

Egy „elnapolt” döntés ára

C011/46

Várhatóan június 1-jétől sem lép hatályba lakott területeken az európai normának megfelelő alacsonyabb sebességhatár. Továbbra is az egykori keleti tömb tagjainak érezhetjük magunkat. Mint ismeretes: ezeket az országokat (többek között) az is elválasztja a nyugatiaktól, hogy míg felénk többnyire még rozoga járgányokkal lakott területeken belül szabad 60-nal száguldozni, addig túlekedésünk céljai felé már hosszú ideje 50 járja. Mifelénk — hála kormányzatunk megfontoltságának — jó látási viszonyok mellett ezután sem kell lakott területeken kívüli főútvonalakon a gépkocsikat kivilágítani. (E téren viszont a gyakran kritizált és olykor lenézett Lengyelországnak már legalább háromnegyed év főrja van, s megelőz sok nyugati országot is.) A nyugodt erő nyugodt kormányának köszönhetően a hátsó üléseken helyet foglaló utasok — ellentétben számos nyugati társukkal — továbbra is szabadnak érezhetik magukat, s mint szabad madár röpködhetnek egy-egy karambol után, ha nem is ágról ágra, hanem az elől ülők nyakába. Vinkovics Béla cikkéből ugyanis megtudtuk (MH. 1992. április 22.), hogy a KRESZ módosítását a kormány egyelőre levette a napirendjéről.

Az írásból azonban sok egyebet is megtudunk. Többek között azt, hogy ezen intézkedések mennyire fontosak volnának a jelenlegi tragikus baleseti helyzet megváltoztatásához. A szerző egy sor — korábban több álszakember által is sugallt — tévhitet oszlat el. Világosan érvel amellett a biztonsági KRESZ-csoinnag mellett — ami sajnos megint csak a jövő ködös homályába vész. A valódi szakemberek már évtizednyi időnél is régebben sürgetik

például a lakott területen belüli általános 50-et. Még akkor is, ha ezt az autósok többsége (akik azért a magyar lakosság kisebbségét jelentik) nem szereti. Nemcsak nálunk, de a világ egyetlen országában sem. Gyors autóval cammogni nem élvezet. De embert ölni, életre nyomorékká tenni sem. Még hozzá attól függetlenül nem, hogy egy jogi procedúra végén majd kiderül: vétkesen vagy vétkesen sikerült a kaszás szerepét vállalni... S hogy ennek 60-nál mennyivel nagyobb az esélye, mint 10-el kisebb tempónál: azt ugyancsak Vinkovics mutatta be idézett cikkében.

Magyar orvosszakértői kutatás (1990) bizonyítja: a 10 kilométer/órás sebességcsökkentéssel a gyalogos elütéssel járó balesetek számát 15-20 százalékkal (azaz csaknem egyötödével!), a halálos következményekkel járókét 40 százalékkal(!) lehetne redukálni. Ez azt jelentené, hogy évente majd 200 halálos kimenetelű és mintegy 780—1040 (részben egész életre szóló rokkantságot eredményező) sérüléssel járó balesetet lehetne ezzel az egyetlen intézkedéssel megelőzni.

Hogy a múltban a szakemberek érvei miért nem érvényesülhettek, arról manapság sokat cikkeznek. Arról, hogy miért nem történt e területen az elmúlt két évben semmi, már kevesebbet. Mindkét rendszer legfőbb értéknek az emberi életet tartotta. De mintha egyik sem menne túl a jelszavakon. A múltat most hagyjuk! De mi van jelenleg? Hogy van az, hogy amíg egyes pártok képviselői egyrészt ádáz vitát folytatnak a meg nem született gyermek jogállásáról, emberi mivolta kezdetének pontos időpontjáról, addig másrészt ugyanezek a derék honatyák, nemzetmentő szerepében tet-

szelgő szónokok a fülük botját sem mozgatják azért, hogy a már élők idő előtt (például gyerekkorban vagy 80 év felett, ám még egészségesen) lehetőleg ne haljanak meg. Akár tesszik ez, akár nem: óvatos becslések szerint a döntéshozatal miatt már eddig legalább 400 ember halt meg az utakon.

Valójában ki is a hunyó? A közlekedési tárca nem akarja az élet fokozottabb védelmét? Netán a belügyi? Esetleg a népjóléti? Melyik tárcánál vannak a miniszterek mögött olyan „sügök”, akik főnökeik útján levetetik a kormány napirendjéről ezt a kérdést? Vagy ha ilyenek nincsenek. S az úgynevezett szaktárcák támogatták a KRESZ-módosítási tervezetet, akkor kik kiáltották magukat ki náluk illetékesebbeknek? Ki a kompetens egy ilyen kérdés kormányon belüli eldöntésében? Lehet, hogy a kollektív bölcsességnek lett ez az eredménye? Lehet, hogy az előterjesztés nem volt kellően kidolgozva? Hol, kinek nem volt elég erre minimum két év? Lehet, hogy „magasabb szempontok” jutnak ismét szóhoz — mint a régi szép időkben? Milyen alapon válogatják meg a tárcák a szakértőiket? Vannak egyáltalán ilyenek? Ha vannak: miért nem képesek egy ilyen, viszonylag egyszerű előterjesztést minisztereik számára „eladni”?

A megsérültek, a nyomorékká váltak száma ezres nagyságrendben mérhető csak. (Sovány vigasz, hogy az előző rezsim számláján ennek többszöröse terheli.)

Ugyancsak semmi nyomát nem látom, hogy előkészületek történnének e kellemetlen változás „éhetővé” ítéletére. Egy okos kormány a fájdalmas döntéseket nem elhalasztja, hanem — a lehetőség határain belül — ked-

vezményekkel ellentételezi. Például intézkedéseket hoz arra, hogy ahol e szabály megkövetelésének nincs értelme, ott megengedje a nagyobb sebességet is. Nálunk ennek ímagját sem vélem felfedezni. (Persze a nagyobb sebesség csak ott engedhető meg, ahol nincs se zebra, se iskola, se jelzőlámpa. A többség ilyen.) Nem látom annak sem nyomait, hogy a rendőrség hogyan készül majd fel a szabályok betartásának korrekt mérésére. (Ne feledjük: egyik oldalon áll 200 halott — egyenként minimum 3 millió forint —, a másikon néhány traffipax! S egyébként ez az egyetlen költség, amire szükség volna a kívánatos eredmény eléréséhez. A többi: egy akkora darab papír, amire az a bizonyos „nemszeretem” kétjegyű szám ráfér.)

Minden, a társadalom számára nem kívánatos jelenségcsoporthoz elleni fellépésnek vannak súlypontjai. A közlekedésben ez a sebesség. Magyarországon pedig ezen belül a lakott területen belüli sebesség. Hazánkban — Európa többi országához képest — nem általában sok a baleset, hanem kifejezetten a gyalogos-elütések számában maradunk el Európa fejlettebb régióitól. Jó volna persze több biztonságos autópálya. Jó volna több jó kocsi, amivel nemcsak menni, de megállni is lehet. Ezek azonban drága dolgok, s mi szegények vagyunk. Bizonyára épp ezért élünk — a kormányzat hathatós támogatása mellett — ennyire pazarlóan. Jó lenne Európa pereméről beljebb kerülni. A döntés elsősorban a kormány kezében van, akkor is, ha a szükséges döntést elnapolja.

IRK FERENC

M. HIRLAP, 92.05.06.

212