Dr. Irk Ferenc:*

A balesetek ürügyén

A sorozat I. részében a baleseti adatok megbízhatóságáról, majd a balesetek társadalmi reakcióiról esett szó. A II. rész bepillantást ad a balesetekkel kapcsolatos tárgyi és a közvetettebb döntéshozatali körülményekbe. Kitűnik, hogy a fejlett országokhoz képest hazánkban mindenki, egyes foglalkozási rétegek és életkorcsoportok pedig fokozottan hátrányos helyzetűek. E hátrányok megszüntetése bizonyos esetekben lehetetlen, más esetekben a lehetőségek igencsak korlátozottak.

II. rész

3. A KÖRNYEZET

A balesetek mind konkrét helyzetekhez kötődnek. Igaz ugyan, hogy ezek a szituációk pontosan ugyanúgy soha nem ismétlődnek meg, azonban nagyszámú olyan közös vonás tapasztalható, amely a jellegzetesség jegyeit viseli magán.

Ezek egyrészt azoktól a tárgyaktól (leggyakrabban gépektől) származnak, amelyekkel foglalatoskodunk. Másrészt viszont azoktól a mindenkori környezeti feltételektől, amelyekben a tárgyakkal, gépekkel tevékenykedünk.

Ma már talán csak egy-egy szakterület elvakult képviselői nem fogadják el azt a nézetet, amely szerint az emberi hibázást, nyomában a súlyos következményeket a most tárgyalt körülmények kedvezőbbé tételével lehet a legbiztosabban kivédeni.

3.1. Balesetelhárítás Kényszerítő körülmények és az ember

Az emberi ÉLET, EGÉSZSÉG VÉDELME: annak fontossága, hogy mentesek legyünk a sérülésektől, ne vállaljunk elkerülhető fizikális kockázatot, ma semmilyen szinten sem foglalja el a neki kijáró helyet. (Ennek az állításnak egyik példája az előző részben ismertetett kutatás, ami Európa e régiójában 1988—89-ben úttörő lehetett — s az mindmáig. A későbbiekben ilyen esetekről még bőven esik szó.) Ez a tény pedig azt eredményezi, hogy az emberek részint önként vállalt, részint rájuk kényszerített hátrányos helyzete tovább fokozódik. Az eddig csak elnagyolt általánosságokban megfogalmazott gondolatokat a következőkben számos tényszerű példa fogja igazolni.

3.2. Negatívumok a közlekedés infrastruktúrájában

A tipikus negatív jelenségeket kezdjük hát a közlekedés infrastrukturális zavarainak egyikével: a GÉPKOCSIPARKKAL, amellyel kapcsolatban arra kell utalni, hogy felemás helyzetben vagyunk. Egyrészt azért, mert még nem múlt el a „szocialista örökség", aminek legfőbb jellemzője az volt, hogy nem gyártottunk személygépkocsit, s importunkat a kor élvonala mögött mintegy negyedszázaddal lemaradt kelet- és közép-európai gyárakból fedeztük. Másrészt azért, mert míg e kocsipark tartós vendég marad, addig az utóbbi néhány évben megjelent a korszerű ipar is országunkban, még inkább ennek termékei. Egy részük viszont igazodva a hazai fizetőképes kereslethez — meglehetősen antik kivitelben.

Bár az emberi élet, mint legfőbb értékel az ideológia középpontjába helyező ideológia a történelmi múlté lett, a körülmények csak lassan változnak. Még ma is a társadalmi-gazdasági fejlettség szintjéhez képest ugyan eltérő mértékben, de az emberi élet — a legszegényebbé is — még mindig értékesebbnek látszik a fejlett tőkés országokban, mint idehaza. Erre a szomorú — és objektív — igazságra sajnos úgyszólván vég nélkül hozhatók a példák. Sovány vigasz, hogy nálunk korábban — általában — ebben a vonatkozásban érvényes volt az egyenlőség, hiszen az előzőekben említett szocialista járműtípusok leginkább épp biztonsági szempontból voltak elmaradottak. Ma már egyértelmű összefüggés van a vagyoni helyzet és a biztonság között. Akinek van pénze — és szemléletébe már belefér a biztonság, mint érték —, az meg tudja ezt fizetni.

Általános törvényszerűség, hogy az említettek mellett szoros összefüggés van a kocsi méretei és biztonsága között. (Ennek bizonyítéka, hogy minden olyan államban, ahol energiatakarékossági okokból a kocsik méreteit jelentősen csökkentették, nőtt a bent ülők balesetezési, el-

* osztályvezető, Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézet

halálozási száma.) Főként az USA-ban tűnt fel, hogy elsősorban az országúti cirkálókat felváltó közepes és kisméretű járművek tömeges elterjedésével volt összefüggésbe hozható a baleseti helyzet átlani átmeneti romlása. E tekintetben is sajnos a hátrányos helyzetűek között van a helyünk. Ki-ki annál inkább, minél kevesebb a pénze, s annál kevésbé, minél többre telik. Hiszen nálunk is előfordul, hogy a már említett és egyéb, olykor fontos életvédelmi berendezésekkel csak a drágább kocsikat látják el.

A sor folytatható az autóbuszok és a villamosok UTASBIZTONSÁGÁVAL. Itthon csak kevesen hallottak arról, ami pl. Skandináviában természetes: óriási méretű belső és külső tükrök, amik korántsem az esztétikai élmény fokozását szolgálják. Az ülő utasokat előreesés esetén rugalmas elemek védik a sérüléstől, boruláskor nem roppan össze a karosszéria — hogy csak néhány dologról szóljunk.

Még mindig a közlekedésnél maradva: hazánk (és az itt közlekedők) hátrányos helyzete az igénybe vehető UTAK jellegével is mérhető. Rég ismert tény, hogy a nagy áteresztőképességű utak a biztonság legfőbb zálogát jelentik. Az autópályák és a környezetvédelmi szempontból kedvezőbb elbírálású, korszerű autóutak több nagyságrenddel (mértékadó becslések szerint mintegy öt-tízszer) biztonságosabbak, mint a kétirányú forgalmat lebonyolító (s főként a hajdani szekérforgalomra készített, íveiben még ma is gyakran csak ezeknek a járműveknek biztonságos) utak. Építésük mégis vontatottan halad, s a koncessziós megoldás azzal a veszéllyel jár, hogy megintcsak sokan lesznek, akik nem fogják tudni megfizetni a biztonságot, s a kívánatossal ellentétben más, veszélyesebb utakat fognak igénybe venni.

Etikai szempontból is feltehető itt egy kérdés — nem csak a közlekedés, hanem a továbbiakban részletezésre kerülő két témakörrel kapcsolatban is. Ez pedig a következő: *szabad-e biztonsági kérdésekben megalkudni, s ha igen, milyen mértékben?* A társadalom — sem nálunk, sem külföldön — nem ad e kérdésre világos választ. A megkívánt biztonság szintje annál magasabb, minél több embert veszélyeztethet a berendezés üzemzavara. Így pl. a legszigorúbb elvárásokat minden bizonnyal az atomerőművekkel szemben állítják. De egy repülőgépnek is — nem beszélve az önként kockázatot vállaló űrhajósok kabinjáról — nagyságrendekkel szigorúbb műszaki (és emberi-kezelői!) követelményeknek kell megfelelnie, mint mondjuk egy gépkocsinak, vagy egy barkácsgépnek. Kérdés, hogy helyes-e a csak egyidejűleg egy vagy néhány ember életét fenyegető veszélyforrásokkal szemben lényegesen kevésbé védekezni, mint az egyszerre (de ritkán) sok embert veszélyeztető berendezések esetében? Különösen akkor, ha a nagyobb biztonság elérhető, legfeljebb drága. Ilyenkor mifelénk mindig a korlátozott anyagi lehetőségekre szoktak hivatkozni. De vajon fenntartás, kritika nélkül elfogadható-e, alaposabb vizsgálódásra méltatlan fátumnak tekinthető-e az ebből adódó következtetés: a gazdagabb országok polgárainak több joguk van az élethez, mint a szegényebbeknek? Különösen akkor, ha más lehetőség is van!

3.3. Negativumok a munkahelyi infrastruktúrában

Lépjünk egyet, mégpedig az ÜZEMI MUNKAVÉGZÉS területére! Aligha szükséges különösebben hangoztatni: amíg a közlekedésben az emberek közötti esélyegyenlőség legalább többé-kevésbé biztosítható, addig itt semmiképp. A közlekedés körében mindenkinek van valamilyen esélye arra, hogy hibázzon és más hibájának következményét elszenvedje. Az üzemi munkavégzés területén ezzel szemben az esélyegyenlőtlenség eleve totális. A munkahelyi balesetek csak a munkásokat sújthatják. Azokat, akik a baleset valamilyen mértékű veszélyét mindig jelentő eszközökkel, gépekkel dolgoznak, ezekkel keresik meg jövedelmüket. A megállapítás nem kíván pejoratív tartalmat hordozni, csupán tényt közöltem. Mégpedig azért, hogy kiindulási alapként elfogadhassuk: minden lehetőséget meg kell ragadni ennek az esélyegyenlőtlenségnek a csökkentésére!

Az üzemi biztonság érdekében eddig megtett lépések, noha nem csekélyek, mégsem elégségesek. A továbbhaladásnak — mint előbb — két alapvető feltétele van: az egyik a szemlélet, a másik pénz. A kettő nem választható külön. Hiszen a rendelkezésre álló anyagi javak elosztásánál is jelentős szerephez jut a szemlélet. Mégpedig akkor, amikor az objektív és a felismert szükségletek és érdekek szembesítésére kerül sor. A pillanatszerű jelenben csak prognosztizálni lehet, hogy mikor esik egybe vagy válik külön az objektív (a társadalom előrehaladását szolgáló) és a szubjektív érdek. Utólag már mindkettő tényekkel, mégpedig a következményekkel bizonyítható.

Tudjuk, hogy — jórészt a távolabbi és a közelebbi múlt, tehát alapvetően történelmi okok miatt — a gépesítettség terén hazánk jelentős lemaradásban van a fejlett ipari országokkal szemben. A kétkezi, nehéz fizikai munka ma még általánosan elterjedt. Ennek törvényszerű következménye a baleseti sérülések (különösen az olyan hagyományosoké, mint pl. az el- és leesés) nagy száma. E munkavégzési formák felszámolása a társadalom előrehaladásának, a nyereséges gazdálkodásnak egyik alapfeltétele kellene legyen.

Amint várható volt, a nyolcvanas évek elejétől nehezülő gazdasági viszonyok közepette a munkáltatóknak első dolga az volt, hogy a nyereségesség fenntartása érdekében, a teljesítmény (legtöbb esetben az eleve irreális, vagy időközben valószerűtlenné vált terv mindenáron való teljesítése) érdekében, a teljesítmény növelése céljából a biztonsági intézkedéseket szorítsák háttérbe. Az érdekvédelem gyengesége, a privatizáció áttekinthetetlensége, a munkahely elvesztésének rémképe még inkább kiszolgáltatottá teszi a munkásokat. Számos munkaadó — akárcsak a hajdan volt kizsákmányolók ötven—száz évvel ezelőtt — csak saját érdekeivel törődik. Nem véletlenül nevezik sokan a jelenlegi viszonyokat „vadkapitalizmusnak". Épp ezért Marx, majd a századforduló szocialógusainak kemény kritikája sok esetben ma is időszerű. A megállapításokat a balesetelemzések, köztük az egyazon helyen évek során át ismétlődő, azonos jellegű szerencsétlenségek igazolják. Egy balesetet még fel lehet fogni pechként, a benne részesek ügyetlenségeként. *A balesetek sorozata mögött azonban már a környezet törvényszerű hibáit kell feltételeznünk.* Olyan hibákat, amelyekkel szemben az emberek jelentős része nem képes eredményesen védekezni. Miként a

közlekedésben is az egyazon helyen halmozódó balesetek esetében, úgy ugyanazon üzem egyazon munkahelyén és azonos munkavégzési fázis közben ismétlődő balesetek alkalmával is teljesen értelmetlen és felesleges időt, energiát, pénzt fecsérelni a tudatformálás különböző területeire, mint amilyen pl. az oktatás, a nevelés, a propaganda, a büntetés. Ilyenkor csak egy megoldás lehet hatásos: a környezetet — a most tárgyalt esetben a gépi környezetet — kell alkalmasabbá tenni az emberhez.

A gazdasági kényszer és a torz szemlélet mintapéldáit korábban a mezőgazdasági termelőszövetkezetek ipari tevékenységet folytató melléküzemágaiban lehetett leginkább megtalálni. Ma pedig a munkavédelmi szempontból teljesen ellenőrzés nélkül maradó és gombamód szaporodó kisvállalkozások tartoznak elsősorban ide. Hazánkban ma együtt termelnek a jövő század korszerű társadalmát elősegítő vállalkozások és — miként erre a balesetelemzések egyértelműen utalnak — az ósdi, múlt század végi egészségtelen munkamódot, balesetveszélyes munkakörülményeket idéző „kócerájok". A hazánk körülményeit, az emberek gondolkodásmódját, munkakörülményeit, anyagi lehetőségét valamennyire is ismerő számára nem kell különös jóstehetség annak megjövendöléséhez, hogy ez a környezet a szaporodó magánvállalkozásokban fog — még ellenőrizhetetlenebb formában, mint eddig — újratermelődni.

Az állástalanná váló szakképzett és szakképzetlen munkaerő létszámának növekedése olcsó, igénytelen, kizsákmányolható munkaerőtartalékot jelent. Ez a helyzet sok területen lassíthatja a biztonság növelését célzó műszaki fejlődést. A vállalkozások, a nyereségérdekeltség korában miért kellene számos veszélyes, egészségtelen munkát automatizálással felváltani, mikor ott van a mindent elvégző, a gépeknél, környezetkímélő automatáknál sokkal olcsóbb ember? Főleg akkor, ha a gép sem dolgozik az ember helyett gyorsabban, pontosabban, megbízhatóbban?

3.4. Negatívumok a háztartás és a szabadidő körében

Amennyiben a jelent és a jövőt középtávon (kb. az ezredfordulóig) együttesen vizsgáljuk, a legsúlyosabb problémák az OTTHONI és a SZABADIDŐben bekövetkező BALESETEK körében látszanak kirajzolódni. Ha a jelenlegi balesetokozó tényezőket nem sikerül radikálisan visszaszorítani, tíz-tizenöt év múlva valóságos járvánnyal kell számolnunk. A hagyományos veszélyforrások aránya, és így jelentősége a baleseteknek ugyan csökken, de még jó ideig nem hanyagolható el. A környezet jelenleg két fő irányból támad a felkészületlen és emiatt többékevésbé védtelen emberre.

Körülbelül a hetvenes évek közepére tehető annak a folyamatnak a megindulása, amelynek során a lakosság úgyszólván minden rétege új módon kezdte hasznosítani szabadidejét. Erre az időszakra tehető a hivatalos munkaidő 44, 42, majd 40 órára csökkentése és a szabadszombat általánossá válása. Sajnos ugyanerre — pontosabban a hetvenes évek második felére — esik egy korábban ugyancsak ismeretlen körülmény megjelenése: az életszínvonal emelkedésének megállása. A nyolcvanas évek második felétől különösen érezhető életszínvonal-csökkenés, vele együtt a felgyorsult infláció bizonyos életkörülmények között élőket fokozatosan és egyre halmozottabban nehézségek elé állítja. Az embereknek ez a köre rohamosan bővül.

Ez a tendencia a társadalom úgyszólván teljes körében sokkhatást váltott ki. A korábbi fejlődés azonban optimistává tette az embereket. Megpróbálták megkeresni a kiutat. A nagy többség számára ez a több, most már nem ritkán erőn felüli munkában öltött testet.

A több szabadidő ezért sok esetben csak látszat. Valójában a munkahelyen kívüli munkaidő nőtt meg jelentősen. Már a nyolcvanas évek elején elért egy olyan szintet, amelyet nemhogy ma, de ötvenöt—hatvan évvel ezelőtt sem mert volna senki munkásaitól Európában megkövetelni. Sok esetben tehát a tényleges pihenésre, regenerálódásra fordítható idő nemhogy nőtt volna, de jelentősen csökkent. Elsősorban a kényszerűen végzett otthoni, ház körüli munka sokasodott meg.

Az első probléma tehát az, hogy van egy réteg (a mindenkori pályakezdők és gyakran szüleik is), amelyik hosszú éveken keresztül soha nem képes kipihenni magát. Az emberfeletti teljesítmény csak úgy biztosítható sokuk számára, hogy egyrészt erejüket főfoglalkozású munkahelyükön fogják vissza (amire viszont egyre kevesebb a lehetőség), másrészt nem kevesen az alkohol (újabban a kábítószer) mámorában vélik elviselhetőnek ezt a hajszát. (Aki valaha volt ilyen körülmények között, az igazolhatja: az állítás nem alaptalan. Kutatásunk szerint az öngyilkosság — többnyire egyúttal alkoholos befolyásoltság alatt a 19—24 éveseknél a leggyakoribb.) Sajnos sokan vannak, akiknek soha nem adatik meg a sikerélmény. Mire nyugodtan élhetnének, nyakig úsznak az adósságban, testileg-lelkileg megrokkannak. A család az állandó hajszában szétzüllik, s gyerekeik nagyobb hátránnyal kezdik az életet, mint ők egykoron. A testi megrokkanást gyakran nem csak az általános kimerültség idézi elő. Igen sokan szenvednek közülük balesetet. Méghozzá főként azért, mert különböző okok miatt (mert pl. nincs pénzük a szakember megfizetésére, mert ha volna, akkor sem lehetne ilyet felhajtani) maguk végeznek (évente több százezren „Mek Elek" módjára) olyan munkát, amihez egyáltalán nem értenek. Aminek veszélyeit tehát nem is sejtik, nemhogy ellene tudnának védekezni. Itt nem léteznek kikényszerítő munkavédelmi szabályok. Itt nincs szervezett oktatás és továbbképzés. Itt senki nem állítja le a termelést, de még csak nem is szól azért, mert valaki vét a valahol, a ködös távolban megfogalmazott, az érintettek által aligha ismert, legfeljebb a baleset után az áldozatok fejére olvasható szabályok ellen. (Aligha véletlen, hogy a 25—34 évesekre legjellemzőbb, mint egyik leggyakoribb balesetelőidéző forma: az építkezés.) Egyébként minden 1000, otthoni — szabadidős — balesetből 11 kapcsolatos az építkezéssel, 9 az ipari munkával, 8 a fűrészeléssel.

Vitatható, hogy a gyerekek az iskolában megszerezhetik-e azt az ismeretanyagot, elsajátíthatják-e azt a beállítódást, ami életük későbbi folyamán elengedhetetlenül szükséges. Hiszen az összes (a csecsemőtől az öregkorig terjedő) korosztályt nézve 1000 otthoni és szabadidőbalesetből 30 tornaórán, 15 kézilabdázás, 68 labdarúgás és 36 egyéb sportlevékenység alkalmával követ-

kezik be. Minden tizedik baleset helyszíne az iskola.

Az említettek tekinthetők a házkörüli balesetezés társadalmi feltételeinek. Nem kevesebb a probléma a fizikai környezettel kapcsolatban sem. Nem csodálkozhatunk azon, hogy amikor az ellenőrző-apparátussal biztosított állami fő- vagy éppenséggel mezőgazdasági melléküzemágak némelyikében a már vázolt, özönvíz előtti állapotok uralkodnak, akkor ugyanez az otthoni építkezésekre fokozottan jellemző. Miért? Mert először is nincs gép, havan, akkor meg nem olyan és nem akkor kapható, amilyen és amikor kellene. Ha az eddigi óhajok teljesülnek is, még további bökkenők állnak a gyanútlan személy útjába. A munka végzésére látszólag alkalmas a gép (pl. keveri a betont), csakúgy „házilag fusizott", szakember által sohanem ellenőrzött a masina. Sokszor valódi csoda, hogy ezek az életveszélyes találmányok miképp képesek évekenkeresztül baj nélkül működni.

Aki nem különösebben jól informált, vagy éppenséggel nem a biztonságtechnika professzora, az azt hihetné: legalább a boltban kapható árucikkek kifogástalanok. Hiszen ezek mindegyikének ma már minőségellenőrző vizsgálaton kellene átesnie. Leszögezhetjük: egyelőre hiú ábránd azt hinni, hogy e téren nyugodtak lehetnénk. A probléma már ott kezdődik, hogy lakberendezési cikkeink javarésze nemhogy ízléstelen, hiján van bármiféle korszerű formatervezésnek, de kifejezetten balesetveszélyes. Sebészek és ortopéd szakorvosok a megmondhatói, hogy mennyi súlyos, nem ritkán maradandó sérülést idéz elő pl. a lekerekítetlen asztalél és -sarok, a súlypontot figyelmen kívül hagyó, rosszul tervezett szék, a csúszásgátló nélküli szőnyeg, a rögzíthetetlen létra — hogy csak a leggyakoribb veszélyforrásokról szóljunk. (Ez a számokban is visszatükröződik: a balesetek több mint egyharmada lakásban történik és minden 1000 otthoni szabadidő-balesetből 433 elesés, 9 pedig fürdőkáddal kapcsolatos.) Tévedés azt hinni, hogy pénzügyi akadályok állják útját a korszerűsítésnek. Első pillantásra is belátható, hogy pusztán egy-két (igaz, a szépséget és a biztonságot egyaránt fokozó) munkaműveletről van szó. *Szemléleti akadályai vannak a józan ésszel alig belátható korszerűtlenségnek.*

Szakemberek felfigyeltek arra, hogy a — leggyakrabban — külföldről behozott barkácsgépek összehasonlíthatatlanul balesetveszélyesebbek a magyar embernek, mint pl. az osztrák, a nyugatnémet, vagy éppen angol embertársainak. Vajon miért? Egyrészt azért, mert e gépek egy része egyáltalán nem akárki, hanem kellő alapismerettel, olykor kifejezetten szaktudással, de legalábbis a gépi környezetben elengedhetetlenül szükséges veszélyérzettel rendelkező emberek kezébe való. Ma láncfűrészgépet bármelyik nagyobb áruházban lehet vásárolni. Ez azonban még nem jelenti azt, hogy a gép eleve olyan, hogy használója képtelen magában kárt tenni. Az ilyen, különösen veszélyes szerkezeteket előbb meg kell tanulni kezelni. Nem otthon, mindjárt „éleslövészeten". Nyugaton biztosítótársaságok és egyéb, balesetmegelőzési feladatot aktívan magukra vállaló intézmények rendeznek tanfolyamokat a laikusok számára. Ráadásul hazai importcégeink a barkácsgépek jelentős hányadánál elfelejtik behozni vagy itthon legyártatni és a gépekkel együtt árusítani a fontos biztonsági berendezéseket, kiegészítő védőeszközöket. Körfűrészhez nem kötelező megvásárolni a védelmet jelentő kesztyűt, köszörűgéphez a védőszemüveget. (Újabb téma volna annak részletezése, hogy az itthon kapható védőeszközök mennyire korszerűek, mennyire „hordatják magukat" az emberrel, mekkora propagandát fejtenek ki az erre illetékesek és a kárelkerülésben közvetlenül érdekeltek, s nem utolsósorban: lehet-e egyáltalán ezeket kapni?) A 25—44 éves korosztály építkezés mellett leggyakoribb baleseti forrása a barkácsolás során végzett tevékenység. Minden 1000 otthoni balesetből 30 ilyen tevékenység során történik.