Dráguljanak meg a közúti balesetek

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora

dr. rigo. mihaly@t-online.hu

A mobilszámom: 30/349-25-43

Kivonat: A közúti baleset leggyakrabban hibás emberi döntés következménye, mely mögött a KRESZ szabályok mellőzése, felülírása, felülbírálata áll. A dolgozat írója ezért a balesetszám csökkentése érdekében ezt a téves magatartást kellene módosítani. Ezért a közúti balesetek költségeinek a mainál nagyobb mérvű ráterhelését javasolja a baleset okozójára. Véleménye szerint ennek valóban lenne visszatartó ereje.

Kulcsszavak: a baleset miatti költségek, a kártérítés nagyságát befolyásoló tényezők, a járművezetői viselkedés befolyásolása

1. Bevezetés, az elvek

A témát – még a konferencia kiírása - előtt írtam meg.
A remélt változáshoz egyedül az kellene, hogy a dolgozatomat a hazai döntéshozók olvassák el, az írásom jusson el hozzájuk, ők pedig hozzanak érdemi változást. A gond kifejezetten magyar ügy, mint ahogy a megoldásához sem kell országon kívüli döntés! Ez nem az angol nyelv értésén alapul, ehhez angol nyelvterületen kívülről hatás sem várható. Ezért értelmetlennek, fölösleges munkának vélem az angolra fordítást.
A jelen dolgozat összefügg a „Sebességcsökentés” cíművel.

2. Kifejtés

2.1 A cél és az eszközök

Határozott európai és magyar előírások vannak arra, hogy egy országnak nagyon rövid időtartam alatt mennyivel kell csökkenjenek a közúti balesetek számát.

Ezek alapján számos intézkedés született már, melyek hoztak is eredményt. Ilyen volt pl. a biztonsági öv kötelező alkalmazása.

Ma azonban a balesetszám csökkenés stagnál, vagy sok esetben megállt. Jelzi azt, hogy **az eddigi beavatkozások elértek lehetőségeik határához, ezektől tehát többet remélni már nem lehet. Újítani kell az eszközökben.**

Ezt az innovációs igényt a szakterület döntéshozói is érzékelik. Évek óta próbálkoznak az ún. „közlekedési morál” átnyomásával, erőltetésével. Nagy erőbedobással igyekeznek évről évre, de nyilvánvaló az eredmények elmaradása.
Az évtizedes próbálkozás sajnos nem hozta meg a várt eredményt. Ennek ellenére ugyanúgy megy tovább a túlhangsúlyozás, mintha érne valamit!

A küzdelem, az úttévesztés a módszerben, a feladásához mintha nem lenne erejük és sajnos jobb beavatkozás eszükbe sem,

Ilyen érdemi lehetőség a baleseti költségek, a pénz, bevonása a folyamatba. Ez annál inkább is lényeges, mert az életünk nagy részét már ma is a pénz dirigálja.

Milyen is az a bizonyos „közlekedési morál”, még ennyi év értelmetlen „darálás” után is? [4]

„Az autósiskola a közlekedési morálban a következő gyakori problémákat jelölte meg:

- a közlekedési szabályok sajátos, egyedi értelmezése és alkalmazása;
- gátlástalan áthajtás a piroson;
- a záróvonal negligálása;
- akárcsak az előzni tilos tábláé;
- a sebességkorlátozás figyelmen kívül hagyása.
- Az irányjelzőt nem használók tábora most gyorsabban terjed, mint a Covid.”

Ma mindezt megteszik, mert megtehetik! Mi kell még? Mindez ennyi agymosás után? Hol van akkor a hatékonyság? Tényleg erre kellene mennünk? Mint érezhető sajnos ez egy téves irány.

A közúti balesetet legtöbbször **közösségellenes magatartás** váltja ki, a közlekedés, mint társasjáték szabályainak be nem tartása, melyet a közösség nem tolerálhat.

A szabálytalanság ugyanis megnöveli a rendszer kockázatát, mely megnöveli a balesetek gyakoriságát és súlyosságát. Veszélyeztetve ezzel olyanok létét is, akik minderről semmit sem tehetnek!

A közúti baleset alapvetően változtatja meg a résztvevők életét. Ma a baleset okozója 1-2 évnyi börtön letöltése után ott folytatja az életét, ahol a börtön előtt abbahagyta. Míg az áldozat vagy belehal, vagy egész további életében kerekes székbe kerül.

A baleset miatt az áldozat pénzkereső képessége lecsökkenhet, melynek a családja is kárát vallja.

Kártérítés tegye lehetővé azt, hogy az áldozatok legalább a baleset előtti színvonalon élhessenek. A kártérítés mértéke akkor legyen, hogy azzal a az áldozatokat olyan helyzetbe lehessen hozni, mintha a baleset be sem következett volna!

A kártérítés mértéke akkora legyen, hogy az a járművezetőt a vezetési stílusa, szokásai módosítására kényszerítse.
Azaz: a járművezető előtt minden pillanatában az lebegjen, hogy a téves döntése miatt akkora kártérítést kaphat, amely nem csak az ő életét, de családja életviszonyait is lényegesen befolyásolja.
Tudja, hogy ha balesetet okoz, akkor azzal olyan nagyságú költségeket húz magára, mely kifizetésébe akár a családja is belerokkanhat!

2.2 A gond érzékelése

A társadalom jól érzékeli a gondot és még a következtetése is helyes!
„A többség egyetért abban, hogy valami nem kóser a közlekedési morállal, se annak szankcionálásával.”

2.3 A közlekedési baleset miatti károk, és azok értéke

Legfontosabb lenne a károk minden formájának felderítése.
Szűkebb és tágabb értelemben. A kieső jövedelmek, a sérelemdíjak. A baleset miatti torlódásból a többi részesnek okozott károk.

Majd ezt követően: az egyes kárfajták miatti összes költségek kinyomozása.
A munkabalesetek, az orvosi műhibák káraiból levonható következmények.

2.4 A rendőri vezető véleménye a hazai helyzetről

Óberling József r. ezredes (ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője) szerint:
„Elképesztő, nem hisszük el, amit látunk. Most az őskáosz uralkodik az utakon."
„A magyar rendőrség vesztésre áll a hülyékkel szemben."
„Egy olyan országban, ahol a szabályokhoz tömegek viszonyulnak felesleges tilalomfaként és ahol a kreditet szerez aki ügyesen hágja át ezeket, nem lehet csodálkozni a kialakult helyzeten."
Mi számít ebben az országban, ha még a vezető, nagy gyakorlatú főrendőr véleménye is figyelmen kívül hagyhatók a döntéshozók által? Kinek a véleményét hajlandók figyelembe venni? Mit érhet, mivé hasznosulhat ezek után a véleményeztetési eljárás?

2.5 Két ütköző vélemény

A kulcsmondat: „Finnországban úgy osztják a gyorshajtási bírságot, hogy az mindenkinek fájjon".
Egy „… finn milliárdost … szombaton fotózta le, majd állította meg a helyi rendőrség, amikor egy 50 km/órás szakaszon 82 km/órás tempóval haladt – írja a Daily Mail. Ezt Magyarországon a leggazdagabb hazai polgár is megúszta volna 45 ezer forintos bírsággal és négy büntetőponttal."
„Finnországban viszont a közlekedési szabálysértésekért kiszabott bírságot az elkövető jövedelme alapján határozzák meg."
„… **úgy döntött a hatóság, hogy a 121 ezer eurós bírság pont helyénvaló büntetés, egy 10 napos vezetéstől való eltiltással súlyosbítva."**
„A skandináv országok mindegyikében hasonló rendszer működik, ahogy Svájcban is, az alábbi abszolút rekord is itt született."

„… marad a hivatalos rekord, ami a Guinness Rekordok könyvébe is bekerült. Eszerint Svájcban egy helyi milliárdos a Ferrari Testarossa volánja mögött 137 km/órás tempót ért el a 80-as korlátozású zónában. Ezért a mutatványért akkori értéken 290 000 dolláros bírságot, vagyis nagyjából 100 millió forintot kellett kifizetnie." [5]

Csoda történt: lett hatása, eredményes volt.
A nem ilyen elvű bírságolás elégtelenségét, nem rendelkező visszatartó erejét más országokban is meglátták és ennek megfelelően léptek is, nem úgy, mint itthon!

Egy ellenvélemény:
„Kígyónak lábsó, madaraknak fogsor, gyorshajtóknak bírságemelés. Ennyit tud felmutatni a jogalkotó a gyorshajtás elleni „küzdelem" (muhaha!) terén. Félnek a népharagtól, vagy a közlekedésbiztonság mellett kampányolni ez is elég?"

Egy kis történelmi visszatekintés:

„A gyorshajtás elleni küzdelem „fokozása” 15 éve tragikomédiaként indult, mára viszont csak a tragédia maradt belőle, nevetni már senkinek sincs kedve.”

A magyarázatuk szerint:
„A GYORSHAJTÓK KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁSA SEMMIRE SEM JÓ A PÉNZBESZEDÉSEN KÍVÜL”.

Egy kis magyarázat:
„2008 óta ismert, hogy a közigazgatási bírságolás bevezetésével **a gyorshajtásoknak sem a volumene sem az intenzitása nem indult el abba az irányba, amerre a lakosság törvénytisztelő része szeretné.** Nem lett érezhetően kevesebb gyorshajtó az utakon és a tempó sem lett mérsékeltebb.”

Valakinek mégis jó!
„**Egy dolgot viszont a várakozásoknak megfelelően hoz már 15 éve: milliárdos bírságbevételt generál, amivel a költségvetés minden évben előre számol!**
Jó ez a mindenkori államapparátusnak, hiszen fix és jól tervezhető forrásként jelenik meg. De megfelelő a gyorshajtóknak is, hiszen egy kis pénzmagért cserébe szabad a vásár”
AKINEK TELIK RÁ, AZ KORLÁTLAN MENNYISÉGBEN SZÁGULDOZHAT
Ez lenne a társadalom végköveztetése?

„JA, HOGY ÉVENTE PÁR VÉTLEN KÖZLEKEDŐ BELEHAL EGY-EGY GYORSHAJTÁSBA? NA ÉS? KIT ÉRDEKEL EZ?
Hát mi az a pár emberélet a milliárdos bevételhez képest? Meg különben is, minek ment oda az a kerékpáros az Árpád hídra éjjel!? Hát nem tudta, hogy a közlekedés veszélyes üzem és bele is lehet halni az esti hazatekerésbe? Így járt, majd „legközelebb” okosabb lesz, vagy nem. Ne gondolja senki, hogy az állam lemond a milliárdos fix bevételi forrásáról csak azért, mert a rendszer néha nem adja ki egy-egy járókelőnek. Ugyan! Amióta a pénz az isten, azóta senki sem foglalkozik a járulékos veszteségekkel.”

„**RÁADÁSUL 2008-BAN (A RENDSZER BEVEZETÉSEKOR) A MINIMÁLIS GYORSHAJTÁSI KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁG AZ ÁTLAGKERESET (199 EZER) 15 SZÁZALÉKÁT, A MAXIMÁLIS PEDIG A 151 SZÁZALÉKÁT TETTE KI**
2023 szeptemberétől a tervezett emelés után ezek a számok az alábbiak lennének: 7 (azaz hét) százalék és 69 (azaz hatvankilenc) százalék az 568 ezres átlagkeresetből. Komolyat lépne előre a döntéshozó, mi?

Ez nem „fellépés”, ez csak a vám emelése úgy, hogy a bevezetéskori mérték fele alatt maradjon. Ahogy kollégánk is megírta, ez picsafüst.” [6]

Ettől függetlenül nem kellene mégis kipróbálni, bevetni a bírságok nagyobb emelését?
A finn és a skandináv példa azt mutatja, hogy lehet ezt is jól csinálni? De bármilyen ehhez hasonló drágító művelet is alkalmasabb lenne, mint a csodaváró ráolvasás jellegű közlekedési morálnál.

2.6 Mit sugall a média, és mit az autógyárak?

Hogyan fogadnak egy külföldi delegációt Budapesten? Minden útszakaszt lezárnak, amerre a delegáció jár. Mintha a delegációk forgalmi zavartalanságának biztosítása lenne a legnagyobb

jó, azt sugallva, hogy **a kivételezetteknek senkihez sem kell igazodni, ami viszont nem jár az átlagos polgárnak. Ez nem erősíti azt a tudatot, hogy a közlekedés egy nagy játék, tele alkalmazkodási kényszerekkel! Azt, hogy mindez az adófizetőnek nem a normális működés, hanem egy rendkívül frusztráló kényszer!**

Van-e a Formula-1 versenyeknek hatása?
Fenntartja és élteti ez a sebesség mindennél mámorítóbb nimbuszát. A mindig mindenkinél gyorsabb eljutást, **megint csak a kiváltságosoknak.** Csoda-e, hogy ezek után minden sebességcsökkentést értelmetlen beavatkozásnak, felesleges korlátozásnak élnek meg. Ha teljesen ellentétes hatásoknak teszik ki a közlekedőket, csoda-e a mai káosz? Nem akarják-e a Forma-1-et megvalósítani nap, mint nap a közutakon?

Miért nem elég ma is egy autónak 20-40 LE, miért készülnek akár 1000 LE-s gépek?
Egykor a Citroen és a Volksvagan mind csak ekkora motorokkal jött le a gyártói szalagról.

Végül:
mire példa a német és az új sebességszabályzás az autópályáikon? A nagy német autógyáraknak ezek a gépek vélhetően extraprofitot érnek, amit követően bármit el tudnak érni a német jogászoknál? Ha nem lennének ennyire magasak a megengedett sebességek, vajon ki venné meg ezeket a halálgyártó gépeket? Itt az magas ár biztosítja a szűrőt a társadalom tagjai különbözőséghez. Mindig lesznek, akik a törvények felettinek érezhetik majd magukat, akik itt is bármit megtehetnek.

Konklúzió
A cél világos. Ismerjük az újabb eszközöket is, melyek biztosan csökkentenék a tragédiákat. Mégis elakadunk a bevezetésnél, az alkalmazásnál. Jól mutatja pl. a nagyfokú tehetetlenséget, impotenciát az átlagsebesség bevezetése körüli huzavona, amely már ma is azonnal bevezethető lenne. [3]

Figyelemre méltó a mai módszerek kritikáinak hasonlósága:
általános a vélemény, hogy ezeknek egyre kisebb a visszatartó hatásuk, céljaikat nem érik el, többnyire csak alibi intézkedések.
Abban is egyetértés van, hogy a mai világban sok jó kezdeményezés van, melyekkel előbbre lehetne lépni.

Megoldást kínálnak a mérnökök. Ha ezt a döntéshozó nem használja, azzal a felelősséget magára veszi!

Szeged, 2023. VIII. 28.

Irodalomjegyzék
[1] Microsoft Word - olcsó balesetek.docx (civilcafe.hu)
[2] Microsoft Word - Sebességcsökkentés.docx (civilcafe.hu)
[3]https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2023/07/04/a-magyarok-donto-tobbsege-akarja-az-atlagsebesseg-merest/
[4]https://www.napi.hu/belfold/veled-vezetunk-autosiskola-motor-baleset.773194.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link
[5] https://www.vezess.hu/vezetunk/2023/06/06/45-millio-forintos-birsagot-kapott-a-finn-milliardos-magyarorszagra-is-ez-kellene/

[6] https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2023/08/08/a-gyorshajtasok-buntetese-nem-tobb-penzert-megvett-allami-jovahagyasnal/
[7] https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2023/07/05/eleged-van-mar-a-kovetkezmenyek-nelkuli-balesetekbol-nem-csak-neked/