

## TÁRSADALOM ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A tudományos-technikai fejlődés, a változások felgyorsult folyamatai az emberiséget eddig ismeretlen alkalmazkodási körülmények közé szorították. Tekintettel arra, hogy a tudat – döntő mértékben az egyénnek a társadalmi munkamegosztásban elfoglalt helyétől függően – mindig kisebb-nagyobb lépéshátrányban van a lét mögött: az adott társadalom által létrehozott valóságjelenségekhez nem mindenki tud egyformán alkalmazkodni. Az emberek kisebb vagy nagyobb csoportja képtelen a megváltozott körülmények között megelégni azokat a magatartásmódokat, amelyek számára a feltűnésmentes viselkedést, az uralkodó normákba való beilleszkedést garantálják.

Nem véletlenül használtam az alkalmazkodásképtelenség kifejezést. gaz lehet ugyan, hogy az egyén olykor tudatosan, olykor tudattalanul helyezkedik szembe e normákkal. Amikor azonban az egyén viselkedését kívülről szemléljük: e kettő – már csak bizonyítástechnikai nehézségek miatt is – lényegében egyre megy.

A mai magyar társadalom egyik ilyen területe a közlekedés. A közepesen és magasan fejlett társadalmakban a közlekedés az a színtér, ahol az emberek legszélesebb rétegei vétenek a társadalom által egyébként pontosan körülírt és preferált normák ellen. Ezen a területen a legszélesebb azoknak a személyeknek a köre, akiknek potenciálisan szembe kell nézniük a jogi szankcionálásban is megnyilvánuló társadalmi rosszallással.

Joggal állapítja meg Illyés Gyula: “Évtizedeinknek egyik legleleplezőbb társadalomvizsgáló, ám ugyanakkor képesség- és jellemfaggató eszköze kétségtelenül az atomerő előtt a gépkocsi. Nemcsak azokat bírja lelki nyilatkozatra, akik vezetik, hanem azokat is, akik kerülgetik.

Összefoglalva: országok és népek benső világáról szolgáltat megszámlálhatatlan tömegű adatot az, hogy miképp viszonyulnak a gépkocsihoz,

akár mint élvezői, akár mint szenvedői.”

Magyarországon a motorizáció az 1960-as évek kezdetétől indult rohamos fejlődésnek. Ma már több mint tízszer annyi gépjármű rója utainkat, mint negyven évvel ezelőtt. Szerencsére a balesetek, a szerencsétlenségek során meghaltak száma ennél kisebb mértékben: “csak” közel kétszeresére növekedett. Ez annak köszönhető, hogy hazánkban is megfigyelhető az a többfokozatú fejlődés, amelyen a ma már magasan motorizált országok is végighaladtak. Ennek első fázisában a gépjárműszám gyarapodásánál gyorsabb ütemben növekedett a balesetek száma, majd kettő nagyjából együtt változott; ezt követően a balesetek száma járműszámnál kisebb mértékben, de még mindig növekedett: végül – számos tényező együtthatásaként – a járműszám további dinamikus növekedése mellett a balesetek száma stagnált, illetve csökkenő tendenciába ment át. Igaz ugyanakkor, hogy alig egy évtizede: 1990-ben sokkal rosszabb volt a helyzet. Ebben az évben csaknem négyszer annyian veszítették életüket az utakon, mint 1960-ban, míg az ezredfordulóhoz közeledve az 1990. évi halottszámnak alig több mint a felével számolhatunk.

A motorizációs fejlődés természetesen nemcsak a balesetek számában tükröződik vissza, hanem egyéb, a balesetekkel ugyan összefüggő, de lényegében más jellegű deviációs formákban is. Ezek közül kiemelésre kívánkozik az ittas vezetés, a segítségnyújtás elmulasztása, illetve a cserbenhagyás, valamint a gépjárműlopás. (A legutóbbi jelenségekört általában nem szokás a közlekedési bűncselekmények, a közlekedési bűnözés részének tekinteni, s a közlekedés biztonságához való viszonya is csak közvetett jelentőségű. Ezért a továbbiakban én sem foglalkozom vele.)

### 1. Baleseti helyzet a hazai és a külföldi statisztika tükrében

Sokan és alappal hangoztatják, hogy ugyanazokkal a statisztikai számadatokkal bizonyos tényeket be is lehet bizonyítani, de meg is lehet cáfolni. Az értelmezéstől, a számok mögött rejtőző jelenségek magyarázatától nagyban függ a végső benyomás.

Nem veszélytelen vállalkozás akár egyazon országokon belül hosszabb időtávon keresztül törvényszerű összefüggéseket levonni, akár különböző országok között rövidebb időtartamon belül összehasonlításokat végezni. Még kockázatosabb különböző országok viszonylag hosszú idősorait egybevetni. Ennél csupán a közép- és hosszú távú előrejelzés hordozhat több bizonytalansági tényezőt.

Hazánk baleseti helyzetének elemzése bizonyos nemzetközi kitekintéssel egybekötve történik majd meg, mégpedig két fő mutató szem előtt tartásával: a tízezer gépjárműre jutó halottak, valamint az ezer sérülteire jutó meghaltak számát figyelembe véve. A már említett korlátozó szempontokat is tekintetbe véve ez a két szám látszott a legtöbb információt hordozónak s egyúttal a legmegbízhatóbbnak mind jelenlegi, mind várható jövőbeli szereplésünk megítéléséhez.

Ezt megelőzően nem árt azonban arra utalni, hogy az elmúlt csaknem négy évtized során (1960-1996 között) hazánk közútjain 54 193 ember vesztette életét. Hogy ez sok-e vagy kevés: megítélés kérdése. Hasonlóképpen vélekedhetünk a balesetek által előidézett, mérhető anyagi veszteségekről. A népgazdaságot (mindannyiunkat) az elmúlt negyedszázad során – mai áron számolva – mintegy 1 000 milliárd forint anyagi hátrány érte. Összehasonlításra alkalmas példa: a gépjárművek ellopásából keletkező éves kárösszeget 30 milliárd forintra becsülik. Vagy: a közlekedési balesetek sérültjeinek évi kórházi kezelési költsége mintegy 2-2,5 milliárd forint.)

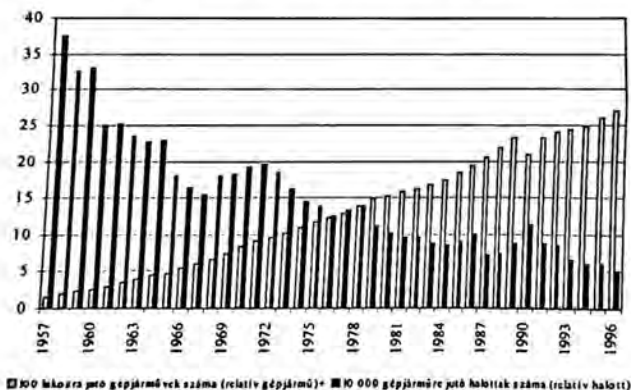
Mindebből megállapítható, hogy a társadalom igen nagy árat fizet a közlekedés által nyújtott előnyökért. Nyilvánvaló, hogy minden rendelkezésre álló lehetőséget ki kell használni annak érdekében, hogy ez az áldozatvállalás a jövőben erőteljesen csökkenjen!

## KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSROVOSTAN

Amennyiben csak a hazánkban bekövetkezett változásokat vizsgáljuk, nem lehetünk elégedetlenek. Negyven év alatt (1957-1996 között) igaz, hogy a balesetek során megsérültek száma megnégyszereződött, a meghaltak száma pedig megkétszereződött. Azonban ugyanezen időszak alatt a száz lakosra jutó gépjárművek száma megtízszereződött, a tízezer gépjárműre jutó halottak száma viszont kevesebb, mint egynolcada a negyven év előttinek. (Lásd 1. ábra!) Ez utóbbi csökkenés – az 1968-1971 és az 1989-1992 közötti rövid időszaktól eltekintve – tendencia jellegű, amely egyes években (1965 és 1979) meghaladta, illetve csaknem elérte az előző évi adatokhoz képest a 25%-ot. Jelentős relatív halottszám-növekedés csak egyetlen évben: 1990-ben következett be.

### 1. ábra

Magyarország relatív gépjármű- és halottszáma.  
(1983. előtt 200 000-rel csökkentett járműszám.)  
Gépjármű 100 lakosra és halott 10 000 gépjárműre

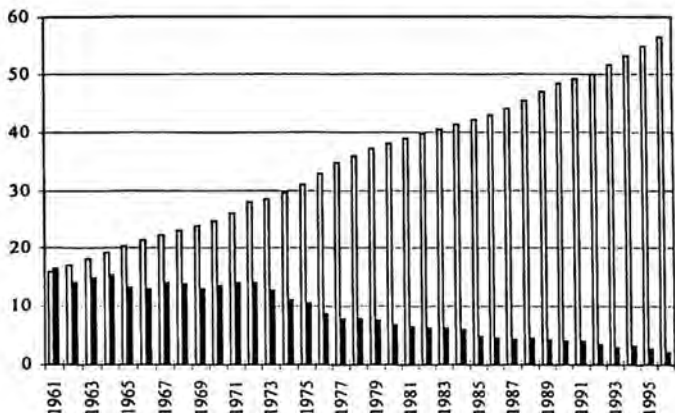


Kérdéses azonban, hogy vajon ennyire elégedettek lehetünk-e akkor is, ha eredményeinket más országokhoz viszonyítjuk. A kérdésre csak felületes megközelítésben lehet igennel vagy nemmel felelni.

Egyrészt kétségtelen tény, hogy amennyiben állapotot és nem dinamikát vizsgálunk, helyzetünk a fejletlen motorizált országok viszonyaihoz képest nagyon rossz. Tudnunk kell, hogy a jármű-kilométerfutásra vetített halálzási adatok kétszer olyan magasak, mint Nyugat- és háromszor akkorák, mint Észak-Európában. Közel hasonló a helyzet a gépjárműszámhoz viszonyított halottak számát illetően is. (Lásd 2. és 3. ábra)

**2. ábra**

Ausztria relatív gépjármű- és halottszáma.  
Gépjármű 100 lakosra és halott 10 000 gépjárműre.

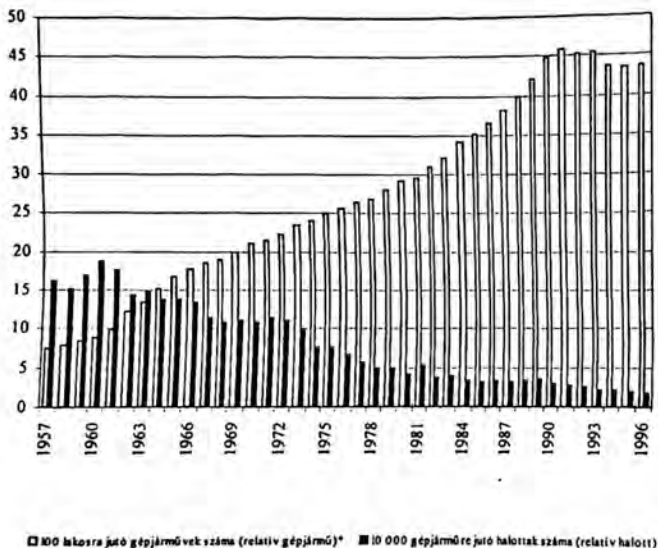


□ 100 lakosra jutó gépjárművek száma (relatív gépjármű) n. 74 ■ 10 000 gépjárműre jutó halottak száma (relatív halott) n.a.

\* Megjegyzés: 1961-ig 200 000 gépjárművel megnövelt.

3. ábra

Finnország relatív gépjármű- és halottszáma.  
(1961-ig 200 000 gépjárművel megnövelt gépjárműszám.)  
Gépjármű 100 lakosra és halott 10 000 gépjárműre.



Másrészt látnunk kell azt is, hogy ha a változásokat, azok tempóját is figyelembe vesszük, a kép már valamivel kedvezőbb. Mielőtt ezt bizonyítanám, fel kell a figyelmet hívnom arra az ábrából levonható tanulságra,

amely szerint – tendenciaszerűen – az egy főre jutó gépjárműszám és a járműszámra vetített halottszám között szoros összefüggés van. A járműszám növekedése és a baleset következtében elhaltak száma között fordított az arány. Külön érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy hazánknak sikerült kihagyni – legalábbis a vizsgált időszakban – egy olyan szakaszt, amely pedig mindegyik korán motorizálódott országra jellemző volt. Ennek lényege: a járműszám növekedésével párhuzamosan – annál kisebb mértékben – növekedett a járműszámra vetített baleseti halottak száma is. (Mint említettem: erre a fázisra csak egy egészen rövid ideig, az 1968-1971 közötti négy évben utaltak jelek. Az 1988-1990 közötti kedvezőtlen változásnak, aminek utóhatásai csak 1993-tól szűntek meg, mások voltak az okai.)

Az összehasonlítási alapul vett két országhoz viszonyítva hazánkban a következő *kedvező jelek* érdemelnek figyelmet:

a) A tízezer gépjárműre jutó halottak számát tekintve a motorizációnak lényegesen alacsonyabb fokán sikerült jelentős csökkenést elérni. A *9,5-10 halottat* Magyarországon 15,5 gépjármű/100 lakosnál (1980-981); Finnország 22-23 gépjármű/100 lakosnál (1972-1973); Ausztria 31-2 gépjármű/100 lakosnál (1975-1976) érte el. Az *öt halottat* Magyarország – egy rendszerváltás összes társadalmi zavarai ellenére – tizenöt évvel később (26 gépjármű/100 lakos), Finnország öt évvel később (ugyancsak gépjármű/100 lakos), Ausztria kilenc-tíz évvel később (41-42 gépjármű/100 lakos) érte el. Az egész periódust vizsgálva kitűnik, hogy Magyarország számottevő motorizációja mintegy másfél-két évtizedet késített mind Ausztriához, mind Finnországhoz képest. (Vö. 15-ös relatív gépjárműszámot, amit Ausztria 1960-61-ben, Finnország 1964-ben, Magyarország 1979-80-ban ért el.) Ehhez a motorizáltsági fokhoz Ausztriában 16, Finnországban 14, Magyarországon 10-es relatív halottszám tartozott. Magyarország jelenlegi motorizáltsági fokát (27 relatív gépjárműszám) Ausztria 1971-72-ben, Finnország 1978-79-ben érte el. Ehhez a motorizáltsági fokhoz Ausztriában 14-es, Finnországban és Magyarországon 4,9-es relatív halottszám tartozik.

b) A rendelkezésre álló számadatok tehát arra utalnak, hogy bár motorizációnk a vizsgált időszak elején különösen nem növekedett a kívánt mér-

tékben, a lassúbb fejlődés viszonylag gyorsabb közlekedésbiztonságjavulással párosult. Az előttünk járó országok tapasztalatai azonban arra figyelmeztetnek, hogy a csökkenés üteme lassulni fog. Ausztriában 10, Finnországban 14 évre volt szükség ahhoz, hogy 5-ről 2,5-re sikerüljön csökkenteni a tízezer gépjárműre jutó halottak számát. Nálunk erre legkevesebb 10 évre lesz szükség, s ezt az eredményt legkorábban, 2005-ben érhetjük el. Érdemes megemlíteni: a 2,5-es relatív halottszámhoz Ausztriában 55, Finnországban 45 gépjármű jutott 100 lakosra. Ehhez az eredményhez tehát valószínűleg Magyarország gépjárműparkjának is a jelenlegihez képest közel meg kell kétszereződnie.

Az összehasonlító elemzés során azonban nem hallgathatunk *néhány kedvezőtlen tényről* sem. Ezek közül a leglényegesebbek a következők:

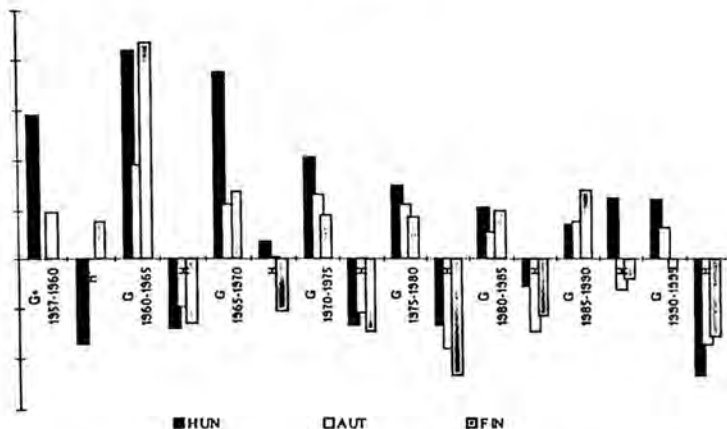
a) A relatív baleseti halálozás csökkenésének *üteme lassul*. (A számadatokat lásd előbb. Itt meg kell jegyezni: helytelen a csökkenés ütemét a kiugróan kedvezőtlen 1992-es évtől kezdve számítani. 10-ről 6-ra való csökkenéshez az 1980-1995 közötti időtartamra, tehát nem kevesebb, mint 15 évre volt szükség.) Ez már azért is figyelemre méltó, mert egyrészt napjainkban Magyarország gépjárműállományának száz lakosra jutó növekedése már alig haladja meg az összehasonlítás alapjául választott másik két orszagét; másrészt a csökkenés tendenciája az utóbbi években ismét megtorpanni látszik, akárcsak az 1985-1990 közötti időszakban.

b) Hazánkban részben vagy egészben *kihazánálatlanok* maradtak azok a *lehetőségek*, amelyeket a másik két ország 1975-től kezdődően az autózásban kényszerűen beállott változások hatására igénybe vett.

Az előadottakat bizonyítja a következő, áttekinthető ábra. Az évszámokhoz tartozó első oszlop a száz lakosra jutó átlagos gépjárműszám-növekedést, a második az ötéves periódus alatti tízezer gépjárműszámra jutó halottak számának csökkenését adja meg százalékban.



4. ábra



+ G = a vizsgált periódusban a száz lakosra jutó gépjárművek számának változása (%)

\* H = a vizsgált periódusban a 10 000 gépjárműre jutó halottak számának változása (%)

A magyar és a finn csökkenési ütem közötti eltérés arra vezetett, hogy a látív baleseti halottak számát tekintve a vizsgált periódus kezdetén a két ország közötti különbség 2,3-szeres volt, amely az 1961-1970 közötti időszakban 1,75-szorosra csökkent, majd ettől kezdve az egyes ötéves periódusokban előbb 1,8, majd 2,47, az 1981-1985 közötti öt évben 2,86-szorosra, utána 3,88, s végül 1991-1995 közötti időszak végére 3-szorosra növekedett. Nem következett be ilyen lényegi változás Magyarország és Ausztria között. A periódus elején, mind a végén a különbség 1,33-szoros, végén 2,2-szeres.

Mindebből az a következtetés vonható le, hogy mind az osztrákokhoz, mind a finnhez képest növekszik lemaradásunk. Épp ezért hasznosnak látszik a következőkben megnézni, hogy mely területeken milyen intézkedésekkel sikerült (vagy döntések elmulasztásával, rossz döntések meghozatalával nem sikerült) egyik vagy másik országnak a balesetszökkentés területén előrelépni.

### 2. Baleseti helyzetünk magyarázó tényezői

Az előző pontban áttekintést kaphattunk arról, hogy hazánk baleseti helyzete milyen képet mutat a nálunk fejlettebben motorizált országokhoz képest. A leglényegesebb az a tény, hogy a balesetek csökkenése a legszorosabb összefüggést a gépjárműállomány növekedésével mutat. Ezzel kapcsolatban kiegészítésként csupán az a megjegyzés tehető, hogy a kapcsolat ellenére a járműszám-növekedés és a balesetszökkentés közötti kapcsolat korántsem mechanikus. A folyamat meggyorsítható (miként ezt épp hazánk példája bizonyítja), azaz már alacsonyabb gépjárműszám esetén elérhető a fejletlen motorizált országok viszonylag kedvezőbb baleseti helyzete.

Nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy a késve motorizálódó országok a "pionír" szerepét betöltő államokhoz képest viszonylag kedvezőbb helyzetben vannak. Nem kell feltétlenül még egyszer azok rögzített útját végigjárniuk, hanem sikereikből csakúgy, mint kudarcaikból tanulhatnak. Nekünk nem kellett lépésről lépésre hatalmas szellemi és anyagi ráfordítással kikísérletezni, hogy milyen utak és járművek szolgálják a biztonságot, mely emberi tényezők jelentenek különösen nagy veszélyt a közlekedés biztonságára, milyen minimális feltételeknek kell megfelelnie az embernek ahhoz, hogy gépjárművet vezethessen. Ne feledjük, hogy az autózás kezdeti időszakában számos kedvező és kedvezőtlen mellékhatásra egyszerűen nem lehetett számítani. Azokra, amelyek a ma embere számára már a napnál világosabbak. Szerencsés helyzetben vagyunk, hiszen eredményeiket készen vagy a megfelelő ország sajátosságaihoz igazítva átvehetjük, bukásait

pedig elkerülhetjük. Így ezek a tapasztalatok kedvező esetben felhasználhatók a gyorsítás érdekében.

Épp ezért nem árt alapos figyelmet fordítani azoknak az országoknak az eredményeire, amelyek az élen járnak. Természetesen nekik is vannak sikeres és kevésbé sikeres periódusai. Utólag főként azt célszerű megvizsgálni, hogy mely időszakban és milyen háttérkörülmények mellett, milyen intézkedések hatására léptek különösen nagyot előre.

Nagy felelősség terheli a döntéshozókat, amikor valamilyen, a közlekedésbiztonságot is érintő intézkedésre szánják el magukat. (Természetesen éppígy, amikor döntéseket halogatnak.) Elhibázott, megkésett, elmaradt intézkedéseik az ország baleseti helyzetének javulását esetleg évekkel vetetheti vissza.

A következőkben azt tekintjük át, hogy melyek azok a *főbb fékező tényezők*, amelyek hazánk közlekedésbiztonságának javulását hátráltatják, s amelyeket bármiféle előremutató stratégia kialakításakor hiba volna figyelmen kívül hagyni. Ennek tárgyalása a közlekedés rendszerén belül általánosan elfogadott három alrendszer: az ember, a jármű és a környezet keretében kerül sorra.

Amikor a rendszer sokak által legfontosabbnak tartott elemével: az *emberrel* foglalkozunk, tévesen sokan csak az egyes egyén viselkedésére összpontosítják figyelmüket. Csupán az egyedi magatartáshibákra, ezek pszichés és biopszichés okaira korlátozzák vizsgálódásukat. Gyakran megfigyelnek arról, hogy a személy szoros kapcsolatot tart fenn közvetlenül környezetével, közvetve pedig a társadalommal. Az innen érkező hatások alól nem vonhatja ki magát, azok sokban determinálják döntéseit. Amikor a balesetek oksági összefüggéseit kíséreljük meg kitapintani, óhatatlanul tévútra jutunk, ha csak a szabályszegésekre, az egyéni magatartáshibákra korlátozzuk vizsgálódásunkat. Ezek ugyanis valójában olyan következmények, amelyeket más, bonyolultabb összefüggések szabályoznak.

E helyütt nincs mód arra, hogy a determinánsok teljes körét szemügyre vegyük. Már csak azért sem, mert ismereteink a konkrét hatásmechanizmusokról ma még részint korlátozottak, részint e kapcsolatok bizonyítása a sokszoros áttétel miatt nehéz, sőt olykor lehetetlen. Figyelmen kívül hagyá-

sukat viszont ilyen szempontok nem indokolhatják.

A gazdasági helyzet, az ebben bekövetkező kedvező vagy kedvezőtlen változások, tendenciák – többszörös áttételen keresztül – kihatással vannak az egyén magatartására. Ma már jórészt sikerült elszakadni a szocializmusról korábban kialakított idilli képtől, és a korábbinál inkább a valóság talaján maradván építjük jövőnket. Ez a megközelítés pedig szükségszerűvé teszi azt, hogy a meglévő és várható nehézségeket teljesen nyíltan a felszínre hozzuk.

Amennyiben ezt a felfogást elfogadjuk, lehetetlen nem tudomásul venni, hogy a társadalmunk jelenében tapasztalható problémák – mivel az emberek jelentős részét közvetlenül érintik – óhatatlanul befolyásolják mindennapi viselkedésüket, így közlekedési magatartásukat is. Különösen akkor – és olykor erről is megfeledezünk –, ha ezeknek a múltban, a meghaladott társadalmi formációkba mélyen ágyazott hagyományai vannak. Olyan kedvezőtlen tényekről van szó (mint például a dologi javak értékének az emberi élet, testi épség, egészség értéke elé sorolása), amelyekért a jelen társadalmi rendszer jórészt “csak” annyiban tehető “felelőssé”, hogy mind ez ideig nem sikerült e torz értékrendet felszámolni.

Szólni kell ugyanakkor – még ha csak példálózva is – azokról az általános zavarokról, amelyek jelenünkben hatnak, és amelyek a közlekedő ember magatartását is befolyásolják. A fontossági sorrendet ezúttal figyelmen kívül hagyva, elsőként az emberi élet gyakran tapasztalható és értelmetlen kockáztatásáról érdemes beszélni. Ennek alapja az a magatartásforma (a kockázatvállalás), amelyet a társadalom ma egyre inkább elvár – kivéve, amikor az élet, a testi épség, az egészség, mint védendő érték kerül előtérbe. (Bár mindjárt meg kell jegyezni, hogy a társadalom irányítása még e helyütt sem következetes. Vajon közvetve nem erre adnak-e “ösztönzést”, amikor például hozzá nem értő emberek ezreit készítetik a saját otthon “önerős” felépítésére, vagy mindenféle előképzettség nélkül vállalkozói tevékenység folytatására?). A tilalmakat megszegők jelentős részének viszont egyszerűen nincs más olyan “kézenfekvő” közege, ahol kockáztathat és megélheti a nyereség és veszteség következményeit. Kutatási tapasztalatokból tudjuk, hogy a magasabb képzettségi szint fordítottan arányos a baleseti

gyakorisággal. A járműbirtoklási arányt tekintve az értelmiség az átlagosnál óval kevesebb, a szakképzetlen, alacsonyan képzett munkásság jóval több balesetben vesz részt. A kockázttatási hajlam ugyanakkor egyfajta ősi ösztön, amely egyidős az emberiséggel.

Gyakran esik szó az agresszív, a környezete érdekeit figyelmen kívül hagyó közlekedőkről. Előljáróban meg kell jegyezni, hogy akiket a közvélemény (sőt olykor a szakmai is) a közlekedés körében különösen káros lötéletei alapján, egyetlen magatartásuk láttán agresszívnek minősít, azok jelentős része egészen egyszerűen ügyetlen. Más részük "csak" figyelmetlen. Ez utóbbiak magatartása, beállítódása viszont már szoros kapcsolatot mutat – miként az igazi agresszív is – a társadalom más területein tapasztalható kedvezőtlen viselkedésformákkal. A magyar társadalomban is elentkező elidegenedés, a mások érdekeinek figyelmen kívül hagyása miatt kerülné el épp a közlekedés területét? Ezeknél a hibás viselkedésformáknál gyakran tapasztalható, hogy az egyén rövid távú céljait és érdekeit tudatosan vagy tudattalanul) előnyben részesíti a hosszú távon jelentkező hasznokkal szemben.

Az is gyakran tapasztalható, hogy a járművezető nyilvánvalóan percnyi és másodpercnyi időnyereségért képes nagy kockázatot vállalni. Vajon ha életszínvonala megőrzése érdekében nem kellene a korábbinál nagyobb terheket vállalnia, többletmunkával másod- és harmadállásban előteremtenie azt a pénzt, amit korábban főmunkaidőben keresett meg, ha nem lenne állandó időzavarban, a többség akkor is így viselkedne? Ne feledjük: az általános magatartási szokások (itt az élettempó kényyszerű felgyorsulása) részint a közlekedésben közvetlenül visszatükröződnek, részint kivetülnek a közlekedési magatartásra is. Ez utóbbi azt jelenti, hogy aki megszokja egész tevékenysége során a sietséget, gyakran a kapkodást, az nem képes ettől a viselkedési szokástól akkor és ott sem megszabadulni, amikor és ahol erre esetleg nincs szükség, sőt ez kifejezetten káros lehet.

Néhány éve az emberek többsége még el sem tudta képzelni, hogy tartósan munka nélkül maradhat. A foglalkoztatottság tartós hiánya fiatalalt és időset egyaránt megvisel, személyisége torzul, s kevesebbet törődik környezetével, a társadalmi magatartás-szabályok betartásával, hiszen úgy érzi:

a társadalom indokolatlanul szorította a perifériára. A motorizáció növekedésével azonban ezeknek az egzisztenciát veszített embereknek jelentős része is (még vagy már) képes gépkocsit, és abba üzemanyagot vásárolni. Közlekedése azonban szociálisan éppúgy elidegenedett, mint azoké az újjazdagoké, akik azt képzelik: a pénz eleve belépőt jelent a jogtalanságra. Mint említettem, a felsorolás nem kívánt teljes körű lenni. A néhány példa csak érzékeltetni kívánta a társadalom és a közlekedés közérzete közötti kapcsolatot. Az nem kétséges, hogy ez a közérzet az utóbbi időben nagymértékben romlott, s látványos jelei a közlekedésben is jelentkeznek.

A közlekedésbiztonsági rendszer második tagja a *jármű*. Ennek az elemnek is célszerű figyelmet szentelni. Különösen akkor, amikor hazánk baleseti helyzetét más országokkal egybevetve vizsgáljuk.

Azt ma már csaknem mindenki tudja, hogy a honi gépjárműpark előregedését a rendszerváltás időszakában, és azt követően sem sikerült visszafordítani. Ez már önmagában is problematikus. A nyolcvanas évek végén kilencvenes évek elején beözönlő gépkocsik többsége közlekedésbiztonsági szempontból annak ellenére problematikus volt és maradt, hogy a járművek – műszaki színvonalukat tekintve – a volt szocialista országok autóparkjának korszerűségét mintegy másfél-két évtizeddel meghaladták. Így alakulhatott ki egy – a statisztikai kimutatásokat és a napi gyakorlatot egyaránt figyelve – ellentmondásos helyzet. Egyrészt igaz, hogy a műszaki hibákra visszavezethető balesetek száma a hivatalosan közzétett statisztika szerint továbbra is igen alacsony, s évek óta 1% körül mozog. Nem hagyható ugyanakkor figyelmen kívül, hogy ez a nemzetközi összehasonlításban is igen kedvező arány egész egyszerűen nem igaz. Mégpedig azért, mert a magyar statisztikában a műszaki hiba csak, mint elsődleges baleseti ok kerül felvételre. A statisztika csak azokat a baleseteket tekinti műszaki hibából eredőknek, amelyek esetében az utólagos vizsgálat szerint a baleset a járművezető részéről a tőle elvárható (vagy olykor még annál is nagyobb) gondossággal nem volt elhárítható. Figyelmetlen, gondatlan vezetést vagy más baleseti okot jelölnek meg a statisztikai adatlap kitöltői akkor, ha a műszaki hiba ugyan a balesettel közvetlen oki összefüggésben állt, azonban a vezetőnk erről a hibáról (például helytelen futómű-beállítás miatti rend-

ellenes gumikopás, túl nagy kormány-holtjáték vagy hibás lengéscsillapító miatti bizonytalan úttartás, kopott fékbetétek miatti egyenetlen és gyenge fékerőhatás stb.) tudnia kellett, azonban ennek ellenére rossz műszaki állapotban levő járművel továbbra is részt vett a közlekedésben.

Már egy, a hetvenes évek elején folyt kutatás során megállapítást nyert, hogy a hivatásos járművezetők által előidézett balesetek csaknem 30%-ánál ilyen hibák is szerepet játszottak. Főként olyan esetekről volt szó, mint például a rosszul csukódó autóbusszajtó, a hibás, csak nehezen működtethető sebességváltó, a berezonáló visszapillantó tükör, amely feladatának ellátására alkalmatlan. Ilyen és hasonló hibák elvonják a vezető figyelmét a forgalomtól, s – közvetve – elősegítik a hibás döntést. Hogy napjainkban mennyire élő ez a probléma, arra legyen bizonyosság, ha hétvégeken a városokból kivezető útvonalakon végigmegyünk, és összeszámoljuk a rengeteg üzemképtelen kocsit. Ezek nagy része nem egyik pillanatról a másikra romlott el. Többségükkel vezetőjük már előzőleg "küszködött", s amíg ezt tette, a forgalomra csupán részben összpontosított, közülük egynéhány bizonyára balesetet is okozott, amelynek egyik – igaz, "csak" közvetett – oka a rossz jármű volt. Mindebből következik, hogy súlyos tévedés azt képzelni, miszerint a hazai előregedett járműállománnyal – mint azt a statisztika bizonyítani látszik – éppúgy helyt lehet állni, mint a világ élvonalában levő országokban szokásos életkorú gépkocsikkal.

Mindebből következik, hogy hazánk autósai a jelenlegi műszaki színvonal mellett legfeljebb csak akkor vehetnék fel reálisan a versenyt a fejlett autós országok polgáraival, ha itthon a nyugati országokhoz képest lényegesen alacsonyabb sebességhatárokat állapítanának meg. A megállapítást jól támasztja alá az a tény, hogy a mai gyenge ellenőrzés ellenére is látványos eredményeket produkált a 90-es évek első harmadában az európai országok többségével konform lakott területen belüli 50 km/h, ill. egyes területeken az ennél is alacsonyabb sebességhatár bevezetése.

Az *úttényezők* kapcsán egyrészt arra a közismert tényre kell felhívni a figyelmet, hogy hazánkban – a közeljövőben mindenképpen – számolni kell az útviszonyok további romlásával. Főként a mellékúthálózaton, amelyen a forgalom jelentős része zajlik. Figyelmeztető az 1998-ban közzé tett jelen-

tés, ami szerint teljes úthálózatunknak mintegy egyharmada nem felel meg az Európai Unió szabványainak. Tudomásul kell vennünk, hogy a nagy biztonságot nyújtó autópálya- és a kétszer két sávós (ám az autópályánál sokkal olcsóbban építhető, bár azzal vetekedő közlekedésbiztonságot garantáló) autópálya-hálózatunk bővülése jelenthet kiutat a jelenlegi csapdahelyzetből. Csak így tehermentesíthetők a már évek óta túlterhelt, közlekedésbiztonsági szempontból rendkívül veszélyes főutak, főként a Duna vonalától keletre.

E témakört lezárandó álljon itt két – minden bizonnyal soha meg nem válaszolható – kérdés:

1. Vajon milyen teljesítményt mutatna fel nálunk az a külföldi, akinek hazánkban forgalmazott járművekkel itthoni körülmények között kellene tartósan autóznia?

2. Vajon milyen eredményeket produkálna a magyar autóstársadalom (amely – mint láttuk – ma is "versenyképes"), ha máról holnapra Svédország, Japán vagy az USA jármű- és útállományának birtokába juthatna?

Hazánkban a járműszámra vetített baleseti helyzete azért sem kedvezőbb, mert a sérültek közül viszonylag sokan halnak meg, s ezen a helyzeten egyelőre nem sikerül javítani. Egy viszonylag kedvező (1965-1969 közötti) időszakról eltekintve az ezer sérülthez jutó halottak száma évtizedek óta keresztül általában 60-70 között mozgott, s ezt a viszonyszámot a legutóbbi években sem sikerült lényegesen csökkenteni. Összehasonlításként érdemes megemlíteni, hogy hasonlóan kedvezőtlen arány figyelhető meg Finnországban. Ott azonban az utóbbi egy-két évben csökkenő tendencia jelei mutatkoznak. Egészen más a helyzet Ausztriában, ahol az előbbi két országénál felével-egyharmadával kedvezőbbek a számok. Nyugati szomszédunknál az említett mérőszám a 36-ot soha nem haladta meg, s 1978 óta egyértelmű csökkenő tendencia tapasztalható.

Milyen következtetések vonhatók le ezekből a viszonyszámokból? Egyrészt az, hogy a baleset-megelőzésnek – ide értve a halálos kimenetel elkerülését is – többféle lehetősége áll rendelkezésre. Még ha nem is tudatosan, de például Ausztria és Finnország más-más stratégiát választ. Mint látszik, Finnországgal az eredményesebb, s minden valószínűség szerint a számunkra



is járhatóbb út. A két ország viszonylatában a sérültekre jutó halálozás közötti nagyságrendi eltérés első rátekintésre azt a következtetést sugallná, hogy a járműszámra vetített halálozásban is Ausztria foglalja el a kedvezőbb helyet. Mint tudjuk (lásd 2-3. ábra), ez nincs így. Miért? Azért, mert innorszámban – a gépjárműállományhoz viszonyítva – eleve sokkal kevesebb a személyi sérüléssel járó baleset (igaz ugyan, hogy a sérültek közül viszont sokkal többen halnak meg), mint Ausztriában. Nálunk viszont az a helyzet, hogy egyrészt – a járműállományhoz (de nem a motorizáltsági fokhoz!) viszonyítva eleve sok a baleset, s (mint Finnországban) a sérültek közül sokkal többen halnak meg, mint Ausztriában. Hogy mi ennek a nagyságrendi és ráadásul hosszú távra jellemző eltérésnek az oka? Kutatások hiányában csak feltételezésekbe lehet bocsátkozni. Feltehető például, hogy Ausztriának jobb a mentési színvonala (ami – mint ismeretes – csak igen drágán és hosszú időn keresztül fejleszhető), életvédelmi szempontból a járműpark összetétele is kedvezőbb. Márpedig ha e két feltételezés bármelyike igaz, gy számunkra nincs más lehetőség, mint a balesetek bekövetkezése ellen küzdeni, itt csökkenést elérni, mert másik úthoz sem pénzünk, sem lehetőségünk nincs. Az igazság kedvéért le kell azt is szögeznünk, hogy a 10 000 gépjárműre jutó sérültek és halottak számát tekintve Finnországgal teljes szinkronban vagyunk. Például a 10,6-os halottszámot Finnország (1962-ben) és Magyarország (10,9-es halottszámot 1976-ban) egyaránt 160-as sérültszámnál érte el. Ugyanezt Ausztria (1971-72-ben) 300 körüli sérültszámnál érte el.

Összegzésként azt azonban rögzítenünk kell, hogy Magyarország – motorizáltsági fokához képest – közlekedésbiztonsági szempontból, ha nincs is az államok élvonalában, azonban az országok többségét jelző képzeletbeli vonalon rajta van. Ez azt jelenti, hogy semmivel nem mutatunk fel rosszabb eredményt, mint produkált a gazdaságilag fejlett európai országok többsége akkor, amikor motorizáltság szempontjából a jelenlegi magyarországi színvonalon volt.

### 3. A hatékony prevenció előfeltételei

Bár – miként láttuk – a közlekedésbiztonság fokozása nagyon szoros kapcsolatban van az ország motorizációs szintjével, tévedés volna azt hinni, hogy az utóbbi automatikusan irányítja az előbbit. Hogy ez mennyire nincs így, azt az is bizonyítja, hogy azonos motorizációs szinten például Finnország, Ausztria és Magyarország más-más baleseti számokkal "büszkélkedhet". A 2. és a 3. ábra tanulmányozása során láthatjuk, hogy Finnország az 1965-1980 közötti időszakban lényegesen jobb eredményeket ért el, mint Ausztria. A leglátványosabb sikereket 1975-1980 között könyvelhette el. Lényegében ez alatt az öt év alatt küzdötte fel magát Finnország a világ élvonalába. Mivel az ország a 70-es években megtett lépéseket pontosan dokumentálta és (angol nyelven is) közreadta, magunk okulására célszerű azokat az intézkedéseket kiemelni, amelyek más – már nálunk is alkalmazott beavatkozásokkal és számos ismeretlen – tényezővel együtt a balesetek nagyon jelentős csökkentésében bizonyára szerepet játszottak.

Finnországban az 1975-1980-as évek során állt meg országosan az alkoholfogyasztás hosszú időn áttartó növekedése. S bár az ittas vezetést csak 1977-ben szabályozták újra (0,5%-es alsó határt elrendelve és az ittaság mértéke szerinti többfokozatú büntetési rendszert bevezetve), az ittas balesetek száma 1975-ről 1976-ra ugrásszerűen csökkent. Ugyanettől az évtől (min okozat) egyrészt a sötétben bekövetkező, másrészt az úgynevezett egyjárműves balesetek száma is jelentősen mérséklődött. A statisztikai adatok egyértelműen bizonyítják, hogy mindkét balesetfajta nagyon szoros kapcsolatban van az ittas balesetek számával.

Itt érdemes megjegyezni: a finnek előbb megvárták – pontosabban a közlekedésen kívüli eszközökkel elősegítették –, hogy az ital fogyasztás növekedése megálljon, s csak azután – mikor már az ittas balesetek száma ténylegesen csökkenni kezdett – vezettek be az ittasan gépjárművet vezetőikkel szemben szigorító intézkedéseket. Azt fel sem tételték, hogy amíg az ital fogyasztás – egyéb tényezők hatására – nem kezd csökkenni, addig a gépkocsi-vezetőkkel szembeni intézkedésekkel bármit el lehet érni. Ez fontos figyelmeztetés a hazai jogpolitika hangadóinak, akik egészen más véleményen van-

nak. Erőfeszítéseik kudarcának ékes bizonyítéka nemcsak az, hogy az ittas balesetek száma az egyre drágább intézkedések ellenére is csak az általános italfogyasztás mérséklődésével egyidőben kezdett el csökkenni, hanem az is, hogy – miként ez egy 1986-ban a társadalmi beilleszkedési zavarok témakörében lefolytatott kutatásból kiderült – az embereknek több mint fele már vezetett ittasan gépkocsit, s vezetés közben a csekély mértékű italfogyasztást az emberemlékezet óta fennálló tilalom és az egyre intenzívebb propaganda ellenére nem itéli el.

Szólni kell e helyütt még egy téves nézetről. Sokan úgy vélik, hogy a jogtudat fokozásával a deviáns viselkedés visszaszorítható. A tapasztalatok a közlekedés körében nem ezt bizonyítják. A KRESZ-tudás növelését szolgáló hivatott szigorított vizsga- és vetélkedőrendszer semmiféle haszonnal nem járt. Lehet, hogy merő véletlen, de tény: hazánkban épp azoknak az időszakoknak a környékén (1977-1978, 1985, 1990, 1997) növekedett a relatív baleseti halottszám, amikor (illetve közvetlen megelőzően) a jogpropaganda a KRESZ megalkotása, illetve módosítása miatt "teljes gözzel" dolgozott. (Ami valószínűsíti az intenzív KRESZ-propagandának a közlekedésbiztonságra gyakorolt negatív hatását, az, hogy Finnországban szintén egy ilyen időpontban: 1983-ban lehetett relatív baleset-növekedést megfigyelni.) Álljon itt két elgondolkodtató tényadat a KRESZ-centrikus baleset-megelőzéssel szemben. Az egyik: úgyszólván nem fordul elő olyan baleset, amely a KRESZ nem tudására vezethető vissza. A másik: kutatások bizonyítják, hogy a balesetet okozó gépjárművezetők lényegesen pontosabban tudják a KRESZ-t, mint balesetmentesen vezető társaik. Ebből pedig levonható a következő: a jogpropaganda kiváló arra, hogy az emberek tisztában legyenek saját jogaikkal és mások kötelességeivel. Mivel az intenzív KRESZ-propaganda következtében is sokuk magatartását elsősorban a jog és nem a közlekedés való világa irányítja, hajlamosak arra, hogy jogukat másokkal szemben kikényszerítsék. Ez a beállítódás pedig már magában hordja a közlekedéssel szembeni viselkedés csíráját.

A balesetek tehát nem arra vezethetők vissza, hogy a közlekedők a jogszabályokat nem tudják, hanem arra, hogy adott körülmények között helytelenül alkalmazzák. A személy- és vagyonbiztonságot közvetlenül irányító

szabályok köre olyan szűk, hogy azokkal valójában mindenki tisztában van. (Számos országban a KRESZ-tankönyv ábrákkal együtt sem több 10-20 oldalnál.) A közlekedésre az alkalmas, aki (függetlenül az esetleges öt megillető jogaitól) a másik lehetséges hibájára készül fel, és nem az, aki jogai érvényesítésén keresztül kíván előrejutni. A bizalmi elv (összhangban a defenzív vezetés taktikájával) egyébként már régóta ezt hirdeti.

Az előzőek nem jelentik az alapszintű jogismeret fontosságának tagadását. Csupán azzal a ma tapasztalható egyoldalúsággal kívánok szembeszállni, amely a közlekedésbiztonság alapkövének tekinti a mesterfokú KRESZ-tudást. A két szemléletmód különbsége egyébként jól tetten érhető Ausztria és Finnország baleseti statisztikájában. Noha a járműpark összetételében nincs lényeges különbség, az északi országok defenzivitáson alapuló közlekedésbiztonsága mégis egy nagyságrenddel jobb, mint a jogkövetést a közép-pontba állító német rendszert követő osztrákoké.

A hatósági baleset-megelőzés egyébként kihasználatlan lehetőségei a finn példa nyomán jórészt önként adódnak: Ezek egy része beruházás-igényes más része bizonyos intézményektől a jelenleginél céltudatosabb, érdekorientáltabb, szervezettebb munkát követel meg. Három dologra kívánom külön is felhívni a figyelmet.

1. A biztosítótársaságok, ha a közlekedésbiztonság szempontjait valóban szem előtt kívánják tartani, mielőbb be kell vezessenek egy, a mainál sokkal érzékenyebb, a balesetek elkerülésére sokkal ösztönzőbb bonus-malus rendszert. Tarthatatlan az a gyakorlat, amely azt tekinti helyesnek, hogy a hosszú időn át balesetmentesen vezetők által befizetett pénzeszközökből célszerű támogatni a visszatérően balesetet, előidézőket. A biztosító társaságoknak részint érdektelenségét, részint a hatóságokkal – a látszat ellenére – meglehetősen felületes kapcsolatát bizonyítja az is, hogy előfordulhat: több százezer autós kötelező biztosítás-fizetése elmulasztásának következményeit, a díjkiesést és az ebből származó haszon-veszteséget a pontosan fizetőkkel egyenlített ki valamennyi biztosító.

2. Ma már csaknem minden szakember számára hazánkban is világos, hogy az éjszakai balesetek a járművek sebességének elvárható csökkentésével nem előzhetőek meg. Ennek egyetlen eszköze létezik: az, amit a finnek már

1974-ben felismertek. Az úton közlekedőket ki kell világítani. E hatékony balesetcsökkentő módszernek ma már nem lehet akadálya devizális nehézség. Már az éjszakai balesetekkel kapcsolatos, Magyarországon végzett kutatások eredményei immár több mint egy évtizede rendelkezésre állna, még azt sem sikerült elérni, hogy a járművek világítóberendezéseinek használata szemontyájából a lakott terület térsége a lakott területen kívüli utakkal azonos elbírálás alá essék. A baleset-megelőzés hatékony eszköze az oktatás, a nevelés a propaganda. Nyilvánvaló, hogy mindkét területen sürgős és gyökeres változtatásokra van szükség.

3. Sokan az elmúlt évek közlekedésbiztonság irányába tett fontos lépések tartják a kötelező utánpéztés intézményesítését. Az e hálózatot irányító különösen külföldi tapasztalatokkal egybevetve – ragyogó eredményekről számolnak be. A nyugati országok többségéhez képest sokkal kiterjedtebb körben alkalmazott utánpéztés utóvizsgálatai azt jelzik, hogy az ezen oktatási formába bevont gépjárművezetők visszaesési aránya sokkal alacsonyabb, mint Európa régebben motorizált régiójában. Ennyire kiváló volna a magyar módszer? Lehet, hogy így van, de ez nem valószínű. A sikertörténet mellé fel kellene tenni két kérdést. Először: a képzésre kényszerített személynek valóban szüksége volt-e erre? Más szavakkal: eseti megtévedtről van-e szó, aki – mint elvileg bárki más – a rendőrség karjai közé szaladt, vagy olyan notórius normasértőt ért tetten a hatóság, akinek mindeztideig véletlenül szerencséje volt. A kérdés tisztázása majd csak akkor lesz lehetséges, ha végre (mint "jobb helyeken", úgy nálunk is) megvalósul az utánpéztés előfeltételül szolgáló hivatott pontos szabálysértési nyilvántartási (esetleg pont) rendszer. Másodszor: senki nem tudja, hogy az utánpéztésben részt vettek visszatértek-e egyáltalán a későbbiek során a volán mögé, ha igen, milyen környezetben közlekedtek a továbbiakban. Az első kérdés tisztázatlansága azt eredményezi, hogy nem tudjuk: az egyénnek szüksége volt-e egyáltalán az utánpéztésre, a második kérdés megválaszolatlansága pedig a bizonytalanságot még tovább fokozza, hiszen ha vélelmezük is (bár többnyire alaptalanul), hogy az egyén rászorult az utánpéztésre, azt nem tudjuk meg, hogy ez az oktatás eredményteljesen zárult-e. Azt viszont tudjuk, hogy a jelenlegi utánpéztésből éppúgy hiányzik két elem, mint ahogy ezt nélkülözi a teljes magyar autós társadalom

saját tanulási folyamatából: a veszélyhelyzetek módszeres oktatása és az akár a saját akár a más hibájából nehéz helyzetbe került autós járműuralási készségének kifejlesztése (ún. elméleti és gyakorlati veszélytréning).

Végezetül még egy szempontra hívom fel a figyelmet. Korábban kitűnt, hogy Magyarország – motorizációs fejlettségi szintjével egybevetve – a balesetek területén csak késésben van a fejletten motorizált országokhoz képest. Ahhoz azonban, hogy ez a késedelem ne változzék esetleg behozhatatlan lemaradássá, minden még mozgósítható erőforrást, tartalékot “be kell vetni”. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy mi már számos olyan balesetcsökkentő intézkedést igénybe vettünk jelenlegi eredményeink eléréséhez, amelyet az előttünk járók is felhasználtak sikereikhez. Gondoljunk például arra, hogy kétkörös biztonsági fékrendszer csakúgy, mint a korszerű forgalomszervezés elveken nyugvó úthálózat-kialakítás, lámpa- és táblarendszer (amely más nálunk is életbe léptetett beavatkozás mellett bizonyíthatóan jelentős balesetcsökkentő tényező) az összehasonlításához igénybe vett országokat a motorizáció lényegesen magasabb szintjén segítette, mint nálunk. Mi tehát a további eredmények eléréséhez viszonylag kevesebb erőforrással rendelkezünk mint annak idején az előttünk járók. Ezért különösen fontos minden kipróbálni és bevált eredményes beavatkozási lehetőséget igénybe vennünk.

A rendőrség közlekedésbiztonsági feladatai hagyományosan két fő részre tagolhatók: egyrészt a forgalom zavartalanságának biztosítására, másrészt szabályszegő járművezetőkkel szembeni fellépésre. Nem szükséges hangsúlyozni, hogy mindkettő alapfeltétele részint a magas fokú szakértelem, részint a munka szervezethez. Legfontosabb, hogy a járművezetők állandóan számíthatóan a rendőri jelenlétre akár az egyik, akár a másik fő feladat megvalósításával kapcsolatban.

Jelenlegi ismereteink szerint úgy látjuk, hogy a közúti közlekedés körében főként a büntetés általános-megelőző hatására lehet alapozni. Ennek is vannak néhány teljesítendő alapfeltétele. Elsődleges az elkerülhetetlenség. A közlekedő ne bízhatson abban, hogy szabályszegéseinek tömege marad büntetés nélküli következmények nélkül. És ne bízhatson abban sem, hogy szabálysértésének elkövetését a rendőrség nem képes bizonyítani, még hozzá a korábbi időszakban megszokotthoz képest egzaktabb, jogállami módszerekkel.

Mindazoknak tehát, akik felelősséggel kívánják irányítani és művelni a közlekedésbiztonság területét, legalább a következő kérdésekben kell háladéktalanul lépéseket tenniük:

1. Meg kell indítani az iskoláskorúak közlekedési oktatását. Végre *számon kérhetően* el kell sajátítani az életkornak megfelelő mértékben a legalapvetőbb közlekedési előírásokat, ki kell alakítani az érintettekben az ön- és embertársvédelem készségét. Ez utóbbi természetesen jóval többet jelent a jogszabályok tárgyi tudásánál.

2. Gondoskodni kell arról, hogy a forgalomszervezés és -irányítás minden ismert módszerrel támogassa az embert szabálykövető magatartásában. Erőfeszítéseket kell tenni annak érdekében, hogy – elsősorban költségtakarékos módszerekkel – a *baleseti gócok* folyamatosan felszámolásra kerüljenek. Ahol a balesetek akár térben, akár időben (de még inkább, ha mindkét említett dimenzióban) sűrűsödnek, ott elsősorban nem a szabályszegő ember felelősségre vonására, hanem a szabályszegés elkerülését megkönnyítő környezet kialakítására kell törekedni.

3. Fokozott rendőri jelenléttel kell készíteni az állampolgárokat a legfontosabb előírások betartására. Szabálysértési nyilvántartási rendszer mielőbbi létrehozásával el kell érni, hogy nagy biztonsággal külön lehessen választani az eseti jogsértőt az alkalmazkodni nem képes vagy nem akaró, a forgalomban állandóan potenciális veszélyt jelentő emberektől.

4. Olyan szankcionálási rendszer megalkotására van szükség, amely a szabályszegések és a szabálysértők veszélyességét és nem az "eredmény" súlyosságát tekinti a megítélés elsődleges szempontjának. El kell érni, hogy világos kritériumok alapján eltérő módon lehessen fellépni a két csoporttal szemben.

5. Mindez feltételezi, hogy elsősorban egyrészt az ismételt jogsértés, másrészt a kirívóan durva szabálysértéssel megvalósított közvetlen veszélyhelyzet létrehozóit fenyegetse a törvény szigorú büntetéssel. A büntetés szigorja azonban másodrendű. Döntő annak elkerülhetetlensége.

A felsorolásból is látható: a legfontosabb feladatok megvalósítása csak akkor lehetséges, ha a hatósági munkában gyökeres és minőségi változás áll be. Ezt nem lehet az embereknek a jóra való ösztökélésével helyettesíteni.

### 4. Közlekedésbiztonság 2010-ig

A következőkben kísérletet teszek arra, hogy az eddig megismert törvényszerűségek figyelembevételével prognózt készítsék a soron következő 10-12 évre. (Egy ilyenre már sor került csaknem másfél évtizeddel ezelőtt.) Sajnos a tévedés lehetősége ma még mindig igen nagy, hiszen hiába állnak rendelkezésünkre számos ország adatai összehasonlítás céljából, egyrészt a környezeti feltételek nagyon eltérőek, másrészt mindig közbejöhhetnek olyan váratlan fejlemények (mint pl. az előző prognózis óta bekövetkezett társadalmi-gazdasági-politikai rendszerváltás), amelyek előre nagyon nehezen prognosztizálható következményekkel járnak a közlekedés biztonságára is. A legsúlyosabb nehézség azonban az, hogy továbbra sem lehet hazánk gazdasági fejlődésére a jelenlegi nehéz körülmények között megbízható becslést adni, sem – részben az előbbi miatt – arra vállalkozni, hogy milyen mértékben és főként mikorra szüntethető meg hazánkban (ha ez egyáltalán az ezredfordulóig bekövetkezik) a jelenlegi kereslet/ kínálat arány a gépkocsipiacon. Az sem becsülhető meg, hogy a gépjárműpark jelenleg katasztrofális elöregedése mikor csap át esetleg minőségi változásba, hiszen ilyen példa nem áll előttünk.

Néhány összefüggés azonban előre látható. Ezek közül az alábbiak a legfontosabbak:

1. Amennyiben bármilyen oknál fogva (hazai gyártás, megnövelt importkeret) a járműpark évenkénti gyarapodásában jelentős változás nem áll be, úgy az ország kb. évi 6-8%-os járműnövekedést lenne képes a nélkül elviselni, hogy ha a balesetek abszolút számában nem is, de legalább a gépjárműszámra vetített halottak számában jelentősebb növekedés ne következék be. Amennyiben azonban a statisztika a járművek számának hir-

---

\* Vö. Irk Ferenc: Társadalom és közlekedésbiztonság. In: Derényi G. (szerk.): A gépjárművezetés egészségügyi kockázata. Népszava 1988. 15-38. pp., különösen 37. p.



telen és erőteljes gyarapodása miatt romlana: ezt nem kell feltétlenül tragé-  
iáként felfogni. Két-három év elteltével ugyanis még erősebb balesetszám-  
csökkenésre lehet számítani. Mérlegelést érdemlő alternatíva, hogy  
amennyiben erre a lehetőségek megvannak), mi jobb az országnak. Az  
egyik lehetőség: átél néhány igen nehéz évet, majd

amennyiben a hatóságok képesek kézben tartani a helyzetet – számos in-  
tézkedés hatására csakúgy, mint bizonyos objektív körülmények (például  
árműtelítettség miatti kényszerű sebességcsökkenés, a gépjármű-  
közlekedés megszokása a lakosság széles rétegeiben – közöttük a ma még  
volánt nem vagy alig forgató úgynevezett rizikócsoportokban, mint a bal-  
eseti statisztikában világszerte élen járó fiatalok és a szociális beilleszkedé-  
i problémákkal küzdő hátrányos helyzetű, elsősorban tanulatlan és szak-  
képzetlen egyének jelentős tábora) miatt a balesetszámcsökkenés meredek pá-  
lyára tér át. A másik: folytatódik a jelenlegi tendencia, amely viszont nap-  
aink "késéséből" nemigen képes bármit behozni.

2. A balesetszámcsökkenés a jelenlegi feltételek mellett sem lesz folyamatos,  
csak tendencia jellegű. Egyelőre még nem ismert okok miatt a különböző  
országokban visszatérően vannak úgynevezett rossz évek, amikor a csökke-  
nés nemhogy megáll, de emelkedés következik be. Tény, hogy ezek a peri-  
ódusok nemcsak minden országban 7-8 évenként visszatérnek, hanem még  
a motorizáció különböző fokán álló államokban is csaknem egy időben je-  
lentkeznek. (Tipikusan ilyen volt például Magyarországon 1968-1971, Finn-  
országban 1969-1971, Ausztriában 1970-1972. Az előző évtizedben ilyen  
évek voltak: Magyarország: 1985, 1986 és 1990; Finnország: 1986-1989;  
Ausztria: 1983 és 1988. A kilencvenes években, rossz évben bizonyult  
mind Ausztria, mind Finnország számára 1994. Az átlagosnál nagyobb  
csökkenést produkált Magyarország 1965-ben, 1973-1974-ben, 1981-ben,  
1987-ben, 1993-ban és 1996-ban; Finnország 1967-ben, 1973-1974-ben,  
1976-1978-ig, 1980-ban, 1984-ben, 1990-ben és 1993-ban; Ausztria 1965-  
ben, 1973-1974-ben, 1976-ban, 1980-ban, 1985-ben, 1992-ben és 1994-  
1996-ban.)

3. Mindkét összehasonlítás alapját képező országban megfigyelhető,  
hogy a csökkenésben, a "meredek" pályára állás csak a motorizáció vi-



országban mindkét jelenség tempója erősen le fog lassulni. Ezért a késés Ausztria viszonylatában nem lesz több 4-6 évnél, Finnország esetében pedig 7-10 évnél. (Természetesen ismét csak akkor, ha radikális, ma előre nem látható változások a vizsgált országok egyikében sem fog bekövetkezni.) Ez az eredmény jó esetben már az említett éveket megelőzően elérhető, tartósan stabilizálni azonban a jelzett időpontok előtt – a motorizációs szint radikális növelése nélkül – aligha fog sikerülni.

Végezetül ismét fel kívánom hívni a figyelmet arra, hogy ez a balesetcsökkenés is – különösen az esetleg jelentős autópiaconbővülés esetén – csak abban az esetben valósulhat meg, ha az erre hivatottak minden ismert (és ma még ismeretlen) lehetőséget kihasználják arra, hogy a járművezetők további "felhígulásával" együtt járó kedvezőtlen változásokat hatékonyan kiegyensúlyozzák. Amennyiben erre az előkészületek nem történnek meg kellő időben, úgy az a helyzet fog előállni, mint Ausztriában és Finnországban a késői 60-as, korai 70-es években, amikor is hosszú éveken keresztül nem sikerült – feltehetően a miatt, mert a közlekedésbiztonság szempontjából különösen veszélyes csoportok széles köre egyidejűleg jutott autóhoz – balesetcsökkenést elérni.