a „türelmetlen, agresszív, a legelemibb erkölcsi normákat is figyelmen kívül hagyó, a felelősségtudat szikráját is nélkülöző, durva, szándékosan szabályszegő magatartás" nagymértékű terjedésére akarja visszavezetni. Főként azért, mert ezek a legtöbb esetben rosszhiszemű, s főleg bizonyíthatatlan gyanúsítgatások.

Nincs tudomásom arról sem, hogy a tárgyévben volt-e reprezentatív felmérés a biztonsági öv viselésének gyakoriságáról. S mivel tudtommal ilyen már — sajnos — több éve nem történt, azt sem tudom megbízhatóan, hogy vajon tényleg hogyan is állunk ezen a téren. Következésképp *az sem bizonyított, hogy az övhasználat csökkent.* Ami pedig a helyzet megváltoztatására tett javaslatokat illeti: a szerző húsz soron belül kerül önmagával ellentmondásba: míg előbb a meggyőzést tartja az elsősorban üdvözítő, sőt egyetlen eszköznek, utóbb az NSZK példájával bizonyítja, hogy ez önmagában mennyire nem ér semmit.

Hangzatos a papírvékony lemezeket, a ragasztókkal, szegecsekkel megerősített karosszériákat okolni a baleesetekért, méginkább azok súlyos kimeneteléért. De vajon volt-e erre konkrét mérés? Mármint arra, hogy a karosszériák korrodálódása és a gépkocsik energiaelnyelő képességének csökkenése között — hazánkban — mi az összefüggés? Arról nem is szólva, hogy akkor az időszakos műszaki vizsgák semmire sem valók. Azok nem alkalmasak a valóban életveszélyes járművek kiszűrésére?

Mint kívülálló, megkérdezem: az elmúlt években hol hangoztatta kritikai észrevételét a szerző? Véletlenül nem épp saját kenyéradó gazdája volt az,

aki kierőszakolta az autópályákon a 100 helyett a 120 km-es, az autóútjainkon pedig 80 helyett a 100 kilométeres sebességhatárt? — az előre látható következményekkel együtt!

Vajon nem véletlenül saját főhatósága volt-e az, amelyik a most korholt közlekedésbiztonsági fejlesztési programot előkészítette és előterjesztette? Miért most ez a kívülállóként előadott nagy elégedetlenség? Bizonyító erővel az szolgálna, ha napvilágot látna a korábbi javaslatoknak, tiltakozásoknak, esetleg nyilvános ellenvéleményeknek a jegyzéke. Most kivel szemben kell ellenzékinek lennie?

Téved a szerző, amikor azt írja, hogy az USA-ban ma már általános a 65 mérföld/h megengedett legnagyobb sebesség. A világ legjobb autóparkjával, úthálózatával rendelkező országban ma is 55 mérföld/h az úr! Azaz ma sem szabad a minden luxussal ellátott soksávos highway-k túlnyomó többségén 88 km/h-nál gyorsabban haladni. Csak néhány, speciálisan biztonságos úton és néhány államban kísérletképpen vezették be a 65-öt. Ami persze még mindig nem több 100 km/h-nál!

Nem értek egyet a szerzővel abban sem, amikor azt állítja, hogy a közlekedés biztonsága elsősorban pénzkérdés. Szerintem legalább ennyire a szervezésen múlik a munka hatékonysága. Az persze igaz, hogy a mainál sokkal több pénzre volna szükség. *De ez önmagában — jó pénzfelhasználási stratégia nélkül — semmit sem ér.*

E sorok írója nagy megelégedéssel olvasta az elképzelésekbe, javaslatokba foglalt ötleteket. Nem véletlen. Közreműködője voltam annak az öttagú teamnek, amelyik 1978—1980 között szedte össze e publikált gondolatokat, s foglalta egybe az OKBT ún. kék könyvében. Ennek az öt embernek sem akkor, sem azóta nem volt lehetősége, joga és pénze, hogy az elképzeléseket megvalósítsa. *Az OKBT pedig, amit elfogadott, nem hajtotta végre.* A következő ötéves ciklusra már másokat bíztak meg a középtávú terv elkészítésével. Tudomásunk szerint ebben az utóbbi munkában a szerző is részt vett. A program czúttal végrehajtatott. Az eredmény itt van!

Abban a bizonyos kék könyvben kiemelten szerepeltek a gyalogosok. Ők a jelen elemzésből teljesen hiányoznak. Pedig nem árt tudni: közlekedésbiztonsági szempontból épp a gyalogosok magas halálozási aránya választja el leginkább Magyarországot a fejletten motorizált országoktól.

Összefoglalva: egyetértek a szerzővel abban, hogy hazánk baleseti helyzete katasztrofális. Szintúgy jórészt megegyezik a véleményem a háttérkörülmények kiválasztásával. Legfeljebb mi azok egy részét csak hisszük, nem látjuk bizonyítottnak. De ami a balesetek belső megoszlásainak jellegzetességeit illeti, többnyire nem oda tenném a hangsúlyt, ahová a tanulmányban került.

* * *

[redacted]