

SZABÓ LAJOS

IRREÁLIS ELVÁRÁSOK A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG MEGTEREMTÉSÉBEN ELEMZÉS EGY KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KONCEPCIÓ ALAPJÁN

Szerzői mottó: Az élet veszélyes üzem, garantáltan bele lehet halni

1. Bevezetés

A tudományos megközelítése egy problémának általában azt jelenti, hogy amikor valamilyen kívánatos célt szeretnénk elérni, akkor, nem a célhoz rendelünk elvárásokat, eszközöket és folyamatokat, hanem a célt hipotézisnek tekintve vizsgálat alá vesszük a problémát, hogy kiderüljön, helyes-e a hipotézis. A vizsgálat során pontosan ki kell deríteni, hogy a megjelölt cél megvalósítható-e, vagy sem, hiszen addig amíg ezt nem tisztázzuk, nem tehetünk javaslatot a cél megvalósítására. Előfordulhat, hogy a hipotézis megoldási javaslattal is rendelkezik, de a javaslatot akkor érdemes megvizsgálni, ha a cél megvalósítható. Kizárólag ezt követően lehet vizsgálni, hogy a megoldási javaslat alkalmas-e a cél elérésére.

A politikusok változást szeretnének elérni a társadalmi folyamatokban, ami sokszor évtizedekre való munkát ad nekik és a bevont szakembereknek. A célt „vízióként” is megnevezik, ami magyarul látomást, jelenést, jövőképet jelent. A tudományos célkitűzésekhez képest a víziók annyiban mások, hogy nem minden esetben rendelkeznek előzetes megvalósíthatósági vizsgálatokkal. Az egyszerűség kedvéért egy olyan biztonságot érintő példán mutatom be, ami mindenkit érint és gyűjtőnéven közlekedésbiztonság néven ismerjük. Mint azt egy honlapon olvashatjuk, az EU a témában kiadott második „Fehér Könyve” a „vision zero” jegyében kijelenti: „*a fő közlekedésbiztonsági célokat az alábbiak szerint fogalmazta meg: „A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni.”*¹:

A „vision zero” Svéd elképzelés, melyet törvénybe foglaltak 1977-ben.: „*A nulla vízió az, hogy végül senki sem fog meghalni vagy súlyosan megsérülni a közúti közlekedési rendszerben... A Vízió annak az etikai imperatívusznak a kifejeződése, amely szerint: „Etikailag soha nem fogadható el, hogy emberek meghalnak vagy súlyosan megsérülnek, amikor a közúti közlekedési rendszeren belül mozognak.”*²

Nemrég hazánk fővárosának főpolgármestere és munkatársai ismét elővették a témát egy halálos baleset kapcsán. A budapesti főpolgármester és munkatársai propagálják elhivatottságukat a vision zero mellett³. Mivel az EU célkitűzésével egyező, az persze, hogy reális-e ez a célkitűzés, kérdéses. Olyan, hogy 100%-os biztonság nem létezik, mindig számolni kell maradék kockázatokkal, amibe a rendszer sebezhetősége is beletartozik. Ahogy azt a 2012-ben az általam publikált rendszer-szemléletű biztonságfogalom

¹ Forrás: <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/az-europai-unio-hatalyos-kozlekedespolitikai-strategiaja/> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

² Forrás: <https://www.monash.edu/muarc/archive/our-publications/papers/visionzero> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

³ Forrás: <https://bkk.hu/hirek/vision-zero-budapesten-fokuszban-a-fovarosi-kozlekedesbiztonsag.6344/> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

definiálásánál leírtam: „Egy rendszer, egy vagy több kijelölt elemének viszonylatában értelmezett állapota, mely a rendszer egy meghatározott időszakban és meghatározott határértékek között vizsgálva összetevőinek, illetve a környezet és a rendszer viszonylatát tekintve stabilnak, kiszámíthatónak tekinthető.” Vagyis vannak olyan tényezők, elemek, amelyeket nem vizsgálunk, mert határérték alattiak, - csekély mértékben befolyásolhatóak túlzó költségek mellett - vagy határérték felettiak, - jellemzően olyanok, amikre nincs befolyásunk vagy csak olyan szintén extrém költségekkel járna a kezelésük, mint a határérték alattiaknak, és máris megvan a maradék kockázat. De a nullás értéket vizuálózó svéd szöveg, vagy szinte nullás értéket megcélzó EU szöveg nem számol maradék kockázatokkal, mert „*Etikailag elfogadhatatlannak*” tartja.

Tudom, nem túlzottan jó hallani, hogy a világunk nem etikus, de a COVID pandémia sem volt az. Mégsem jelentette ki senki, hogy 0-ra vagy ahhoz közelire kell csökkenteni a halálozást. Csak azért, mert a közúti közlekedés az emberek által előállított közúton, és jellemzően emberek közreműködésével megvalósított tevékenység, a balesetek nem etikai, hanem pontosan felderíthető egyéb okokból következnek be.

2. Melyek a balesetek bekövetkezésének okai?

A vision zero hívei szerint a gyorsajtás a „legfőbb ok”, de ha erre a kérdésre szeretnénk válaszolni, jobb ha egy elismert szakembert idézünk, mint például Dr. Melegh Gábort, akinek a „Közlekedési balesetek okairól, statisztikai adatokkal, tanulságokkal” című előadása prezentációja 4. oldalán található ábra pontosan mutatja a közlekedési balesetek okainak százalékos arányát.⁴ Az ábra adatai egyértelműen cáfolják a vision zero híveinek kijelentését, hiszen bár 2%-al az elsőbbség meg nem adása előtt van a sebességtúllépés, nem szignifikáns. Ennek az ábrának az adatai és az EU II. Fehér könyv I. számú mellékletében felsorolt a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos intézkedések négyes csoportosítása szembevető inkoherenciát mutatnak.⁵ A hivatkozott mellékletben szerepelnie kellene hogy, nem csak a gyalogost kell védeni, hanem sokszor a gyalogostól, kerékpárostól, rollerestől, stb. a többi embert, köztük a járművezetőket is! A direktíva e szempontból nem tekinti egyenjogúnak a közlekedőket. Ahogy Major Róbert írja⁶, hivatkozva Klobusitzky György és Irk Ferenc főiskolai jegyzetére: „...a mai napig elfogadott felosztás: - a közlekedő ember hibája, mint baleseti ok, - a közlekedésben résztvevő jármű hibája, mint baleseti ok és - a közlekedés környezetében lévő hiba, mint baleseti ok. Hatékony balesetmegelőzési munka elképzelhetetlen megfelelő szintű és színvonalú adatelemzés nélkül: „a balesetmegelőzés alapja az egzakt balesetanalízis” Ez utóbbi megállapítás az elfogulatlan és tudományos megközelítés. Mint azt Major Róbert írja: „...a KSH közlekedési balesetekre vonatkozó adatait a rendőrhatalóság, baleset helyszínén intézkedő tagja által kitöltött statisztikai adatfelvételi lap alapján rögzíti. Ennek az adatfelvételnek a megbízhatósága külön vizsgálatot igényelne.... a helyszínen intézkedő rendőr tölti ki az adatlap azon rovatát is,

⁴ Melegh Gábor: „Közlekedési balesetek okairól, statisztikai adatokkal, tanulságokkal” című előadás ppt 4. o. Forrás: <https://slideplayer.hu/slide/2033203/> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

⁵ Forrás: <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/az-europai-unio-hatalyos-kozlekedespolitikai-strategiaja/> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

⁶ Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. Ph.D értekezés. Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola. Pécs, 2009. 80.o.

hogy mi volt a baleset oka, ... kétséges, hogy a helyszínen intézkedő rendőr hogyan tudja megítélni, hogy a baleset oka abszolút vagy relatív gyorsajtás volt.”⁷

Tehát téves a gyorsajtás mint vezető baleseti ok megjelölése. Azonban a hipotézis tartalmaz megoldási javaslatot, a sebességmérést és a sebességsökkentést így érdemes azt is megvizsgálni, hátha mégis csak lehet csodát tenni.

3. A balesetmegelőzés és problémái

Az említett budapesti halálos közúti baleset⁸ 2023. február 19.-én történt. A főpolgármester azonnal a gépjárművek sebességsökkentését és mindenhol fix sebességmérő berendezések telepítését javasolta amivel szerinte „El lehet és el kell érni a zéró toleranciát az ilyen közúti balesetekkel szemben, azt, hogy Budapesten nullára, igen nullára csökkentjük a halálos közúti balesetek számát.”⁹ Négy nappal ezután a Ferihegyi úton egy kerékpáros halt meg¹⁰ saját hibájából. Segített volna a kerékpáron, ha minden úton traffipaxokkal ellenőriznék a sebességet? Nem, hiszen „nem hat rá” a traffipax, mint a rolleresekre és más egyedi azonosítóval nem rendelkezőkre sem, akiknek semmi szabályt nem kell ismerniük, vizsgát nem kell tenniük, nem tilthatók el a tevékenységüktől. Ők is meghalhatnak saját hibájukból, vagy máséból, vagy osztott felelősséggel, vagy megölhetnek másokat, ha van sebességmérés, ha nincs. Hozzátenném, hogy az ittas, a kábítószer, vagy más tudatmodosító szer hatása alatt álló, a közúton versenyző, végzésügyi helyzetben hozzátartozóját orvoshoz szállító sem fogja figyelembe venni a sebességmérő kamerák jelenlétét.

Egy újságcikk írja: „Noha Nagy-Britanniában több ezer fix traffipaxszal folytat hadjáratot a rendőrség a gyorsajtók ellen, a 2011-es halálos közlekedési balesetek nagy része nem sebességtúllépés miatt következett be.”¹¹ Egy 2021.-es EU kiadvány¹² adatairól írt cikk beszámol: „2010-hez viszonyítva, a tavalyi adat 37 százalékos csökkenés... Ez azonban azt is jelenti, hogy csúfos kudarcot vallott az a célkitűzés, hogy 2020-ra a halálos balesetek számát a 2010-es felére csökkentésék. Ha nem lett volna pandémia, szinte biztos, hogy a 37 százalékot sem érték volna el.”¹³ Én ezt nem nevezném csúfos kudarcnak, maximum reális eredménynek, komoly ráfordítással némi eredmény felmutatható, de az is bizonyítást nyert, hogy a sebességmérés nem megoldás.

Sajnálom azokat, akik fejhallgatóval hallgatott zene, vagy telefonbeszélgetés közben lépnek a járművek elé, akik egy műszaki hiba, egy háziállat, egy vadállat, egy figyelmetlen ember következtében veszítik életüket, de a sebességsökkentés, traffipaxok kihelyezése rajuk sem segít. A közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek

⁷ Major Róbert: i.m. 48-49. o.

⁸ Forrás: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszet/halalos-baleset-jozsefvarosban> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

⁹ Forrás: <https://telex.hu/belfold/2023/02/19/halalos-gazolas-villamosmegallo-budapest-karacsony-gergely> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

¹⁰ Forrás: <https://www.origo.hu/itthon/20000515oszlopnak.html> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

¹¹ Forrás: <https://www.origo.hu/auto/20121010-nem-gyorsajtás-okozza-a-halalos-balesetek-tobbseget.html> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

¹² Forrás: <https://etsc.eu/15th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

¹³ Forrás: <https://www.napi.hu/nemzetkozi-gazdasag/eu-kozut-halalos-baleset-csokkenes-etsc.731152.html> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

próbálkozásai annak érdekében, hogy eleget tegyenek a politikusok „etikai” elvárásainak¹⁴, kudarca vannak ítélve.

A baleset kimenetele a gyalogos, vagy más közlekedésben résztvevő és egy gépjármű ütközése esetén nem csak a sebességen múlik. Nagyon fontos tényező a tömeg is. Nem mindegy, hogy egy 1000 kg tömegű jármű ütközik egy gyalogossal 30 km-es tempóval, vagy egy 3000 kg-os ugyanekkora sebességgel. (Newton I. és II. törvénye) Egyre több szakcikk foglalkozik, a robbanómotoros járműveknél jóval nagyobb tömegű elektromos járművek ütközésbiztonsági problémájával.

A Budapesti Közlekedési Központ közlekedésbiztonsági stratégiája¹⁵ is a „vision zero” jegyében készült. Az fel sem merül a stratégia készítőiben, hogy járműveket megállítani képes korlátokat utcabútorokat, térelemeket alkalmazzanak a jelenlegi maximum dísznek való korlátok, oszlopocskák helyett, hátha megakadályozza a gyalogosgázolásokat. Pedig számos helyen írtam róla egyedül és szerzőtársammal együtt is.^{16, 17, 18}

4. Képzés, szemléletformálás, biztonságérzet

A biztonság és a biztonságérzet kapcsolatáról írt cikkemben¹⁹, a biztonságérzet szubjektív volta mellett érvelek, amelynek kialakulását téves információk, és irracionális elképzelések is formálják. Pontosán ez áll elő a közlekedés biztonságával kapcsolatban is a tudatunkban, ha valaki, vagy valakik folyamatosan a sebesség problematikáját helyezik előre, hivatkozva a sebességtúllépés kiemelkedő szerepére a balesetek bekövetkezésében, ami mint fentebb bizonyítottam, túlzó, nem reális. Ez oda vezethet, ahova a londoni parlament jutott: „... az 1820-as években a személyek vasúti szállításáról szóló vitában a gőzmozdony ellen olyan érvek is elhangzottak, miszerint az emberek bele fognak örülni a 10 mérföldes sebességbe.”²⁰

Ezt fejeli meg a követési távolság állandó emlegetése, anélkül, hogy pontosan elmagyarázná bárki is, mit is kell rajta érteni, hiszen minden sebességtartománynál más és más. Nap mint nap tapasztalom az eltúlzott követési távolság betartását, sőt, van aki a közlekedési lámpánál megállva is egy autónyi „követési” távolságot tartva várakozik. A sebességtől való félelem okozza azt a napjainkra tipikus vezetéstechnikai hibát, amit a közlekedési jelzőlámpa megközelítésénél rendszeresen meg lehet figyelni. A sofőr lassan megy, a megengedett sebesség maximumát meg sem közelítve, a többi jármű haladását – a

¹⁴ Forrás: <https://www.ludovika.hu/magazin/aula/2022/02/07/tiz-perccel-kesobb-de-odaerunk-elve/> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

¹⁵ Otthon a budapesti utakon-mindenkit hazavárunk! Közúti közlekedésbiztonsági stratégia BKK-javaslat Társadalmi egyeztetési változat stratégiája, a BKK saját honlapján <https://bkk.hu/downloads/16531/> (Letöltés ideje 2023.06.21.)

¹⁶ Balogh Zsuzsanna – Szabó Lajos: A „ramming” azaz a tömegbe hajtás módszerével elkövetett terrortámadások jelensége és az ellenük való védekezés lehetőségei. Felderítő Szemle 2018/4. 140-159. o.

¹⁷ Szabó Lajos Megelőző védelem alkalmazása a közterületek és objektumok védelme érdekében. Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XX. Pécs, 2018. 89-96. o.

¹⁸ Forrás: http://www.securinfo.hu/termek/ piacok/a-biztonsag-egyeb-teruletei/6425-mi-megoldas-gazolasos-merenyletek-ellen.html?utm_source=hirlvel&utm_campaign=170907&utm_medium=csutortok# (Letöltés ideje 2023.06.21.)

¹⁹ Forrás: https://www.academia.edu/35578412/Biztons%C3%A1g%C3%A9rzet_%C3%A9s_a_biztons%C3%A1g_vizonyai (Letöltés ideje 2023. 06.21.)

²⁰ Forrás: <https://mult-kor.hu/10-teny-a-vasut-torteneterol-20151222> (letöltés ideje 2023. 06.21.)

forgalom ritmusát - figyelembe sem véve, és indokolatlanul nagy követési távolságot tart az előtte haladóhoz képest. Majd mikor vált a lámpa ahelyett, hogy megállna, gyorsít és áthalad a sárga, vagy piros jelzőfényen. Ha van még mögötte hasonló stílusú vezető, sokszor az is követi!

A „vision zero” hívei hamis biztonságérzetet keltenek a közlekedőkben, ahelyett, hogy vezetéstechnikai tréningeken tanítanák meg a helyes megoldásokat, mint ahogy azt Major Róbert értekezésében részletesen kifejti.²¹

5. A szabályozás hibái

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet néhol hiányos, a baleset definícióját például nem tartalmazza, miközben használja a kifejezést. Major Róbert nem véletlenül szorgalmazza értekezésében egy teljesen új KRESZ létrehozását: *„Mindemellett úgy gondolom, hogy a jelenleg hatályos KRESZ jogszabály ... elavultnak számít,...egy teljesen új szemléletű korszerű jogszabály megalkotására van szükség. Természetesen önmagában a jogszabály-módosítástól nem várható a baleset számának csökkenése, de a balesetveszélyes helyzetek egyértelmű meghatározása, illetve a felelősség alóli „kibújás” lehetőségének visszaszorításától jelentős eredmények várhatók.”*²²

Mutatok erre egy példát, ami kifejezetten szembe megy a „vision zero” elképzeléseivel és semmi köze a gyorsajtáshoz. A gyermekek szállításának feltételeit a gépkocsikban, a rendelet 48.§. (7-8) bekezdései meglehetősen pontossággal leírják. A kerékpáron szállítható személyek tekintetében a rendelet sokkal „nagyvonalúbb”, amint azt az 54.§ (5)-ben olvasható. Ez a rendelkezés semmilyen esélyt nem ad a szállított 0-10 éves megóvására. A kerékpáron elhelyezhető gyermekülésekben (nem kötelező!) ülő személyek végtagjainak és fejének védelme 90%-ban nem biztosított, azon változatok esetén, ahol a láb rögzítve van, a karok és a fej szabadon csapódik továbbra is. Hiába teszünk a fejére sisakot, a fej jellemző túlsúlya és az izomzat fejletlensége 0-10 éves kor között, egy esés esetén csak növeli a nyaki csigolya törésének lehetőségét, még álló helyzetben elesés esetén is.

A közlekedésben résztvevők különféle alapvető jogai a „vision zero” hibás hipotézise miatt tovább sérülnek, a személygépjárművek közlekedésének korlátozása, sebességcsökkentés okán. Ahogy Major Róbert írja már sokszor hivatkozott értekezésében *„Abból – az egyébként alapvetően helyes – alapvetésből kiindulva, hogy a balesetmegelőzés kulcsa a sebességek visszaszorítása, gyakran torz megoldások születnek. Igaz ugyan, hogy a sebességek csökkentése alapja a balesetmegelőzésnek, de nem lehet figyelmen kívül hagyni a közlekedés alaprendeltetését sem a helyváltoztatási igények kielégítését. A sebességek csökkentése során nem lehet aránytalanul alacsony haladási sebességre kötelezni a járműveket.”*²³ Ugyanebben az értekezésében szereplő KRESZ javaslatok (15.6.) észszerűek és fontosak, de mindeddig semmi sem valósult meg belőlük.

²¹ Major Róbert: i.m. 387-396. o.

²² Uo.

²³ Major Róbert: i.m. 137. o.

6. Következtetés

Az eddig leírtak alapján úgy tűnik, valóban irracionális elvárások tapasztalhatóak a normaalkotók részéről, a koncepcióik, és a végrehajtásukra alkotott jogszabályok létrehozása során. Hibás előfeltételezésből és célkitűzésből, téves eredményekre jutva, alkalmatlan megoldási javaslatokat erőltetnek azokra, akik magas színvonalon művelik szakmájukat, tudományosan megalapozott és megvalósítható koncepciókat lennének képesek megfogalmazni.