

Éppen egy évtizede annak, hogy a magyar kormány a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programot jóváhagyta. Az előterjesztés lényege az volt, hogy megakadályozza a balesetek számának további növekedését. Közszolgálati feladatként, és minden mozgósítható erővel szorgalmazza a szabálytisztelő, kulturált hazai közlekedés kibontakozását. Döntés született arról, hogy a közlekedési tárca irányításával (!) és a Tárcaközi Bizottság közreműködésével létre kell hozni az egész országra érvényes közvéleményformáló erővel hatni és tevékenykedni tudó információs fórumot.



Vészkijárat

A kormány-előterjesztésben tehát világosan körvonalazott volt a feladat: a felelős posztokra szabott határidős munka, mely szerint a közlekedésdipломácia minden eszközével, a szakmailag színvonalas, a mindennapi gyakorlatban is hasznosítható közlekedésbiztonsági publikációk célra orientált közreadásával szorgalmazni kell az Európai Unióhoz csatlakozásunk el nem odázható feltételeként is megalkotott és közakarattal elfogadott Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program valamennyi előírásának sikeres valóra váltását. Talán úgy illene – mindenestre úgy lenne rendjén –, ha e jubileum kapcsán a program kivívott, elért eredményeit az ünnepontás legkisebb jele nélkül méltatni tudnánk...

Nem vállalkozhatunk erre!

Az egyre riasztóbb hazai közúti közlekedési baleseti helyzet, s a közhangulatot mind nyomasztóbban terhelő „útszéli” közlekedési morál nem ad felhatalmazást erre. Baleseti statisztikánk bármilyen ügyeskedő lakkozása meghazudtolná minden erőlködésünket.

A nagyszerű kezdeményezés – a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Prog-

ram – már szinte indulásakor hamvába holt. Nem tudott igazán közvéleményformáló erővé válni, mert a működtetéséhez nélkülözhetetlenül fontos erőforrás híján a „nagy ívű” hivatalos kinyilatkoztatásoknak eleve nem lehetett igazi fogantatója. (Minthogy az ilyen célra „csurgatott” közpénzekben osztozkodáskor az ügyben elsősorban érintett mindkét partner megtalálta egy kicsit a maga számítását, a végleges megoldás kiharcolásáért már nem merték tovább feszíteni a húrt.) Elgondolkodtató tehát, hogy a programnak kezdettől mindmáig nincs gazdája. Bár a kormányok közben jöttek és mentek, a hazai közlekedésbiztonság ügyét szolgálni hivatott sok jó ötlet az igazán önzetlen cselekvőkészség és a csakis erre a feladatra alapított fórum hiányában, az ilyen célra szivárogtatott kis közpénzekkel jól-rosszul sáfárkodók keze-közén, nem ritkán sanda árukapcsolással az öncélú reklámkampányok szintjére süllyedt.

Éppen ezért, talán történelmi jelentősége lehet most annak, hogy a hazai közlekedésbiztonsági helyzet újbóli mélypontjából kilábolásunk érdekében közleményt adott ki a Gazdasági

és Közlekedési Minisztérium sajtótitkarsága.

Az intézkedési tervet napirendre tűző megbeszélés kezdeményezői – a GKM és az ORFK – egyetértettek abban: a baleset-megelőzés, a közvélemény rendszeres, színvonalas tájékoztatása, s egyáltalán a hazai közlekedésbiztonság és „légkör” tűrhetőbb szintre emelése elodázhatatlan!

Így tehát reményünk lehet arra, hogy a minden eddiginél céltudatosabb munkaszervezéssel, új szakbizottságok és a világszínvonalon erre a célra is sorompóba állítható minisztériumi információ-műhelyek latbavetésével a hazai utakon, útkörnyezetekben kevesebb áldozattal járó emberbarátibb autós szemlélet kibontakozása veheti kezdetét.

„Dohos nosztalgia?”

Kezembe került egy régi fotó, amelyet sok évvel ezelőtt az angliai Brightonban, az 1985-ös „Intertraffic” Nemzetközi Közlekedésbiztonsági Konferencia és Kiállítás helyszínén készítettem. A sajátos úttalálkozást szemléltető terepasztal mellett a közúti közlekedésbiztonság és egyben a baleseti ok kutatása egyik

legfontosabb felismerését fogalmazta meg a sussexi rendőrség baleseti helyszínélő tisztje. Az ottani (angliai) közlekedéstudományi intézet (TRL) egyeztetett álláspontjuk szerint: „...ha egy út, útszakasz, úttalálkozás vagy kereszteződés közvetlen körzetében a közlekedési balesetek közel hasonló körülmények között gyakorta ismétlődnek, az nem csak a véletlen műve. Az ilyesfajta bajok bekövetkezéséért a hibát nem szabad mindjárt a „gumiparagrafus” szerint elsősre vétkesnek tűnő gépkocsivezetők nyakába varrni. Állást foglaltak abban is, hogy a valamilyen megfontolásból balesetveszélyesnek minősülő



pontot nem jelölni, hanem az okát tudományos módszerekkel feltárva megszüntetni kell.

A szóban forgó rendezvénysorozat másik előadója ugyanakkor drámai képek felvillantásával utalt arra, hogy a városokban a közlekedési balesetek több mint hatvan százaléka útkereszteződésekben, vagy azok közvetlen közelében következik be. Az ok legtöbbször az, hogy a hagyományos útfelületen (főleg esőben) nem lehet elég gyorsan lefékezni ahhoz, hogy a konfliktushelyzetben az ütközés elkerülhetővé váljon. A tipikusan ilyen fertőzött gócok megszüntetésére, illetve a probléma áthidalására magát az utat és környezetét feltűnőbb felfestéssel, útburkolati jelekkel, jobb megvilágítással kell biztonságosabbá tenni.

Napjaink hazai gépjármű-tulajdonosa, a rendhez történetesen korrektül

igazodni igyekvő „egyszerű autóhasználó” – súlyadó, biztosítások, „zöldkártya”, időszakos műszaki vizsga közlekedésbiztonsági hányada, aránytalanul drága benzin stb. címen – iszonyú sarcot fizet csupán azért, hogy járművével egyáltalán gördülhessen. Okkal és teljes joggal elvárhatja tehát, hogy lezseren kezelt közúti csapdák nélkül, kulturált közlekedési jelzések, jó forgalomszervezés segítségével közlekedhessen.

Vajon mivel magyarázható (menthető) az, hogy nálunk (jóllehet már 2002-írunk) az ahány ház, annyi szokás szabadosága alapján megyénként,

városnként, pályatípusonként olykor megdöbbentően eltérő útburkolati felületkiképzéssel, s így felettébb eltérő csúszósúrlódási együtthatóval kell számolnia a tempósan gördülő, vagy éppen fékezett kerekek alatt a gyanútlanul arra haladó (esetleg még gyakorlatlan) autó vezetőjének?

Megcáfolhatóan igaznak

fogadható el tehát az „egyszerű autóhasználó” azon felismerése, hogy a ma autója, a holnap autóival (a kétségtelenül dinamikus épülő korszerű és biztonságos sztrádáinktól függetlenül) országszerte sok helyütt kényszerül még a tegnapi útjain-útkörnyezetében autózni. Ez is azt látszik igazolni, hogy a forgalom biztonságát országosan érintő úgymond „kis ügyeknek” igazi hatáskör híján még mindig hiányzik, nem működik az immár tíz éve kijelölt posztján a legfőbb felelőse.

Aligha vitatható, hogy a gyakorta hangoztatott uniós csatlakozással járó feladataink kapcsán felkészülésünk az európai arculatú motorizáció kibontakoztatására közakarattal, józan magyarságtudattal, a szakma legjobbjainak sorompóba állításával, minden politikai felhang, elkötelezettség nélkül

még a „régmúlt” időszakunkban elkezdődött.

A „Balesetmentes közlekedésért!” mozgalom életre hívását például (közel fél évszázada) a pécsi, Dunántúli Áramszolgáltató Vállalat gépkocsivezetői kezdeményezték. Így írt erről a korabeli sajtó: „...kialakult tehát az emberéletek és az anyagi javak pusztulásának megelőzéséért folyó széles körű propagandának a személyi, emberi bázisa. Azoknak az embernek az elítélője, akikre a többiek feltekinthetnek, példaképüknek tekintve őket, s akik ezentúl is érdemesnek mutatkoznak majd a szakma „becsületrendjével” kitüntetve a megkülönböztetett tiszteletre. Ők maguk igyekeznek kiérdemelni a kitüntetés következő (1, 2, 5... millió balesetmentes km-teljesítményért járó) fokozatát, ösztönözvén a többieket, hogy kövessék példájukat...”

Vajon miért kellett e nagyszerű (napjainkban különösen időszerű) szakmai elismerést – az autósok „becsületrendjének” odaítélési lehetőségét – veszni hagyni? Mi van ma helyette?

Több mint három évtizede (1969-ben) vezették be hazánkban a „gépjárművezető-képzés és -vizsgáztatás” első nagy reformját. Megalkotásán a közlekedési tudományokhoz értő magyar szakemberek színe-java együtt munkálkodott. Olyan jól sikerült, amit létrehozta, hogy a fejlett motorizációjú országokból, az Európai Unióból jöttek hozzánk tanulmányozni az autóvezető-képzés és -vizsgáztatás korszerű gyakorlatát. Megalkottuk, és egy későbbi elhamarkodott rendelettel veszni hagytuk. Közlekedési kultúránk, baleseti statisztikánk mindmáig sínyli, hogy úgy-ahogy privatizáltuk európai hírű, kitűnően szervezett, a legjobb szakmbergárdával már a továbbképzésekre is felkészült, példa értékűen működő ATI-iskolákat...

Az életé az előny!

Egy évtizede tehát a kormány 2036/0993. (IX. 9.) határozatában a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programról szólva ezt olvashattuk: „A Kormány a közlekedésbiztonságot érintő állami feladatok koordinálásával, továbbá a nem állami feladatokat képező közlekedésbiztonsági tevékenységek

szakmai és anyagi támogatásának a megszervezésével megbízza a közlekedési, hírközlési és vízügyi minisztert.” Ugyanakkor a Kutatás, fejlesztés című 6. fejezetben pedig leszögezi: „...ki kell alakítani és hatékonyan működtetni kell a közlekedésbiztonság informatikai rendszerét.”

A technikatörténeti háttér mozgalmas világában az „automobil” – és egyáltalán az autó körüli szemlélet – (jóllehet közhely, de így igaz) forradalmi változásokat hozott. Ezzel összefüggésben a közlekedési kutatások, a közérthető, mindenkire szóló és eljutó információk mélysége és nyitottsága iránti igény is felerősödött.

A „gördülő csúcstechnika” vezetőülésében feszítők esetében ma már süket fülekre talál a száraz baleseti statisztikai felsorolás éppúgy, mint a minden mélységet (a baleseti ok kutatás tanulságait) nélkülöző, csupán óvatos vezetésre rutinszerű buzdítás.

A baleseti ok kutatás jól körvonalazott szempontok figyelembevételével – mint a nemzetközi közlekedésbiztonsági konferenciákon és kiállításokon magunk is meggyőződhattünk róla – a fejlett motorizációjú országokban a napi élettel és a naprakész eseményeket önzetlenül, szakavatottan sugározni képes médiák közreműködésével a közvélemény-formálás egyik igen hatásos eszköze, ugyanakkor a közlekedésbiztonsági szakemberek ma már nem nélkülözhető partnere.

Immár negyed évszázada szabályozza közúti közlekedésünket az 1976. január 1-jétől hatályban lévő 1/1975. (II. 15.) KPM-BM együttes rendelet. Közismert nevén: a KRESZ.

Jóllehet ez a kódex már alapelveiben igazodott az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírt közúti közlekedési egyezményhez (amelyhez hazánk is még 1976-ban csatlakozott), az évek során – a közlekedési és a közlekedésbiztonsági adottságok függvényében – mind ez ideig már hétszer (!) kiegészítésre, további finomításra szorult. Ezzel egyidejűleg azonban (bárhogy is próbálnánk szépíteni a dolgot) a mindennapi közlekedő számára mind áttekinthetlenebbé, bonyolultabbá vált. Okkal felmerülhet ezek után a kérdés: a mindig újabb és csupán néhány részterületet érintő módosítás, „toldozás-foltozgatás”

helyett (és éppen a szabályok tekintélyének erősítése érdekében!) vajon nem volna-e célszerűbb most már egy merőben új, egyszerűbb, áttekinthetőbb, emberbarátibb hazai KRESZ életre hívása és kiadása?

Hagyományosan a közlekedési tárca felügyelete és irányítása alatt működő Közlekedési Főfelügyelet a többi között olyan hatáskörrel is rendelkezik, hogy meghatározza a hazai gépjárművezető-képzés, tansegédletei tartalmát, a szaktanfolyamok, továbbképzések tárgyait, tantervét, vizsgakövetelményeit.

Talán éppen most jött el az ideje annak, hogy minden eddignél jobban érvényesíthető hatáskörrel és szigorral teremtse meg a jól-rosszul tevékenykedő, olykor gátlástalanul egymással rivalizáló, nem ritkán szinte ingyen jogosítványhoz jutást ígérő magán autósiskolák körében. A gépjárművezető-képzést hivatásuknak érző, s a tanuló melletti másodulésból a közlekedési kultúrára is oktató-nevelő szakemberek a hazai közlekedésbiztonság oszlopai. Tevékenységük itthon és a világon mindenütt közszolgálati misszió is, amelynek érvényessége a rátermettség, a „valahová tartozás biztonsági hátterén és – minthogy magyar „felségjelzésű” járművel autózunk – a nemzeti elkötelezettség nélkül elképzelhetetlen.

Az OBB elődjének, az annak idején szovjet mintára újjászervezett Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsnak rendőrségi berkekben tartott alakuló ülésén (1973-ban) a meghívott közlekedési újságírók köréből felvetődött a ma sem időszerűtlen kérdés: vajon jó dolog-e, hogy a közlekedésbiztonsági ismeretek és akciók népszerűsítését vezénylő karmesteri pálcát a közmegejtés szerint éppen egy mindenkor szigorúan őrzött, a kívülállók számára nehezen megközelíthető rendőri szervezet tartsa kézben? Még akkor is, ha tudjuk: a testületen belül – úgy-mond egyenrangú civil partnerként – jelen lehetnek a mindenben együttműködő „szürkeeminenciások” is.



Hiteles források szerint nálunk száz személysérüléssel járó balesetre hét halott esik, míg az Európai Unió legfejlettebb motorizációjú országaiban (például Angliában) csupán egy, vagy egy sem. Ott működik viszont a közlekedési minisztériumok égisze alatt egy olyan intézmény, amelyhez hasonlóan a megszervezésével adószedélyt vagyunk, jóllehet megalapítását a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program keretében a szóban forgó kormányhatározat is előírta.

Az akár mintául is szolgáló DETR Press Office londoni szervezet feladata, hogy a közlekedésbiztonsággal, valamint a környezetvédelemmel összefüggő kutatások legfrissebb információit gyakorlatilag nyomdakészen és közérthetően, a közszolgálati témákra önzetlenül elkötelezett médiák (sajtó, rádió, tévé stb.) megismertessék a közvéleménnyel.

A hazai Közlekedéstudományi Rt. egyik legutóbbi tanulmánya minden összefüggést számításba véve elemzi a közlekedési balesetekből adódó veszteségeket. Ebből a tanulmányból spontán kiolvasható a végkövetkeztetés: a hozzátartozókat ért mérhetetlen fájdalom mellett a közúti közlekedésben életét veszítő minden egyes embertársunk tragédiája mintegy 50 millió forint (!) vesztesége a nemzetgazdaságnak.

Mindent összevetve tehát talán nem járunk messze az igazságtól, ha úgy ítéljük: a hazai közlekedésbiztonság helyzetéről, jövőjéről ezekben a napokban, hetekben GKM–ORFK kezdeményezéssel zajló országos szakmai tanácskozás új korszakot nyitott: az emberéletet, az anyagi javak, a környezet védelme és az emberbarátibb hazai közlekedési légkör szorgalmazása érdekében.

Almássy Tibor