

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGRÓL NAPJAINKBAN

Nagyjából teljes az egyetértés abban, hogy az elmúlt négy év alapvetően különböző volt nemcsak az elmúlt negyentől, hanem a nyolcvanas évek korábbi időszakától is. Mindazonáltal hiba volna azt gondolni, hogy a legutóbbi és a korábbi időszak között nincs szoros összefüggés, ha úgy tetszik: szerves kapcsolat. Helyesebb a kilencvenes évek eddig eltelt időszakát inkább úgy tekinteni, mint ami egy korábban megindult folyamatsor hírtelen felgyorsulása, és azáltal minőségileg megváltozása. Egyetértnek a megfogalmazással, ami szerint „egy olyan jelentős társadalmi átalakulás, átstrukturálódás zajlik immár 5-10 éve, amit Durkheim fogalmi rendszerében gondolkodva a társadalom teljes anómális állapota kísér, és amely a megelőző társadalmi berendezkedés totális gazdasági, erkölcsi és politikai csúszásból ered. Az is ismert, hogy ilyen periódusokban az ún. mikrocsoportok szétzilálódhatnak, szétesnek, a deviancia ugrásszerűen növekszik.” Itt idézem azt a megállapítást is — bár erre még később visszatérek —, hogy „az ilyen, ún. világgépifodás következményei leginkább a társadalom alsó rétegét sújtják.” (Tauber, I.: Kultúra — társadalmi változások — bűnözés. Kriminológiai Közlemények 47. kötet (1993.) 50-89. pp.)

A rendszerváltás hatása a devianciára

Valamennyi társadalom stabilitásának egyik elengedhetetlen alapfeltétele a szilárd értékrend. Ez alapozza meg a különféle viszonyok közötti az eligazodást, a helyes döntést biztosító önkéntes normakövetést, s ezen utóbbiak közül a társadalom érdekelt jól-rosszul közveffelt, de mindenképpen irányadó jogi normák érvényre juttatását. Amennyiben az értékrendben — gyors, gyökeres vagy éppenséggel robbanásszerű társadalmi változások eredményeképpen — akár csak átmenetileg is zavar keletkezik, az egyén részint nehezebben orientálódik, részint hajlamosabb a normákat a közösségtől esetleg eltérő saját érdekelnek megfelelően „újragondolni”. Lényegében ez a folyamat indult meg lassan már a 80-as évek elejétől-közepétől, s vált dominánssá az 1990-91-es esztendőkből. Ekkor az értékrend zavarai — nemcsak nálunk, hanem a társadalmi-gazdasági-politikai változásokkal érintett egész régiókban — olykor látványos formákat ölthettek és mind a legfelső hatalom, mind a felső-közép és alsó szintű hatóságok tevékenységében is nyomon követhető. Ezek legjellemzőbbje az elbizonytalanodás, konkrét helyzetekben döntések halogatása vagy utóbb megállapíthatóan rossz döntések meghozatala.

Szinte természetes, hogy ezzel egyidejűleg megszorított azoknak a száma, akik soha nem rendelkeztek a közösség szempontjából teljes vagy nagy mértékben adekvát értékrendszerrel, s akiknek döntéseik korábban sem a morális, hanem csupán a külső kényszerítő ereje, a rend, a normaszegés következményeitől való féltelém tartotta kordában. Közülük ebben az átmeneti időszakban sokan úgy gondolják, hogy a meggyengült, elbizonytalanodott hata-

lomtól nem kell tartani, esetleg — az emberek belső, pozitív morális parancsait továbbra is követve, aszerint viselkedve — nagy többség passzivitását észlelve — azt, hogy a demokrácia egyenlő az anarchiával.

Rövid néhány év távlatából visszatekintve úgy tűnik, hogy régióinkban a rendszerváltás hardvéra és a társadalom számára nem kívánatos következményeit annál gyorsabban és annál inkább kerülik a felszínre, minél viharosabb és előkézzellenesebb volt az változás. Ma úgy látszik, hogy a bűnözés és a deviancia egyéb súlyos formái inkább jelentkeztek, pl. az egykori Szovjetunió utódállamaiban és a hajdani NDK lakossága körében, mint a Magyarországgal sok tekintetben hasonló utat járó Lengyelországban, vagy Csehországban. Részint a változások rendszerváltást megelőző bizonyos fokú előkészítettsége (ilyen volt pl. Magyarországon a háztáji vagy a második gazdaság), részint a rendszerváltás utáni rövid időszak egyébként sokakat ingerlő s más dimenziókban valóban a fejlődéstől való lemaradással fenyegető lassú haladás úgy tűnik, hogy elősegítte a változott körülményekhez való viszonylag jó alkalmazkodást. A büntetődeviancia korábban is ismert és a közvéleményt irritáló fajtái a korábbiól ugyan magasabb szinten, de stabilizálódnak látszanak, sőt 1992-től bizonyos mértékű csökkenés jelei is mutatkoznak.

A statisztikai számok jelentősége

Szakmai körökben hosszú ideje vita folyik a mért statisztikai adatok információtartalmáról, a közzét számok megbízhatóságáról. Valószínű, hogy ezek a viták sohasem fognak teljesítséggel nyugvóponttra jutni. Mint ahogy vélhetően a számadatok megbízhatósága mindig csak bizonyos szintet ér el, s ezért helyes értelmezésük különösen fontos.

Az adatok értékelése egyellen ország idősorában sem problémamentes. Még inkább kell fenntartásokkal fogadni a különböző országok adatainak egybevetését. Azonban ezen adatok között mindig vannak olyanok, amelyek a valósághoz nagyobb és vannak olyanok, amelyek kisebb valószínűséggel közelítenek. Természetesen egyes országokon belül és olykor alapvető változásokat produkálhat a mérési módszer módosulása. Ennek a rendszerváltás kapcsán olyan radikális esetet is előfordulnak, mint pl. az egykori Szovjetunióknak a legvégső időköz gondosan likolt, vagy az egykori NDK bukásának pillanatáig folyamatosan „sminkelt” mérőszámot. (A korábbi időszak valódi adatainak közelítő becslésével ezen utóbbi országokban napjaink külön e célra képzett specialista foglalkoznak.)

E sorok olvasói egyrészt tudják, hogy Magyarország már igen régóta olyan megbízható statisztikai rendszerekkel dolgozik, amelyekre — rendszerváltáson innen és túl — nemzetközileg is büszke lehet. Ez természetesen nem jelenti azt, mintha idehoza nem volna latencia, a különféle cselekmények és jelenségek széles körében végzett mérések nem tar-

alkalmaznának olykor igen nagy hibacsoportokat is. Ez azonban általában nem a feldolgozás minőségét, hanem magát a mérendő jelenséget és annak társadalmi kezelését minősíti. Nem a statisztikai rendszer hibája pl. az, hogy a lapásoknak csak egy töredéke jut a hatóság tudomására, s az sem, hogy a személyi sérülések balesetek jelentős része (elsősorban a könnyű sérüléssel járók) nem kerül nyilvánosságra, s így a baleseti statisztika adatainak többsége hiányzik.

Mindezekre tekintettel aligha vélelten, hogy a bűnügyi statisztikákban a nemzetközi összehasonlítás egyik legmegbízhatóbb és leghasználhatóbb adata az emberölések száma. A közlekedési balesetek elemzésénél pedig a balesetekben meghaltak száma igazán el lehátelésebben annak ellenére, hogy az elhalálozás időpontja országoként eltérő lehet, s ezért az összehasonlítások különféle korrekációs számokat is szoktak alkalmazni.

Vannak a statisztikára nagyobb és kisebb befolyást gyakorló számok. A kimondástatisztikára pl. az imént említett emberölési adatokban bekövetkező két-háromszoros növekedés vagy csökkenés gyakorlatilag semmiféle hatást nem gyakorol. Ott a bűnesetek többségét kitevő domináns elleni eliktumokban tapasztalható mozgások a magyónások. Ez pedig jelentős forrású hatást jelent akkor, ha valaki csak a statisztikai számok alapján akarna egy ország bűnözési helyzetéről véleményét formálni. A közlekedési balesetekben használatos viszonyszámok egyik-másik tagja lehet olyan, amiben hatalmas mértékű változások a végső számadatokban allg-allg tükröződnek vissza. Bárki kipróbálhatja, hogy ha mondjuk a ftezer személygépkocsira jutó halottak számának alakulását kiszámítva a járműszámánál 40-50 ezer személygépkocsi-egységnyit „tévőd”. A viszonyszám jellegéből fakadóan olyan, hogy ekkora hibahatárt könnyedén elvisei.

Hasonló a helyzet, amikor az eladott motorbenzin mennyiségéből számoljuk vissza a kocsipárk évi kilométerfutását. Néhány millió liter ide vagy oda a végső számoknál mit sem változtat.

Már csak ebből is következik, hogy egy-egy ország közbiztonsági, baleseti helyzetét csak a számok alapján megjelteni nem szabad, mert az ilyen szemlélet az összetett valóság végtelen és megengedhetetlen leegyszerűsítését jelenti. Ez csupán egy — a többihez képest minden hibája ellenére is viszonylag leginkább objektív — adat. Azonban a lakosság közérzetét számos egyéb objektív, de még inkább szubjektív tényező befolyásolja. Ilyenek pl. a lakosság egyes csoportjainak beállítódása bizonyos devianis jelenségekhez, az ezektől való féltel mértéke, a lehetséges „védszájratok” ismerete és alkalmazásának elterjedtségi foka, a tömegjátékozottat által kusgörtzött helyzetkép és közvélekedés.

Ma pl. általánosan elterjedt vélemény, hogy a rendszerváltás kezdetei óta a bűnözés rohamos elterjedésnek indult, s ez a folyamat mind a mai napig tart. Ezzel szemben a számok azt egyrészt azt igazolják, hogy a bűnözés növekedése már a 80-as évek elejétől erőteljes növekedésnek indult, s ez a folyamat a rendszerváltás kezdetekor csak hirtelen és ugrásszerűen felgyorsult; másrészt azt, hogy 1992 eleje óta a mért időszak végéig (1992. július) már folyamatosan

csökken. Ez nem mond ellent olyan tényeknek, mint a bűncselekmények struktúrájának részbeni megváltozása, a bruttó fajtás fokozódása, a szervezett bűnözés súlyának növekedése, a bűnözési kapcsolatok nemzetközivé válása. Ezek azonban nem mennyiségi, hanem minőségi mutatók, amely utóbbiakat ellent a nagyon elleni bűncselekmények már említett súlya. A tényleges csökkenési adatok mögött az e körben tapasztalható kedvező változások rejtenek.

A közlekedési balesetek — és ezeken belül a balesetek során meghaltak — számában a változások a bűnügyi statisztikákban megfigyelttel majdnem analóg módon jelentkeznek. Itt is a 80-as években, annak inkább a közepétől indultak meg kedvezőtlen tendenciák, amelyek azután 1989-1991. között ugrásszerűen megnöttek és tisztázott adatokban kulmináltak. Azóta viszont ezen a területen is megindult a kedvező változás. A csökkenés mögött ma még nem teljesen ismert és bizonyított okok húzódnak meg.

Tény viszont, hogy mind a bűnügyi, mind a baleseti statisztika a 90-es évek fordulóján készített prognózisokat nem (nem hogy azok pesszimista, de még csak az optimista változatot sem) követi. A nyugati szakemberek hajlamosak voltak a korábban hamis adatokat közli NDK-ban szerzett tapasztalatokat adaptálni más közép-európai országokra is, noha ez utóbbiak sok szempontból sem egymással, sem az említett „mintacsorzzal” nem vehetők össze. Ezek egyik leglényegesebbike véleményem szerint a már említett fokozatos és lassú változás, a változások előkészítettsége, a rendszerváltás kezdetekor sokat által kívánatosnak tartott soktiterápia elmaradása. (Ami természetesen nem jelenti azt, hogy — mint már említettem — a lassú változás az egész gazdaság és társadalom számára minden vonatkozásban feltétlenül hasznos.) Az NDK-ban bekövetkező robbanásszerű kedvezőtlen változások is hozzájárulhattak ahhoz, hogy Magyarország 1992-ben történelmi közlekedésbiztonsági átlátlóságot olyan külföldi elemzés is készült, amelyik 1995-re 5000 közlekedési baleseti halottat jósol. (E jóslatok mögött természetesen más — pl. önzó üzleti — szempontok is meg húzódnak, ezek elemzése azonban nem a tanulmány témája.) Az ilyen elemzés egész egyszerűen semmibe vette a vizsgálatkor már érzékelhető folyamatok, továbbá teljesen figyeltem kívül hagyta a balesetekre hatást gyakorló társadalmi folyamatokat. Vagy éppenséggel azt feltételezte, hogy — miként néhány szomszédos országban úgy nálunk is — a régi rend helyébe a közös és nem egy a diktatúra és a demokrácia között ugyan köztételt jár, de mégis csak fokozatosan stabilizáló új struktúra lép.

Mindezenáltal a nyugatiak pesszimista jóslata nem nélkülözött minden tudományos alapot — ideértve saját korábbi tapasztalataikat is. A ma fejletlen motorizált országokban épp a hazaival azonos vagy nagyobb hasonló motorizációs fokon „szabadult el a pokol”, s látszott a baleseti járvány megfékezhetetlennek. A halvtanas évek végén, a hetvenes évek elején váit a gépkocsi csaknem mindenki számára elérhetővé. Úgy ettől kezdve azok is tömegesen valóban mögött üthettek, akik elsősorban nem törvényteliségeikről, nem a mások érdekének figyelembevételéről, nem a köztiményeket jónak méltalagól ritkóváltásukról voltak híresek.

Várakozások és feladatok

Közhely, hogy régióinkra mi sem jellemzőbb, mint a jövőbeli jelenségek kiszámíthatatlansága. Az előzőekben bizonyítottan igyekeztünk azt az ugyancsak eredetileg semmiképp nem nevezhető felismerést, miszerint a devianciák külföldi formái kapcsolatban vannak a társadalmi-gazdasági változásokkal. A gazdasági viszonyok átalakulásából a társadalmi többsége egyelőre csak a negatívumokat észleli. Azonban tény, hogy lassacskán és felémás módon kidolgozott látványos piacgazdaság bizonyos hatással máris érzékelhető. Úgy pl. néhány év alatt alapvetően megváltozott a magyar gépjárműpark összetétele. Ennek inkább szokás árnymint elgőnyös oldalairól szólni. Gyakrabban hallunk a hazánkba importált („fejlett Nyugatról” exportált) roncokról, az új vagy annak látás, nagy végsőbességre képes autók vezetőinek felelőtlen és tapasztalatlan szögüldözésairől és más hasonló, gyászos következményekre vezető legújabbkori átkoktól. Szinte alig történik említés arról, hogy e sokat szokat autómárkák még a maguk ósdiágában is főbbnyire nagyobb aktív és passzív biztonsági paraméterekkel rendelkeznek, mint a behozatalukkor hazánkban tömegesen elterjedt „szocialista” márkáké. Kevés szó esik arról, hogy a megváltozott kocsiпарк kevesebb szennyelet bocsát ki, mint a korábbi. Arról sem igen szól a fáma, hogy a tágasabb autóknak mennyivel nagyobb egy-egy ütközés esetén az energiaelnyelő felületek, hogy kicsoda különbségek mérhetők társas- és dabszfékék, gumifoltók és profilpusok között.

Régi igazság, hogy az a szabályozás az igazán jó, amely képes előre menni az emberi gyarlóságunk, amely alkalmas arra, hogy az egyént — különféle módszerekkel — a helyes magatartásra ösztönözze. Épp ezért kiemelkedő fontosságú az embert körbevevő környezet. Az itt található különféle információk meg is nehezíthetik, ám kedvező esetben meg is könnyíthetik a szabálykövető és egyben szituáció-adekvát döntést. Tudjuk, hogy az autópálya vagy a kétszer két sávos autótű nagyságrendekkel nagyobb biztonságot ad, mint a hagyományos út. A jól összehangolt lámparendszer a kívánatos sebesség követésére ösztönöz az autósokat, míg ennek ellentéte csábítja a vezetőket a gyorsraállításra, a „korak” illosba hajtásra. És itt már el is érkeztünk mondandónk legfontosabbikához: az érdekek viselkedés-szabályozó szerepéhez. Valósággtól elrugaszkodott az a gondolkodásmód, amely azt képzei, hogy elsősorban a hagyományokon, morális megfontolásokon, erkölcsi alapokon nyugvó döntések jellemzőek az egyénekre. Célzerű volna végre tudomásul venni, hogy a jelen kor polgárai a példaként eléjük állított vagy önként választott emberek többségétől egyet tanul: azt, hogy egyéni, kisebb közösségének érdekében minden más szempont alá alárendelt helyes. A kapitalista világ legfőbb mozgatórugója az érdekek feltétlen prioritása. Ez a siker legfőbb záloga, akár vonzóan tartjuk ezt a mentalitást, akár nem. A hagyományok, a morális szempontok csak az érdekek által vezérelt alternatívák skálájában dominálnak, mégpedig a tekintetben, hogy valamelyik lehetséges változat az egyén számára egyáltalán meg-

fontolásra való-e vagy sem. Az előzőekből következik, hogy az ember viselkedését szabályozó eszközök akkor működnek kielégítően, ha azok a közösség számára kedvező irányba befolyásolják az egyént, megghozza úgy, hogy a tevékenység az egyén felismerés és viselkedését szabályozó érdekeivel egybeesik.

Ilyen megközelítésben érdemes megvizsgálni akár a gépkocsi szerepét, akár a biztosító cégek tevékenységét, akár a jogalkotás és jogalkalmazás, ezen belül a rendőrség ténykedését. Ez utóbbi kapcsán nem csökkenő vita zajlik arról, hogy mivel lehet inkább az önkéntesen normakövetésre nem mindig hajlandó polgár viselkedését hatékonyan befolyásolni és az miként hozható inkább összhangba a hatóság által képviselt hivatott társadalmi és egyéni érdekekkel? Inkább a viszonylag ritkán és kiszámíthatatlanul bekövetkező, ám sokkolóan kemény vagy inkább az elkerülhetetlen, ám viszonylag enyhébb büntetés felel-e meg inkább a közösségre racionálisnak? Korábbi viszonyaink között az utóbbi feltevés követése látványos inkább célravezető. Rendőrségünk jelenleg — a motorizáció fokához mérten enyhén szólva hézagos — állománya, valamint az ország fejlesztési lehetőségét szem előtt tartva hajlik arra, az előbbi, tehát a kevésbé elkerülhetetlen, de sokkal büntetési eszközök mellett voksolnak. Mielőtt még bárki emberi jogi, szociálpolitikai vagy morális megfontolásokon is nyugvó, nyugati példákra hivatkozna, egy megjegyzést kell tennem. Ennek lényege, hogy egyazon földrajzi-politikai régióon belül a két rendszer békésen egymás mellett élhet egyazon cél érdekében. Finnországban pl. inkább az elkerülhetetlenségre, Svédországban inkább a sokkolásra helyezik a közlekedés ellenőrző hangsúlyt. Előbbi országban sok a sebességmérés, sok a radar és viszonylag humanusabb a büntetés is — utóbbiban viszonylag kisebb az ember esélye, hogy gyorsraállításért tettenéjék, de ha ez bekövetkezik, néhány havi bruttó jövedelmének bücsül mondat. (A példa tehát egyúttal cáfolat mindazoknak, akik vélekedése szerint a sokkal büntetés nem európai módszer.) Az elkerülhetetlen büntetés hátterében áll a napjainkban ismét gyakran vita tárgyát képező, a járművezetők magatartását folyamatosan kontroll alatt tartani hivatott ún. szabálysértési pontrendszer. Ennek — ezen elv következőes végigvitele esetén is — legáltalában két baja van: túl drága és nem illik hazai hivatalaink bizonyos fokú és csak lassan változni látványos slampoosághoz. Képzelnék el, amikor egy adatbevitellel foglalkozó hivatalnok a szabálysértési hatóság határozatlan nyugvó büntetőpontot véletlenül nem annak acaja, aki megérdemli, vagy nem annyit ad, amennyit megérdemel. Egy ilyen rendszer viszonylag hibátlan működéséhez ólasi figyelem kell. Erről talán a mintául szolgáló németek tudnának a legtöbbet mesélni... Azt azonban tudni illik, hogy a pontrendszert csak akkor érdemes egyébként is bevezetni, ha az utakon sok a rendőr, ezek jól fel vannak műszerezve bizonyított eszközökkel (készülékekkel), a szabálysértési eljárás egyszerű és gyors, a büntetés észszerű közelségben van az elkövetett szabálysértéshez, továbbá a rendőrség kommunikációs hálózata annyira fejlett, hogy az adatátvitellel (ideértve a visszakeresést is) zavartalanul

tekinthető. Ha a felsoroltak (amelyek korántsem tartalmaznak a teljes „kivánságlistát”) bármelyike ún. gyenge láncszem a rendszerben, úgy a megvalósítás csak óriási összegek elherdálására alkalmas. Továbbá arra, hogy a rendszer utóbbi időben nehezen visszazsereznél látszó tekintélyét ismét hosszú időre lejáratja. Kedvezőtlen esetben ugyanis nem sikerül az emberek egyéni érdekeit azonos vágyágyra állítani a közérdekek képviselői hivatott hatóságok érdekeivel. Ekkor pedig végső fokon a védeni szándékolt közérdekek sérül.

Talán az eddiginél nagyobb figyelmet kellene fordítani arra, hogy miként képesek a kezdő vezetők belleszedni. Az érdekvérvényesítéshez nekik sincs kevesebb joguk, mint gyakorlattal bíróságnak. Az érdekeltségek ismerésében azonban ma nagyon elterjedt háttérrel rendelkeznek. A tanulmányok, a külvilág ingereire adott reakciók, ezeken keresztül az érdekek artikulálása egészen más lehet egy autót gyerekkorában legfeljebb buszból látott egyén, és egy olyan ember esetében, aki iskoláskora egy részét személygépkocsiban töltötte egy olyan apa mellett (jobb esetben a háta mögött), aki az önzés viselkedésformáit plántálta magzatába. Mégint más élményekkel indult újjára az ifjú, aki már voltörforgalomba előtt a gyakorlatban megismerte a neves mondatot: „Itt szép lehet, de okos aligha”.

Kütn kell szólni egy fokozatosan szélesedő rétegről: a szegényekről. Körükben viszonylag nagy számban vannak a kulturálisan, iskolázottsági szempontból hátrányos helyzetűek. Közülük sokan az élet számos területén küszködnek belleszedési zavarokkal. A balesetekben mindig is számárányukat messze meghaladóan vettek részt. A helyzet napjainkra „csak” annyiban változott, hogy amíg korábban csak elvélve jutottak gépkocsi közelébe, manapság a használt kocsik piaci áral a helyükre kerültek. Ez pedig azt jelenti, hogy pár ezer forintért már lehet kerekeken guruló, más emberek bosszantására, rosszabb esetben emberi élet kioltására kíválóan alkalmas „szerszámot” vásárolni. Mint arra a külföld, s korábban már említett tapasztalatok alapján számítani lehet, nem az újgazdagok luxusautóikkal, nem a selyeműk olykor alkoholfülmörös éjszakai bóklihasználóikkal, hanem ők: a társadalom perifériáján élők, de gépjárművel rendelkező elesettjei fogják a jövőben a legtöbb galibát okozni. Nem vigaszt ebben, hogy a rendőri szelőkció szórónyban mindig is jól működött, s így ellenőrzésük, forgalomból való kiemelésük esélye — a jogállamiság nagyobb dicsőségére — mint Nyugaton, úgy nálunk is sokkal nagyobb, mint konszolidáltabb körülmények között élő társaiké. Itt érdemes még egy kérdéssel foglalkozni, mert az állásfoglalás a most említett kört érinti legérzékenyebben. A neoklasszikus büntetőjog eszméjének fokozatos térdmódításával párhuzamosan egyre gyorsabban és mind többen vonják kétségbe a büntetések kiszabásának során az egyéniesítés eszméjének létjogosultságát. Az említett irányzat azt vallja, hogy a büntetés elsődleges célja a közvélemény számára annak demonstrálása, hogy a társadalom többségének akaratát, ér-

dekeit képviselői hivatott jogalkotó nem tárl el a normásértést. A büntetés mértékében testet öltő megrovás súlya attól függ, hogy a normásértés közvetlenül vagy közvetve mekkora veszélyt jelent a társadalomra. Ha emellett a büntetés az egyén felkeltését is alkalmas kedvező irányba befolyásolni, az természetesen nem tekinthető szerencsétlenségnek, de nem ez a büntetés célja, pusztán kivánatos mellékhatásként kellene megvárni. Egy ilyen felfogás — amelyik tehát a normásértés súlya szerint osztja a büntetést — nem tud mit kezdeni az egyén speciális helyzetével, nem attól lesz a filoszba hajtó inkább vagy kevésbé veszélyes a társadalomra, hogy anyagi helyzete jobb-e vagy rosszabb, hanem egyedül attól, hogy teremtett-e veszélyhelyzetet, s ha igen mekkorát. A társadalom számára szánt jézésértékű büntetésnek pedig a normásértés súlyát kell pénzben is kifejezve „honorálni”, nem pedig az egyén vagyoni állapotát. Ha a zebmán az autós 50 km/h-val elgázol egy gyalogost, akkor az nem hal meg kevésbé akkor, ha szegény úti el. (Némi cintmussal hozzátehetjük: a helyzet épp a fordítottja az ímélt állításnak: a gazdag korszerűbb autójával azonos elütési sebesség esetén nagyobb eséllyel ad az életnek, mint a szegény a maga negyedszázad évtől elvek szerint készített járművével.) Épp ezért a gyalogosnak elsőbbséget nem adó autóst — e felfogás szerint — egyéni körülményeitől függetlenül egyenlő mértékkel kell meg- és állítani. (Megjegyzem, hogy e felfogás követése természetesen nem teszi semmissé azokat az aggályokat, amelyek szerint előfordulhat, hogy az egyéntől a konkrét szituációban valamilyen oknál fogva nem várható el az iránymúttal norma követése, mert önhittájan kívül nem képes eléget fenni az előírásoknak.

Végül: Egy eredményes közlekedésbiztonsági programnak a gyakorlati megvalósítás alkalmasával mindenképpen tekintetbe kell vennie az érintettek szükségletét és érdekeit. Ez egyaránt vonatkozik mind a közlekedőkre, mind a rájuk közvetlen befolyást gyakorló szervezetekre és intézményekre. Az ország helyzetével harmonizáló szabályozási tevélékenység lassú, ám jól érzékelhető sikereket garanzál. Mindentéle küldetésúdosatos szemlélettel távol maradv az kell megvizsgálni, hogy az emberek miért ragaszkodnak a személygépkocsi használatához, miért vásárolnak olykor egy közepes minőségű családi házzal egyenértékű járművet annak ellenére, hogy — látszólag, közvetlen érdekek szempontjából — ez ésszerűtlen. Csak érdekek artikulálása és megfelelő alternatívák felkínálása után várható el, hogy az emberek részint szükséglet — részint érdekorientációja megváltozzon. Ezek részletes kifejtésére a helyütt nincs lehetőség, bár az előzőekben megpróbáltam közülük néhányat felvázolni. Most csupán azt hangsúlyozom, hogy a szabályozás akkor kecsgettel sikerrel, ha a köz-, a csoport és az utóbbi években nagyon sokszínűvé vált egyéni érdekek harmonizálása megvalósul. Az olykor ember ellentmondó látszat ellenére is úgy gondolom, hogy az ennek racionális lény!

Dr. Irik Ferenc