

A hivatásos gépjárművezetők közlekedési baleseteinek okairól

Írta: Dr. Irk Ferenc

Az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézetben az elmúlt időszak folyamán tovább folytatódott a közúti közlekedési bűncselekmények kriminológiai vizsgálata.

A többéves kutatási program jelen — második — szakaszában olyan közúti közlekedési bűncselekmények kerültek feldolgozásra és értékelésre, amelyeket hivatásos — de nem tömegközlekedési — járművezetők okoztak. A kutatómunka e részében összesen 124 bűnügy 128 elkövetővel került vizsgálat alá. A bűnelkövetők cselekményüket 1969—1971 között valósították meg. Tevékenységükért, illetve mulasztásukért az 1961. évi V. törvény 258. §. (1) és (2) bek.-e alapján feleltek. Az ügyek azonban — a megfelelő kutatási kritérium előzetes megválasztása eredményeképp, amelyre később még utalás történik — teljes egészükben megfelelnek annak a követelménynek is, amelyet az 1971. évi 28. sz. tvr. állít a büntetőjogi felelősségre vonás lehetősége elé. Ez azt jelenti, hogy a jelenleg érvényes jogszabályok alapján az általunk meghallgatott járművezetők mindegyikét a hatályos Btk. 194., 194/A., valamint 194/B. §-ának valamely rendelkezése alapján is büntetőjogi hátrányban lehet részesíteni.

A Btk. időközben történt módosítása miatt — amely a közlekedési bűncselekmények körében is szerkezeti változtatásokat hozott — hangsúlyozni kívánjuk, hogy kizárólag a Btk. 194. §-ban szabályozott halálos közúti baleset okozása büntette, továbbá a 194/A. § és 194/B. § (1) bek. b) és d) pontjában meghatározott bűncselekmények nyertek feldolgozást.

I. A kutatás feladata, módszere, rendszere

A kutatás jelen szakaszában is a *fő feladat* a közlekedési balesetek létrejöttében szerepet játszó ún. objektív és szubjektív körülmények feltárása volt. Ennek megfelelően a bűncselekményeket két oldalról, a társadalmi és a bűnelkövetői oldalról közelítettük meg. A mélyebb baleseti okok megismerése és összesítő értékelése alapján a megelőzés lehetőségeit kutattuk, és igyekeztünk azokra reális módozatokat találni.

Az elkövető és a kontrollcsoport valamennyi tagja kérdőíves módszerrel került meghallgatásra. Csoportos kérdőívvel az elkövetők közül 54 főt, a kontrollcsoport tagjai közül 55 főt hallgattunk meg. Egyéni kérdőívvel vizsgáltuk minden bűnyügynek (legalább) egyik elkövetőjét, összesen 124 főt. Ebben a kérdőívben azok a kérdések szerepeltek, amelyek a bűncselekmény alapját képező baleseti mechanizmusra, a baleset előtörténetére, s az elkövetővel kapcsolatos további számos egyéb olyan kérdésre vonatkoztak, amelyeknél a megfigyelés eredményessége csak dinamikus úton, tehát a kérdezőnek az adott szituációban megfelelően rugalmas magatartásával volt biztosítható. Ugyancsak ide kerültek azon kérdések is, amelyeket nem sikerült oly egyszerűen megfogalmazni, hogy annak, valamint a rá adott válasznak a meghallgatott és az értékelő személy általi azonos értelmezése minden kétséget kizáróan előre biztosított lett volna.

Az egyéni kérdőív részét képezte a vizsgálat alapjául szolgáló bűnyügy iratanyagára vonatkozó kérdések összessége is. A már említett módszerrel ily módon lehetővé vált, hogy egy bűnyügyben minimálisan 57 (azon elkövetők körében, akik csoportos meghallgatásra is kerültek 102), a bűncselekménnyel összefüggésbe hozható kérdésre kapjunk választ. Az egyéni elbeszélgetés során természetesen számos olyan egyedi, de alkalmanként általánosítható megfigyelést is sikerült szerezni, amelyet a kérdőívek egyike sem tartalmazott.

A kontrollcsoport tagjai közül egyéni kérdőívvel 63 főt hallgattunk meg.

A két csoport meghallgatási rendszere között azonban lényeges eltérés, hogy míg — amint ezt már említettük — a csoportos kérdőívvel meghallgatott elkövetők mindegyike egyéni kérdőívvel is meghallgatásra került, addig a kontrollcsoportnak

csak néhány olyan tagját sikerült egyénileg is meghallgatni, akik előzőleg a csoportos kérdőív-kitöltésben is részt vettek. Ennek főként „objektív” oka volt, nevezetesen az, hogy a kiváló teljesítményt felmutató gépkocsivezetőket — a népgazdasági és vállalati érdekek szem előtt tartása mellett — helytelen lett volna kétszer a termelésből kivonni. Az *elkövetőket* a Baracskai Fogház és Börtön elítéltejei, valamint a VOLÁN budapesti (1. sz.), egri (4. sz.), debreceni (6. sz.), kecskeméti (9. sz.), pécsi (12. sz.) és székesfehérvári (14. sz.) vállalatának 1970-ben és 1971-ben balesetet okozó járművezetői közül választottuk ki. Ezen a körön belül csoportos meghallgatásra az elítéltek közül véletlenszerűen kiválasztottak egy csoportja került.

A *kontrollcsoport* tagjait az említett VOLÁN vállalatok, továbbá a pécsi ÉPFU és a Hungarocamion Nemzetközi Autóközlekedési Vállalat azon járművezetői köréből választottuk, akik legalább öt éve hivatásos járművezetőként vesznek részt a közúti forgalomban, és ezen időszak alatt saját hibából ún. „koccanásos” közúti eseményt sem okoztak. Az előző évi kutatásunk a tömegközlekedési járművezetők által okozott balesetek elemzésével foglalkozott. Ezért — természetesen — jelen kutatásunk alkalmával azokat a baleseteket nem dolgoztuk fel, amelyek autóbuszvezetők okoztak.

A fő kérdőívek mellett — kiegészítésként — az egyénileg meghallgatott személyeknél egy 11 kérdésből álló Kresz-teszt, a csoportosan meghallgatottaknál egy külföldön kikísérletezett kérdőív¹ került alkalmazásra az agresszió és a szorongás szerepének tisztázására.

Végezetül meg kívánjuk említeni, hogy bár a meghallgatott balesetező járművezetőknek 26,0%-a (az elítélteknek 35%-a) ittas állapotban követte el cselekményét, ezzel a kérdéssel mégis jelen alkalommal csak a legszűkebb körben foglalkozunk, mivel az ittas vezetés kérdése az Intézet kutatási programjában önálló témaként szerepel. Ily módon az ittas vezetők baleseti jellemzőire csak ott térünk ki, ahol a baleseti mechanizmus szignifikáns specialitást mutat, másrészt ahol a generális prevenció időszerűsége folytán észrevételezéseink mielőbbi közzététele halaszthatatlan.

¹ Parry, M. M.: *Agression on the road*. Tavistock Publications, London, 1968.

II. Társadalmi körülmények szerepe

Amint azt már a kutatási program előző szakaszában hangsúlyoztuk, a mikro- és makrokörnyezetnek a köztudottnál jelentősebb hatása van a baleseti helyzet kialakulására. A tömegközlekedési járművezetők vizsgálatánál nyert adatok a jelen vizsgálat alkalmával megerősítést, illetve kiegészítést nyertek.

A bővebb szociológiai vizsgálódást elkerülendő ezúttal két megállapítást kívánunk leszögezni. Egyrészt azt, hogy az egyén magatartását alapvetően a makrokörnyezet (az egyént körülvevő társadalom egésze) szabályozza, méghozzá a szűkebb (családi, munkahelyi) mikrokörnyezet közvetítésével. A makro- és mikrokörnyezeti kapcsolódás azonban annyira áttételezett, hogy a kölcsönös áthatás lényege csak ritkán mutatható ki. Itt éppúgy más természetű szabályozó erők érvényesülnek az egyik, és másik a másik területen, mint pl. más tényezők szabályozzák a bűnözés alakulását, és mások a konkrét bűncselekmény bekövetkezését. A másik megállapításunk, hogy bár az egyént a mikrokörnyezet közvetlenül és döntő mértékben befolyásolja, a visszahatás sem hanyagolható el. Az egyén a társadalom felé ugyancsak a mikrokörnyezeten keresztül hat. Az előzőekben tett megállapításaink indokolják azt, hogy elsősorban a közvetlenebb kölcsönhatást jelentő mikrokörnyezet-egyén viszonylatban kívánjuk megállapításainkat közreadni.

Az egyénnek a külvilághoz való beállítódását döntő mértékben meghatározza az a „klíma”, amely őt körülveszi. A közvetlen környezet mind fiziológiailag, mind pszichológiailag döntő fontosságú lehet. Az egyénnek a végzendő munkához való hozzáállását, munkateljesítményét nagymértékben befolyásolják a környezete felől ható kedvező vagy kedvezőtlen tényezők.

A munkahelyen kívüli tényezők kedvező vagy kedvezőtlen volta több szempontból is jelentős szerepet játszik. A járművezetőnek a hosszú és gyakran rendszertelen eloszlású, nemritkán igen fárasztó munka után aktív pihenésre, teljes kikapcsolódásra van szüksége. Ezt csak akkor kaphatja meg, ha magánélete rendezett, kiegyensúlyozott, fizikai és szellemi fáradalmait ki tudja pihenni. A családi élet egyensúlyára vonatkozóan nehéz adatokat kapni egyrészt azért, mert az egyén — még névtelenül is — nem szívesen nyilatkozik magánéletéről; más-

részt az általa tett nyilatkozat objektivitása is erősen kérdéselvezhető lenne. Objektívebb mutatónak tekintjük a lakáshelyzet vizsgálatát, mint olyan tényezőt, amelynek a regenerálódás szempontjából fontos szerepet tulajdoníthatunk. Megállapításainkat — az előző évi kutatáshoz hasonlóan — jól igazolják adataink. A főbérleti lakáshelyzet a kontrollcsoportra, az albérleti lakásmegoldás az elkövetői csoportra volt jellemző. (Az eltérés a két csoport között $p < 0,05$, illetve $p < 0,001$ szinten volt szignifikáns.)² Az otthoni alkalmazkodási kényszert jelentő lakáshelyzet (albérlet + családtagi minőség + munkásszállás) összevontan az elkövetői csoportra volt jellemző, a nyugodt lakáshelyzettel (főbérlet + eltartó + tulajdonos + szolgálati lakás + egyéb kategória) szemben ($p < 0,001$).

1. táblázat

A lakóhely és a munkahely (gépkocsi telephelye)	Elkövetői csoport		Elkövetői csoport		Nem városi csoport	
	ittas	nem ittas	városi	nem városi	elkövetői	kontroll
Azonos	9	33	31	11	11	20
Nem azonos	4	8	3	9	9	3
Összesen	13	41	34	20	20	23
	$Q = -0,294$		$Q = 0,789$		$Q = -0,689$	
	$N = 54$		$N = 54$		$N = 43$	
	$p < 0,06$		$p < 0,001$		$p < 0,001$	

² Az eltérések törvényszerű vagy véletlen voltának meghatározására ezúttal is a χ^2 próbát alkalmaztuk, legalább 0,05 szignifikancia szinten. A különféle mutatók közti kapcsolat szorosságának mérése pedig a Kendall-féle asszociációs, más helyütt kovariációs együtthatónak nevezett viszonyszámot, Q-t használtuk fel. A korrelációnak a 0-tól való eltérése nem véletlen voltának kifejezését bizonyítja a szignifikanciaszintmutató szám. Részletesebben lásd Cseh—Szombathy László—Ferge Zsuzsa összeáll.: A szociológiai felvétel módszerei. Közgazd. és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1968. 333. old., továbbá Kádas Kálmán: A matematikai statisztika közötti forgalomtechnikai alkalmazásai. Tankönyvkiadó, Budapest, 1965. 68. old., valamint Lucas, M.: Statistical methods. Butterworth, London, 1970. 108. old.

Bár az előző kérdés kapcsán az ittas és nem ittas elkövetői csoport között különbség nem volt kimutatható, jelentős negatív kapcsolat volt található a csoporthoz tartozás és a személynek a saját lakáshelyzetéről alkotott véleménye között. Az ittasok többsége csak megfelelőnek, míg a nem ittasoké (hasonlóan a kontrollcsoporthoz) jónak tartotta lakáskörülményeit. ($Q = -0,534$; $N = 42$; $p < 0,001$.) Azonos jellegű kapcsolat volt kimutatható a csoporthoz tartozás és az otthoni pihenés biztosítottasága között. ($Q = -0,582$; $N = 54$; $p < 0,001$.) A csoporthoz tartozás és a lakhely-gépkocsi telephely azonosság, illetve különbözőség között szintén kapcsolatok voltak kimutathatók. Az ittas és nem ittas elkövetői csoport összehasonlításakor a negatív kapcsolat viszonylag lazább (a nem ittas elkövetői csoport ugyanakkor ismét a kontroll-eloszlást követi), míg a városi—nem városi forgalomban részt vevő elkövetői, továbbá a nem városi elkövetői, illetve kontrollcsoport között erősebb és negatív.

A nyilvánvaló többsikű összefüggések ráirányítják a figyelmet a hivatásos járművezetők által okozott balesetek szociológiai háttér-körülményei kimunkálásának szükségességére.

Az előzőekben részlezett kedvezőtlen lakáshelyzet, az otthoni nyugalom meg nem léte, az állandó „ingázás” arra ösztönzi a vezetőt, hogy szabadidejét a lakáson kívül, különféle szórakozási lehetőségek kihasználásával töltsse. Ezt a megállapításunkat jól támasztja alá a szabadidő-felhasználással kapcsolatban nyert néhány adat. Eszerint a szórakozás az elkövetői csoportra volt jellemző. ($P < 0,01$.) Ez természetesen összefüggésben van azzal is, hogy míg az elkövetői csoportnak 41, addig a kontrollcsoportnak csupán 4%-a nőtlen. Az elkövetőkről alkotható kedvezőtlen megítélést azonban főként az ittas elkövetői csoport okozza. A szórakozást a többi szabadidő felhasználással összehasonlítva a két elkövetői csoport között is lényeges eltérés mutatkozott. ($P < 0,10 > 0,05$.)

Az előbbiekkal összefügg az a megállapításunk is, hogy a városi forgalomban részt vevő járművezetőknél a kontrollcsoportra volt jellemző a házi, ház körüli munka. ($P < 0,01$.) A házimunka és az egyéb szabadidő töltés további elemzése során megállapítható, hogy a csoporthoz tartozás — a kontrollcsoportéhoz képest — az ittas elkövetői csoportra inkább ($Q = -0,576$; $N = 88$; $p < 0,001$), a nem ittas elkövetői csoportra

kevésbé ($Q = -0,270$; $N = 96$; $p < 0,01$) kedvezőtlen jellemző. (A járművezetők jelen kategóriájának vizsgálata alkalmával a vidéki járművezetőknél nem találtunk szignifikáns eltérést.) Az elkövetői csoportnak az otthonon kívüli szabadidő töltése — különösen városban — fokozza annak veszélyét, hogy másnap fáradtan, esetleg postalkoholos állapotban kezdi meg munkáját. A balesetek időbeni eloszlását tartalmazó részben közölt adatok ezen állításunkat alá is támasztják.

A két és fél hónapos vezetési gyakorlattal rendelkező K. A. gépkocsivezető 1971. május 24-én Felsőtárkány külterületén a Sziklaforrás vendéglő előtt akart balra kanyarodni. Eközben nem adta meg az elsőbbséget a vele szemközt közlekedő motorkerékpárosnak. A gépkocsivezető előadása szerint a balesetet megelőző nap otthon tartózkodott, egész nap ivott, szórakozott. Ez nyilvánvalóan fáradtságot idézett elő nála. A jelzett helyen bizonytalanságban volt, mert nem tudta, hogy hol kell bekanyarodnia. A délelőtt 11 órakor bekövetkező balesetnél a különféle zavaró körülmények egyidejű fellépése során megmutatkozó helyes döntés hiányában a postalkoholos állapot kétségtelenül közrejátszott.

Természetesen a *szórakozó életmódnak* a kihatásai nemcsak a már lezajlott szórakozások után hatnak, hanem ez *meghatározza* a gépkocsivezetőnek a *szórakozás előtti magatartását is*. Útja sietősebbé válik, munkáját igyekszik előbb befejezni, s egészében a munkát követő kikapcsolódásra készül a munkavégzés előtti órákban. A veszélyt fokozza, ha ezen igénye kielégítését valami (pl. elhúzódtott rakodás, műszaki hiba miatti késés stb.) akadályozza. A késést igyekszik meg nem engedett eszközökkel behozni.

1970. május 8-án Szolnok külterületén 20.20 órakor P. P. gépkocsivezető elütötte a vele azonos irányban az úttest szélén haladó gyalogost. Az elkövető kb. 80 km/ó sebesség mellett haladt, s egy szemközti gépkocsi közeledése miatt országúti fényről tompítottá váltott. A szemközt közlekedő jármű, fényét nem tompította, így az erősen elvakította. (Megjegyezzük azonban, hogy az átlagembernél minden zavaró tényezőt kiszűrve is az 50 km/ó a megengedhető maximális sebesség tompított fényszóró használata mellett. Ezen sebesség fölött a féktávolság már nem látható be.) A nem egészen két hónapos vezetési gyakorlattal rendelkező elkövető ezen közismert tényezőket figyelmen kívül hagyta. Feltételezhetően nagymértékben hozzájárult felelőtlenségéhez az a körülmény, hogy a baleset időpontjában munkáját már rég be kellett volna fejeznie, s ismerőseinél lenni esküvő alkalmából. Számítását azonban egy váratlan műszaki hiba miatti többórás késés keresztülhúrta.

Az ittas járművezetők baleseteinek elemzésénél úgy véljük, nem szükséges külön hangsúlyozni, hogy ezen személyek döntő többsége nem az általuk előidézett baleset alkalmával vettek részt először alkoholos állapotban a közúti forgalomban, hanem többségük rendszeres alkoholfogyasztó. Így inkább ennek a mértéje keresendő. Sok egyéb mellett egy tény az általunk végzett vizsgálatból: A *házastárs kedvező egészségi állapota és az ittas, illetve nem ittas elkövetői csoporthoz tartozás között jelentős negatív korreláció volt kimutatható.* ($Q = -0,360$; $N = 35$; $p < 0,05$.) A nem ittas elkövetői csoport ezúttal is a kontrollcsoportéhoz hasonló eredményt mutatott.

A gépkocsivezető idejének legnagyobb részét *munkahelyén* tölti. A járművezetői munka sajátosságából adódóan a *munkáltató és a munkavállaló közötti kapcsolat* az üzemban dolgozóktól több eltérő vonást mutat. A teljesség igénye nélkül néhány ilyen tényezőre is fel kívánjuk a figyelmet hívni. Ezek között elsődleges helyet foglal el az a megállapítás, miszerint a hivatásos járművezetők esetében a két fél kapcsolata — elsősorban a mobilitásból adódóan — lényegesen lazább. Ez többféle hatást eredményez. Egyrészt a munkáltató ellenőrzési köréből a munkavállaló lényegesen könnyebben kivonhatja magát. De ennek szándéka nélkül is az ellenőrzés sokkal körülényesebb. Az alkalmazó szerv az egyén munkavégzésében adódó hibákat nehezebben tudja észlelni, de különösen súlyozni. Ennek következménye viszont könnyen az lehet, hogy a munkáltató csekélyebb jelentőségű hibát vesz észre, emiatt vonja felelősségre a járművezetőt akkor, amikor esetleg súlyos veszélyt magukban rejtő hibák feltáratlanul maradnak. A munkahelyi légkör jelentős abból a szempontból, hogy a gépkocsivezető munkatevékenységét ne csak kötelességszerűen, kényszerzerrrel, hanem teljes odaadással, kellő hivatásszeretettel végezze. A *kényszerből végzett munka* minden munkakörben rontja az egyén teljesítményét, de káros kihatással van környezetére is. Amíg azonban ezek a káros következmények az élet egyéb területein legtöbbször csak közvetett módon észlelhetők (a hivatali dolgozó „szellemi”, a fizikai dolgozó tényleges selejtet gyárt, s ezáltal — főleg az utóbb emitett esetben — munkabére csökken), addig a közlekedésben ugyanez a *rossz munkamorál csökkenti az egyén pozitív és aktív hozzáállását a külvilág jelenségeihez.* Ez pedig — a közlekedés egyes

jellemzőit ismerve — bármikor balesetkiváltó hatású lehet. Az ilyen személy idővel vagy alkalmanként képtelenné válik arra, hogy bonyolult helyzetekben helytálljon, mások tévedéseit, hibáit nem tudja türelemmel korrigálni. (A hozzáállás kérdése természetesen szoros kapcsolatban van a szakmaválasztás miértjével is, amelyre még visszatérünk.)

A kapcsolat különlegességének folyománya az is, hogy a két fél időnként érdekellentétbe kerül egymással. Az alkalmazónak mindenkor elsődleges feladata a külső szervek által adott megbízásoknak, azaz: a szállítási feladatoknak a lehetséges eszközökkel való teljesítése. Az alkalmazottnak (a járművezetőnek) ez a tevékenység csak egyik feladatát képezi. Számára elsődleges cél a lehető biztonságos körülmények közötti anyagi ellenérték. Az ellentét legjobb mutatója az a tény, hogy a járművezetők egy része a vizsgálat lefolytatása idején még mindig panaszkodott a túlfoglalkoztatás miatt. Ennél azonban még veszélyesebbnek mutatkozik az a jelenség, hogy a járművezetőt ellenőrzés nélkül hagyják szabadon keresni. Az ellenőrzés nélküli munkavégzés azonban a járművezetők egy nem csekély — kellő önkontrollt nélkülöző — részét csábítja az engedélyezett maximális óraszám képességeit meghaladó módon való teljesítésére. Ez rendszerint a gyakorlatban azt jelenti, hogy a gépkocsivezető a hónap első felében dolgozik csak, akkor azonban napi 18—20 órát szünnap nélkül.

A túlfoglalkoztatást a fiatalabb, kevésbé gyakorlott járművezetők viselik el nehezebben, azok tehát, akik az autós életformának az átlagos életvezetéstől eltérő jellegzetességeit még nem szokták meg.

A felelőtlenség határát súroló túlfoglalkoztatás kézzelfogható következménye volt a következő közúti esemény:

F. L. gépkocsivezető 14 napos műltra tekinthetett vissza vállalatánál akkor, amikor 13 napi folyamatos, néhány órás pihenőkkel megszakított munka után 1970. július 20-án Jászberény külterületén hálós balesetet okozott. A gépkocsivezető — aki speciális méretű, tejszállító járművet vezetett — a 7,5 m széles úttesten kellő oldaltávolság be nem tartásával kerülte ki a vele azonos irányban haladó kerékpárost. A gépkocsi kiálló kannaszállító része a kerékpárost fellokta. A járművezetőt semmi nem kényszerítette, hogy ne kellő oldaltávolságban kerülje ki a kerékpárost, hiszen az úttest elég széles volt s szembeforgalom sem volt.

Az előzőekre is tekintettel jogosnak és indokoltnak tartjuk azt az elvárást, hogy a munkáltató mindenkor vegye figyelembe azt, ha a gépkocsivezető fáradtságra hivatkozva nem vállalja a munkát. (Ennek ellenkezőjét támasztja alá felmérésünk. Hitelt érdemlőnek és őszintének kell tekintenünk a kontrollcsoport 21%-a által adott olyan értelmű választ, illetve állásfoglalást, amely szerint a fáradtságra hivatkozással megtagadott munkát a gépkocsivezető közvetlen felettese még a legkiválóbb gépkocsivezetők esetében is valamilyen módon megtagadja.)

A rövidebb szolgálat biztosítását az osztársadalom — és ezen belül a munkáltató vállalat — érdeke is megkívánja. A „hosszú fuvar” csábít a normaszegő magatartásra, így az italfogyasztásra. Vizsgálatunk során a szolgálat 13. órája előtt, illetve után bekövetkező balesetek és az ittas, illetve nem ittas elkövetői csoporthoz tartozás között igen szoros összefüggés volt kimutatható. ($\chi^2 = 17,526$; $p < 0,001$; $Q = 0,764$; $N = 124$; $p < 0,001$.) Magyarázatul szolgál, hogy az ilyen szolgálat általában alapvetően fárasztó, vége a késő esti órákban várható. A gépkocsivezetőknek gyakran hosszú az állásideje. Így nem csodálható, hogy a csekély ellenállóképességű egyén igyekszik „alaposan kihasználni az időt”.

Az előző gondolatkörhöz kapcsolódva szükségesnek látszik felülvizsgálni a teljesítményberezési forma gépkocsivezetőknel alkalmazott jelenlegi rendszerét. A meghallgatott (főként VOLÁN és ÉPFU) járművezetők — az elkövetői és a kontrollcsoportba tartozók egyaránt — a jelenlegi normarendszert „kriminogén” tényezőnek becsülik. A balesetező járművezetők — különösen a vidékiek — jelentős része ilyen rendszerben dolgozott. A káros hatások több síkon mutatkoztak. Egyrészt — annak ellenére, hogy ezt legtöbb vállalat vezetése tagadja — a normák több helyen túlságosan „feszítettek”; a járművezetők sok helyen az előírt feladatokat a rendelkezésre álló idő alatt csak nehezen tudják teljesíteni. Másrészt a pénzszerzési lehetőség egyes járművezetőket szabálytalan közlekedésre csábít, amely — mint a példában is — balesetelőidéző hatású lehet.

1971. március 13-án az akkor még kétirányú forgalmat lebonyolító M 7-es autópálya szakaszánál összeütközött a H. J. által vezetett tehergépkocsi egy másik tehergépkocsival. A baleset úgy következett be, hogy H. J. a jelzett útszakaszon lehúzódt az úttest

szélére, s irányjelzés nélkül akart megfordulni. Ezt azonban nemcsak az autótűt általa is ismert közlekedési rendje, de a jelen helyen a menetirány szerinti baloldalra — tehát a szemközti forgalom sávjára — áthaladást záróvonal is tiltja. A mögötte, vele azonos irányban közlekedő tehergépkocsi vezetője a Kresz szabályait ugyancsak megszegte, mivel az „előzni tilos” jelzőtábla figyelmen kívül hagyásával és a felfestett záróvonal átlépésével kísérelte meg az előtte haladó tehergépkocsi megelőzését. A rendkívül durva szabályszegést — amelyet H. J. gépkocsivezető valósított meg — részben „megmagyarázza”, hogy ezzel a visszafordulással 4 km-rel kevesebb utat kellett megtennie minden forduló alkalmával, mivel nem kellett a következő csomópontig közlekednie. Ez a normarendszerben dolgozó gépkocsivezetőknel mind a nagyobb keresletben, mind az üzemanyag-megtakarításban megmutakozott. A hiányos ellenőrzés lehetővé tette, hogy ezt a durva szabályszegést mind ő, mind társai naponta többször kövessék el.

Az erőltetett túlfoglalkoztatáshoz hasonlóan a munkáltató és a gépkocsivezető kapcsolatát, de ezen túlmenően a vállalat-irányítás tekintélyét is rontja a *jogszabályellenes utasítás*, amely az egyébként is veszélyes antihumanizálódási folyamatot — amelyet a termeléstől való távolodás eredményez — csak fokozza. A mindenáron és minduntalan termelési érdekekre való hivatkozás — véleményünk szerint — az egyént megfosztja egyéniségétől. A járművezető a termelési folyamatnak nem alkotója; pusztán végrehajtónak, tehát gépnek érzi magát.

A termeléstől való távolodásnak — nem tipikus, de szélsőséges példája a következő eset is:

N. I. 9 éves vezetési gyakorlattal rendelkező gépkocsivezető 1970. április 13-án 21,15 órakor Kiskunmajsa és Jászszentlászló között, lakott területen kívül, tompított fényszóró használata mellett későn vette észre a vele szemközti, az úttest menetirány szerinti jobb oldalon dülöngélve közlekedő gyalogost és elütötte. A baleset bekövetkezésének körülményeihez a következő tények tartoznak. A gépkocsivezető munkáltatója — a hónap első 12 napján ledolgozott magas óraszám miatt — április 13—18. között szabadnapokat biztosított számára. Ezt a vezető úgy kívánta kihasználni, hogy szülőjében dolgozott, ahol alkoholt is fogyasztott. Munka közben üzenetet kapott az ügyeletes diszpécserőtől (aki mellékesen maga is sokéves gyakorlattal rendelkező gépkocsivezető volt), hogy sürgős szállítás és gépkocsivezető-hiány miatt azonnal jelentkezzen munkára. A gépkocsivezető visszaüzent, hogy a munkát nem vállalja, többek között azért sem, mert ivott. Ezt követően személyesen is megjelent a diszpécsernél magyarázatadás céljából. A diszpécser azonban ismét utasította a fuvar elvégzésére. A gépkocsivezető — akinek a vállalatnál mindössze 6 hónapja volt munkaviszonya — tartott a követ-

kezményektől, amelyet a munkamegtagadás vonhat maga után. Fáradtnak, kimerültnek érezte magát, ezért félt, hogy útközben elalszik. Ennek megakadályozása céljából feleségét is magával vitte az útra. A súlyos kimenetelű baleset az elindulás után 15 perccel történt. (Az elkövető egyébként 0,88‰-es enyhe alkoholos befolyásoltság alatt állott.)

A közvetett felelősök felelősségre vonásának különleges nehézségeit is ismerve, célszerű a példabelihez hasonló esetekben megfelelő szigorral eljárni a jogellenes utasítást adó személyekkel szemben.

Az elmúlt évi tapasztalatokat is figyelembe véve, tömegjelenségként kell kezelnünk azt a tényt, hogy a munkáltató vállalatok nem mindenkor gondoskodnak a *szolgálat* közti pihenő idő megfelelő tartamának biztosításáról. (Ez évi kutatásaink szerint a balesetet okozó, általunk vizsgált járművezetők 21 százalékának volt a balesetet megelőzően nyolc óránál kevesebb pihenőideje.) Külföldi kutatások nemcsak arra mutattak rá, hogy bizonyos időn belül a szervezet képtelen regenerálódni (ezt nehéz gépkocsivezetői munka esetén általában 10–12 órában jelölik meg), hanem arra is, hogy a fáradt állapot különösen az idősebb korú gépkocsivezetőknél jelentkezik veszélyként. Ez irányú vizsgálatok³ kimutatták, hogy — főként a 10 órát meghaladó vezetést követően — az idősebb vezetők a külvilág jelenségeire rosszabbul reagáltak, közérzetük is romlott. Bizonyos időn túli vezetés általános fiziológiai és pszichológiai leromláshoz vezet. A szabadnap (heti pihenőnap) kérdése egyre megoldottabb. Bár a témáról még a járművezetők-ről szóló részben említést teszünk, megjegyezzük, hogy azok a vezetők, akik 1 hétnél régebben voltak szabadnapon, főként az ittas járművezetők köréből kerültek ki. Ez az eredmény azt a következtetést engedi meg levonni, hogy az *italozó vezetők a szabadnapot követő 1 héten túl fokozottan veszélyesek*, mivel ezentúl nem képesek magukat a jogszabály előírásaihoz tartani. ($Q = -0,423$; $N = 114$; $p < 0,001$.)

A vállalatvezetés feladatát képezi a *munkavégzés zökkenőmentességének biztosítása* is. Ennek érdekében a vállalatok forgalmi és műszaki részlegei együttműködésének fokozása

³ Dürwald, D.: Gerichtsmedizinische Untersuchungen bei Verkehrsunfällen. VEB G. Thieme, Leipzig, 1966. 30. old.

látszik az egyik legégetőbb feladatnak. Kutatási anyagunkban számos olyan ügy szerepelt, amelyeknél *műszaki hiba* (9,7%), illetve *műszaki probléma* (21,8%) is közrehatott. A gépjárművek elvárhatóan folyamatos ellenőrzésével (még ha az ügyek mindegyikében a járművezető vétkessége meg is állapítható) az ilyen jellegű balesetek megelőzhetőek lettek volna. A *mulasztások legkülönfélébb formáival különösen a termelősövetkezetek által üzemeltetett gépjárművek (gépkocsik és vonatok) baleseteivel kapcsolatban találkoztunk*. Az ügyek áttanulmányozása során egyrészt megállapítható volt, hogy a minél nagyobb teljesítmény elérése iránti igyekezet ezen szerveknél szorította leginkább háttérbe a biztonságos munkavégzéshez szükséges műszaki karbantartás elvégzését. Ugyanakkor a kis gépjárműparkkal rendelkező termelősövetkezetek megfelelő szakember-gárdával sem rendelkeznek. A teljesítményközpontúság következménye az is, hogy — különösen az állami nagyvállalatokhoz képest — a szövetkezeti szervek közlekedésrendészeti és munkavédelmi oktatómunkája alacsony színvonalú és hiányos. Szervezett oktatás csak néhány helyen van.

A műszaki, karbantartási előírások több személy által, huzamos időn keresztül törtéző elmulasztása volt a fő oka a következő súlyos balesetnek:

J. I. vontatóvezető 1970. október 6-án Ecsegfalva és Kisújszállás között halálos közlekedési balesetet okozott. Vontatójával öt embert szállított. A személyek az első pótkocsin foglaltak helyet. A pótkocsin azonban a biztosító szegek nem voltak a kapcsokba behelyezve, továbbá egy oldalkapocs is hiányzott. Az utasok egyike a pótkocsi elejéből a hátsó részébe ment menet közben. (Természetesen ez már ön maga szabálysértés.) A vontató hátsó részén leült és az oldalfalnak támaszkodott. Az a meg nem felelő biztosítás, valamint rázkódás következtében lenyílt, nevezett személy a vontatóról leesett és a második pótkocsi kerekei átmentek rajta. A felelőtlenségre mi sem jellemzőbb, mint hogy ugyanez a szerelvény a baleset előtt egy héttel volt műszaki szemlén, ahol a járművön mindent rendben találtak.

A kifogásolható munkaszellemre jellemző, hogy a szakszövetkezetek vezető beosztású dolgozóinak nyilvánvaló — és sajnos eléggé gyakori — kötelességszegése is megtorolatlan maradt.

1970. május 3-án Bodrog község belterületén O. F. vontatóvezető halálos balesetet okozott. Nevezett személy a baleset napján azt a feladatot kapta, hogy egy családot a rendelkezésre álló vontató felhasználásával költöztessen el. A vontatóvezető előzőleg ezzel a szerelvényvel nem közlekedett. A pótkocsi billenős szerkezetű volt, amelyen személyszállítás tilos. A vontatóvezető erről a tilalomról tudott. Nyilvánvalóan tudnia kellett erről az üzemegységvezetőnek is, aki azonban a baleset napján reggel a vontatóvezetőt munkába indította. A szerelvénynek egyéb műszaki hibái is voltak. Így a szerelvényen légfék nem volt, világítóberendezése üzemképtelen volt. A pótkocsin az egyik biztosító csapszeg is hiányzott. A vontatóvezető a hibák egy részéről tudott, a másiktól azért nem, mert a jármű üzemképes és kifogástalan állapotáról elindulás előtt nem győződött meg. A többrendbeli súlyos mulasztásnak az lett a következménye, hogy az ütegenetlenségek folytán a pótkocsi felülete menetközben felbillent, s a kocsirol leeső bútorok egy 6 éves kisgyermek halálát okozták. A vontatóvezető felelősége véleményünk szerint is nyilvánvaló. Azonban különösnek tűnik, hogy — az iratanyag tanúsága szerint — a szabályellenes utasítást adó üzemegységvezetőt nemcsak, hogy nem vonták felelősségre, de az eljárás során még csak meg sem hallgatták. (A vontatóvezető ittas is volt, azonban véleményünk szerint ez a baleset bekövetkezésében nem játszott szerepet.)

A munkáltató helyes és célirányos oktatással és ellenőrzéssel szintén jelentős eredményeket érhet el. Örvendetes tény, hogy a járműpark az utóbbi néhány évben jelentősen felfrissült, s több nagy teljesítményű, jó menettulajdonságokkal rendelkező gépkocsitípus került forgalomba. Ugyanakkor feltűnő jelenség az is, hogy a közutakon ezek a járműtípusok a járműparkhoz viszonyított arányuknál nagyobb részben szerepelnek a balesetekben, mint balesetokozó járművek. A járművezetők egy része a ritkábban előforduló forgalmi manőverek helyes lebonyolítását nem ismeri.

A vontatás szabályainak nem ismerése nagymértékben játszott közre a következő balesetnél:

V. J. gépkocsivezető 1970. július 16-án reggel olyan feladatot kapott, hogy vontasson egy teljesen üzemképtelen tehérgépkocsit Szombathelyről Budapestre. A gépkocsivezetőnek összesen kétéves vezetési gyakorlata volt. Korábban járművet még rövidebb útszakaszon sem vontatott, sőt pótkocsis tehérgépkocsit sem vezetett ezt megelőzően. A gépkocsivezető a 8-as út Vasvár és Alsóújlak közötti szakaszán egy 50%-os lejtőhöz érkezett. A lejtő kezdetén a sebességet kellően nem csökkentette, s nem törekedett arra, hogy lehetőleg motorfékkel társa meg mindkét járművet. Ennek eredményeként a szerelvény fokozatosan felgyorsult. A gépkocsivezető uralmát a jár-

művek felett elvesztette, s mintegy 70 km/ó sebességgel áttért a menetirány szerinti bal oldalra és elütötte az ott kerékpárjátító személyt. Utána mindkét gépkocsi felborult. (Az esemény bekövetkezését a már ismertetettek kivül elősegítette több egyéb körülmény. Így pl. a vontatójármű is rendkívül rossz műszaki állapotban volt. A kerékpáros a veszélyhelyzetet észlelve megállt, s így várta meg, amíg a gépkocsi elüti.)

A gépkocsivezetők egy részében — úgy tünik — nem tudatosult kellően egyes egyszerű forgalmi manőverek rendkívüli veszélyessége. A több szabálytalan tolatásból, illetve a tolatás szabálytalan fedezéséből adódó baleset elemzése után kézenfekvőnek tünik az a kívánalom, hogy mind a gépkocsivezetőket, mind a rendszeres kocsikísérői szolgálatot ellátó személyeket hatásosan oktassák ki ennek — a tehergépjármű-közlekedésben — gyakori és nagy figyelmet követelő forgalmi manővernek a veszélyességére, valamint a szabályos végrehajtás fontosságára és módjára.

N. L. 1971. március 16-án Budapesten a XIV., Egressy út—Vadas utca kereszteződésében egy gyalogost elütött. Az eljárás során megállapítást nyert, hogy a gépkocsivezető a tolatást rakodójával szabálytalanul fedeztette. De tolatás közben a rakodót egyáltalán nem figyelte. A fülkeajtót kinyitva, hátrafordulva nézte a tehergépkocsi útirányát. A jobb oldali tükröt nem ellenőrizte. Nem törődött azzal sem, hogy a rakodó nem megy a kocsi végéhez.

Az ellenőrzés hatékonyságának növelését igényli a *feketefuvarok elleni következetes harc* is. Vizsgálatunk rámutatott arra, hogy a feketefuvar végző járművezető nemcsak a társadalmi tulajdon ellen vét, hanem egyúttal magatartása a közlekedés biztonsága szempontjából is veszélyessé válik. Számos súlyos kimenetelű baleset okozója követte el cselekményét nem hivatalos úton, de szolgálati gépkocsival. Az ilyen jellegű baleseteknek két fajtáját különböztettük meg. Az egyik szerint — amelyik főként a tehergépkocsivezető elkövetőkre volt jellemző — a baleset a szolgálati idő alatt, vagy azt követően, de még a telephelyre történő beállítás előtti tiltott áruszállítás közben következett be. A másik — főként a személygépkocsivezetőkre jellemző — típus szerint a baleset a szolgálatvégzés után történt, akkor, amikor a gépkocsivezető ismerőseit, barátait fuvarozta. Az utóbbi típussal általában az ittasság is párosult.

Mindkét esetben véleményünk szerint az a magyarázata a baleseteknek, hogy a gépkocsivezető tart attól, hogy szabálytalanságán rajtaérik. Ez a tény már önmagában is a járművezető magatartásában bizonytalanságot, figyelemelterelődési gyakoriság-emelkedést eredményez. Ehhez járul, hogy az átlagosnál jobban siet azért, hogy a szabálytalanság teleplezésére minél kevesebb idő és hely álljon rendelkezésre. Ezenkívül — amennyiben a feketefuvar szolgáltatása közben végzi — siet azért is, hogy az előirt feladatot is teljesíthesse. Ezek után természetesen, hogy abszolút vagy relatív gyorshajtó lesz. A hivataltól eltérő problémák koncentrációját átállítják, s a biztonságra való törekvés és a teljesítményre való törekvés konfliktusából a teljesítményre törekvés kerül ki győztesen.

A 10 éves balesetmentes közlekedési múlttal rendelkező K. I. gépkocsivezető 1969. december 3-án 100 Ft-ért egyik ismerőse felkérésére feketefuvar vállalt. Szentendre vikendterületén — az anyag lerakása után — az általa vezetett tehergépkocsival a 12–15%-os lejtőn a motor beindítása nélkül kezdett meg lefelé haladni. A dűlőt rendkívül rossz volt, mivel akkor engedett fel az agyagos talaj a fagy alól. A gépkocsivezető menet közben azt vette észre, hogy az erős lejtőn a löbfékekkel megállítani, illetve hatásosan lassítani a járművet képtelen. Az útszélen fatuskók voltak. A fokozatosan felgyorsuló tehergépkocsi egy ilyen tuskónak nekiütközött, aminek következtében a jobb oldali fülkeajtó kipattant, s a mellette üő utas a gépkocsiból kiesett. A tehergépkocsi a kiesett személyt magával vonszolta, majd nem sokkal később felborult. A baleset körülményeire jellemző, hogy a nagy vezetési gyakorlattal rendelkező járművezető a teljesítményre törekvés érdekében minden biztonsági előírást figyelmen kívül hagyott. A szállítás, illetve a szállítmánylerakás helyétől a szilárd burkolatú út felé ugyanis két dűlőt vezetett. Az egyik valamivel hosszabb, de kevésbé rossz állapotban levő, a másik pedig — amelyen a baleset is bekövetkezett — rövidebb, de szemmel láthatóan is veszélyesebb volt. A gépkocsivezető az utóbbit választotta. A gépkocsivezetőnek tudnia kellett azt, hogy ilyen meredek útszakaszon hatásos motorfék nélkül életveszélyes az elindulás. (Kiegészítésképpen említést érdemel az a körülmény, hogy — az iratanyagból kitűnően — a baleset után a tehergépkocsi fékberendezését megrongálták abból a célból, hogy műszaki hiba látszatát keltsék.)

Az előadottak értelmében — valamint saját forgalmi tapasztalataink alapján is — célszerűnek tűnik a hatékonyabb fuvarellenőrzés. Mivel a gazdaságos munkavégzés elsősorban a munkáltató érdeke, ezért a fuvaroztatónak és az őt irányító — or-

szágos hálózattal rendelkező — szerveknek lenne feladata az, hogy a hatáskörébe tartozó járműveket kizárólag jogos mozgásra kényszerítse. Hangsúlyozni kívánjuk, hogy véleményünk szerint a szövetkezeti áru fuvarozás sokszor a magánvállalkozás egyik formája, hiszen olyan lehetőségeket is biztosítanak egyes helyeken, hogy a gépkocsivezető lakásán tárolja járművét s „gebinben” fuvarozzon. Ezek után nem tekinthetjük különlegesnek azt a jelenséget, hogy az állami vállalatok gépkocsivezetői (de elsősorban a VOLÁN Tröszt járművezetői) nagy számban hagyják ott munkahelyüket s vállalnak munkát lényegesen nagyobb fizetésért. Ez pedig a hivatásszerűen szállítványozással foglalkozó vállalatoknak okoz — a munkaerőhiány miatt — felmérhetetlen kárt. Az *össztársadalmi érdek a szállítványozásra létrehozott vállalatok központi támogatását kívánja meg*. Ezt bizonyára hathatósan fogja elősegíteni az MSZMP Központi Bizottságának 1972. november 14—15-i ülésén hozott határozatainak IV/4. pontja, amely szerint „ki kell dolgozni a szakmai bérek országos táblázatát. Ezúton fokozottabban érvényt kell szerezni annak, hogy az egyes szakmák azonos gyakorlattal rendelkező, azonos teljesítményt nyújtó munkásai ugyanazon skálájú alpbért kapjanak az egész országban, függetlenül attól, melyik iparágban, nagy- vagy kisüzemben, az állami, a szövetkezeti vagy a magánszektorban dolgoznak”.

A megelőzési lehetőségeket számszerűen is összefoglalva megállapítható, hogy a *harmadik (elkövetőn és sértetlen kivüli) személyek által a balesetek 25,8%-a lett volna megelőzhető*. Helyileg bontva ez a megelőzési lehetőség a városi, illetve a nem városi balesetek között eltérően mutatkozott, s a vidékieknél jutott döntő szerephez. ($Q = -0,387$; $N = 124$; $p < 0,001$.) A műszaki és forgalomszervezési hibák, hiányosságok itt nyilvánvalóan nagyobb szerephez jutnak.

III. Az elkövető személyiségének egyéni jellemzői

Kutatásunk jelen szakaszában igyekeztünk tovább bővíteni a bűnelkövető személy vonatkozásában is ismeretanyagunkat. Ennek során — a kontrollcsoporttal összehasonlítva — vizsgáltuk a járművezetővé válás útját, a járművezetők pszichológiát,

fiziológiai és pszicho-fiziológiai jellemzőit, a forgalmi manővereket, a bűncselekmény alapjául szolgáló közlekedési szabályszegések megjelenési formáit, sajátosságait, továbbá a járművezető előéletét és a jelen bűncselekmény folyamatát képező eljárás hatásosságát. Amint a bevezetőben már jeleztük, itt értékeljük vázlatos formában az ittas járművezetők egyes jellemzőit.

2. táblázat

	Miért nem tanult tovább?		
	Nehozon tanult + nem szeretett tanulni + mielőbb pénzt akart keresni = elsősorban szubjektív körülmények, de nem a hivatástudat irányította a gépkocsivezetői pályára	Nem taníttatták tovább + egyéb körülmények (így a szakmaszeretet miatt is) = elsősorban objektív, valamint pozitív szubjektív körülmények miatt lett gépkocsivezető	Összesen
Elkövetői csoport	42	12	54
Kontroll-csoport	27	28	55
Összesen	69	40	109

$$\chi^2 = 9,653;$$

$$f = 1;$$

$$p < 0,01$$

A járművezetés feladatairól az előzőekben mondottakkal összefüggésben szükségesnek tartottuk megismerni az egyén járművezetővé válásának folyamatát és miértjét. A következőkben ezt összegezzük.

A kutatás során több adat utal annak szükségességére, hogy a balesetokozó járművezetők alkalmi „eltévelygéséről” alkotott mítoszt szerteoszlassuk, és — hasonlóan a többi bűnelkövetőkhöz — bűnelkövetővé válásának egész útját végigkísérjük.

Ehhez az első adalék: az elkövetői csoportra jellemző, hogy csak egyik szülő nevelte. ($Q = 0,529$; $N = 109$; $p < 0,001$.)

A hivatásos járművezetőknek többsége legfeljebb az általános iskola nyolc osztályát végezte el, tovább csak kisebb százalékuk tanult. A továbbtanulók többsége szakmát tanult. Azonban jelentős kapcsolat volt kimutatható az ittas, illetve nem ittas elkövetői csoporthoz tartozás és az általános iskola nyolc osztályát el nem, illetve elvégzettsége között. ($Q = 0,503$; $N = 54$; $p < 0,001$.) A kapcsolat még szorosabb — és így az ittas vezetők hovatartozása az okot csak részben magyarázza — a városi és a nem városi forgalomban részt vevő elkövetői csoportok esetén. ($Q = -0,789$; $N = 54$; $p < 0,001$.) A kutatás során a további nem tanulás indokaként merőben eltérő — és rendkívül jellemző — okokat ismertünk meg.

Az indokok vonatkozásában az elkövetői és a kontrollcsoport között $p < 0,01$ szinten szignifikáns eltérés mutatkozott.

Az elkövetői és kontrollcsoport között a legmeggyőzőbb különbség a továbbtanulás vonatkozásában azon objektív körülmény tekintetében volt, hogy azért nem tanult a meghallgatott személy tovább, mert otthon nem tanítták, tehát nem volt meg a lehetősége. A kérdéscomplexusok pontját erre az egy kérdésre helyezve is szignifikáns eltéréshez jutunk $p < 0,01$ szinten a kontrollcsoportra kedvezően. A tanulás témakörét még egy adattal kiegészítve: különös módon az ittas, illetőleg a városi járművezető-elkövetők vallották, hogy könnyen tanultak. (Mint ismeretes, az ittas vezetők többsége a vidéki vezetők közül tevődik össze).

Előző kutatásunkról szóló beszámolóban közöltük azon megállapításunkat, miszerint a járművezetők többsége egyéb szakképzettséggel nem rendelkezik. Vizsgálatunk ezúttal is az előzőhöz hasonló eredményhez vezetett: az elkövetők 50, a kontrollcsoport tagjainak 60%-a nem rendelkezik egyéb szakképzettséggel. Az ittas, illetőleg nem ittas elkövetői csoport között azonban ezúttal is korreláció volt kimutatható. ($Q = -0,298$; $N = 54$; $p < 0,5$.)

A hivatásszeretet fontosságát jól alátámasztják a közvetlen megfigyelés adatai is. Arra a kérdésre, hogy a megkérdezett személy miért lett gépkocsivezető, az elkövetői csoport tagjainak 24,1%-a, a kontrollcsoporténak 9,1%-a jelölte meg nyíltan az anyagi okokat. Ez az eltérés (amely már így is $p < 0,05$

szinten szignifikáns eltérést mutat két csoport között) azért jelentős, mert a különbség feltételezhetően még nagyobb. A válaszadási lehetőségek között szerepelt ugyanis több — a személyiségre „kedvezőbb” megoldási lehetőség is, nevezetesen: a szakmaszeretet, a szakképzettség hiánya, valamint az ún. egyéb ok kategória is. Az elkövetők többsége a szakma áldozatának érzi magát. Ezért nyilvánvalóan csak az őszintébb önismerettel rendelkezők hajlandók az első megoldási választ magukkal és másokkal elfogadtatni.

Elfogadva azt a megállapítást, hogy a gépkocsivezetés hivatás, nem haszontalan áttekinteni a gépkocsivezetővé válás útjának körülményeit. A szakmaválasztás okairól már szoltunk. Ezen túlmenően elemeztük, hogy melyik az az életkor, amelynél legkedvezőbb, illetve legkedvezőtlenebb a gépkocsivezetői munka hivatásszerű űzésének megkezdése. Eredményeinket a következő táblázat szemlélteti.

3. táblázat

Korcsoport	18 év alatt		18—20		21—25		26—35		36—45		45 év felett	
	szám	%	szám	%	szám	%	szám	%	szám	%	szám	%
Elkövetők	5	9	26	48	13	24	7	13	2	4	1	2
Kontroll	0	0	12	22	34	62	7	13	2	3	0	0

A táblázat alapján csoportokat képezve a következő törvényszerűségeket állapítottuk meg:

1. 20 éves kor alatt a gépkocsivezetést elkezdni kedvezőtlen; ez a megállapítás az elkövetői csoportra $p < 0,001$ szinten szignifikánsan kedvezőtlen eredményt hozott.

2. A hivatásos gépjárművezetői szakma megkezdésére legkedvezőbb a 20—25 év közötti kor. A kontrollcsoportra $p < 0,001$ szinten volt ez az életkorkategória jellemző. Különösen fontos ez a városi forgalomban részt vevő vezetőknel.

Összegezve: úgy tűnik, hogy 20 éves kor alatt a járművezető-jelölt még nem rendelkezik azon szociálpszichikai adottságok összességével, amely alkalmassá tenné a tartósan balesetmentes közlekedésre. 26 éves kor után pedig már nem elég-

gé fogékony a számos írott és íratlan szabály megtanulására és magáévá tételére. (Természetesen a korcsoport-meghatározás önkényes. Így lehet, hogy a kritikus korhatár nem 26, hanem 24 vagy 28 év. Nagyobb populáció értékelése útján ez is megállapítható.)

Jelentősnek tűnik a későbbi balesetmentes közlekedés elő-rejelzésére az a megfigyelés is, miszerint a *kontrollcsoport gépkocsivezetőinek szignifikánsan nagyobb része kezdte gépkocsivezetői pályafutását városban*. Ezek szerint a gyermekkorban való városhoz szokottságon túlmenően — amelynek jelentőségéről az előző évi kutatásunk eredményeiről szóló beszámolóban emlékeztünk meg — ugyancsak lényeges, hogy az egyén, mint vezető is, a kezdet kezdetén szokja meg a bonyolult forgalmi viszonyokat. A tényeket magunk részéről azzal magyarázzuk, hogy a „járművezetői gyermek- és serdülőkorban” a gépkocsivezető szociális beállítottsága, alkalmazkodóképessége még jobban formálható, mint későbbi időkben.

4. táblázat

	A gépkocsivezető a munkát		Összesen
	városban	nem városban	
	kezdte meg		
Elkövetői csoport	40	14	54
Kontroll csoport	49	6	55
Összesen	89	20	109

$$\chi^2 = 4,101;$$

$$p < 0,05$$

Kutatásunk során kitértünk a járművezetők *alkalmasságának kérdéskörére* is. Tapasztalataink szerint ritka az a baleset, amelynél vagy csak pszichológiai, vagy csak fiziológiai alkalmatlanság, hiányosság játszaná a kizárólagos szerepet. Az ügyek többségében a kettő együttesen (sőt több más tényezővel együtt) részleges vagy teljes átfedésben érvényesül.

A *fáradékonyság* és az ezzel összefüggő teljesítőképesség-

csökkenés kriminális tényező. Számos kutatás mutatott rá arra, hogy a fáradékonyság — perspektivikusan — a járművezetői szakma gyakorlásának kezdetén és végén jelentkezik főképp. Az elején azért, mert bár az egyén teljesítőképessége az esetek többségében magas, azonban a begyakorlottság hiánya miatt figyelmét lényegesen többször és többfelé — gyakran tudatosan — kell megosztania. Ezzel szemben az idős korban az ember általános teljesítőképességével együtt a gépjárművezetői munkánál szerepet játszó pszichológiai és fiziológiai teljesítőképesség-tényezők is csökkennek. Főként a nagyfokú élet- és közlekedéstapasztalat, és az ezzel járó nagyobb övatoság tanúsításával tudja ezt a leépülést kiegyensúlyozni. Ennek is „köszönhető”, hogy a nyugdíjkorhatár felé közeledő járművezetők a forgalomban való részvételi arányszámuknál lényegesen kisebb számban okoznak saját hibájukból balesetet.

Kutatásunk során ugyanakkor megállapítást nyert az is, hogy bár az általunk megvizsgált elkövetők korösszetétele és eloszlása az általánosan ismert adatoktól lényegesen nem tért el, mégis a *fáradtságra visszavezethető balesetek elsősorban* a nagy szakmai rutinnal, *sokéves balesetmentes forgalmi gyakorlattal rendelkező járművezetők* súlyos kimenetelű baleseteinél voltak kimutathatók. Ezen balesetek többsége rossz látási viszonyok között történt, tehát ebből a szempontból is a kivételek közé tartoztak. A balesetek alkalmanként rendkívül durva elnézésre, mint kiváltó okra voltak visszavezethetők.

A hosszú balesetmentes vezetési gyakorlattal rendelkező járművezetőknek — legalábbis több példa erre utal — vesélytudata csökken, s a túlzott önbizalom teljesítőképességének túlértékeléséhez vezet. A ki nem pihent állapot a rutinnal vezetőknel is — ha azt nem értékeli kellő időben — pszichofiziológiai teljesítményromlást eredményez.

Az 500 ezer km balesetmentes vezetésért járó kitüntetéssel rendelkező 12 éves gyakorlatú T. B. gépkocsivezető 1989. augusztus 31-én kellően ki nem pihent állapotban a munkáltatója tulajdonát képező személygépkocsival engedély nélkül vidéki útra indult. A 7-es műút Lepsény—Polgárdi közti szakaszán előzés alkalmával a vele szemközt közlekedő személygépkocsinak ütközött. Az elkövető előadása szerint a fáradtságot maga is érezte. Felidegesítette, hogy egy előtte haladó személygépkocsi hosszabb útszakaszon nem hagyta előzni. A kellő körültekintés hiányában az előtte haladó jármű előzési kísérlete alkalmával a manőver feltételeiről nem megfelelően

győződött meg. Így, amikor az előttes jármű az előzési lehetőség hiányát észlelve hirtelen visszatért a jobb oldalra, hely hiányában ugyanazt a manővert már nem tudta végrehajtani.

Az előadottak nem cáfolják eredményeinket, melyek szerint mind a balesetmentes közlekedésért járó kitüntetés, mind a kiváló dolgozó kitüntetés birtoklási aránya tekintetében az elkövetői és a kontrollcsoport között lényegi eltérés volt megállapítható ($P < 0,001$). Az elkövetői csoporton belül a balesetmentes vezetésért járó jelvény birtoklása vonatkozásában a városi és a nem városi, a kiváló dolgozó kitüntetéssel rendelkező tekintetében pedig az ittas és a nem ittas elkövetői csoport közötti negatív kapcsolat volt kimutatható.

A teljesítőképesség természetesen egyéntől is függően változik. *Hasznosnak mutatkozna olyan pszichofiziológiai kutatás, amely ilyen szempontból is képes lenne prognosztizálni az egyén bevalását, illetve meg tudná jelölni azt, hogy az egyén bizonyos járművek vezetésére hosszú időn keresztül az említettekre tekintettel alkalmas-e.* (Ennek viszont komoly akadályát képezi, hogy a járművezető-jelölt későbbi pályafutása alkalmával rendkívül eltérő körülmények között végezheti munkáját. Éppen ezért fontosnak tartjuk a gépkocsit vezető személyek helyes önkontrollra nevelését, hiszen a fáradságnak minden esetben vannak előjelző tünetei.)

A kezdő járművezetők balesetei közismerten többségükben a nem kellő gyakorlatra vezethetők vissza.

A gyakorlatlanság többirányú. A balesetek egy része általános szellemi „éretlenségre”, más részük a szakmai tapasztalatok hiányára vezethetők vissza. Feltűnő jelenség, hogy a legkezdőbb járművezetők között is több ittas akadt.

1971. április 7-én a 8-as műút Csór és Inota közti szakaszán P. A. 2 hónapos vezetési gyakorlattal rendelkező gépkocsivezető a volán mögött elbóbiskolt, aminek következtében a jármű az úttestről letérve árokba borult. A baleset vizsgálata során megállapítást nyert, hogy a gépkocsivezető a balesetet megelőző nap 17 óra körül erősen leittasodott. 22.30 órakor ettől függetlenül munkára jelentkezett, s egész éjjel vezetett. A baleset napján reggel 6.30 órakor egy üveg sört ivott, majd tovább vezetett. Ezen túlmenően — pontosan meg nem határozható időben, de reggel 8 óra után — további fél-deci rumot, 10 óra körül 1 üveg sört fogyasztott. (A baleset idején 1,42%-os enyhe alkoholos befolyásoltság állapotában lehetett.)

Természetesen a *járművezetői szabályok elmélete és gyakorlata* merőben eltérő. Számosan a járművezetők közül többéves gyakorlat után sem tudnak elméletileg jól ismert, oktatások alkalmával számtalanszor hangoztatott vezetési elvekhez igazodni. (Ilyen pl., hogy amennyiben a jármű az útpadkára tért, azt hirtelen kormánymozdulattal nem szabad az útestre visszakormányozni. Mégis több, sokéves gyakorlattal rendelkező vezető követett el ilyen hibát, amelynek baleset lett a következménye.)

Kutatásaink során azt állapítottuk meg, hogy igen sok balesetnek a közvetlen kiváltó oka a kritikus közlekedési szituációban fellépő *figyelemelterelődés* volt. Ezért szükségesnek mutatkozott e jelenség behatóbb tanulmányozása.

Időben — amint az az általános statisztikai adatokból is kitűnik — legveszélyesebb a szolgálat első időszaka. Különösen akkor áll fenn a veszély, ha a másik közlekedési partner sem az elvárható magatartást tanúsítja. A sértetti közrehatás ezen ügyeknél meghatározóbb jelleggel bír.

K. L. tehergépkocsijával 1970. június 4-én 5.40 órakor Szentendrén a 11-es főközlekedési út városon átvezető szakaszán a Bolgár utca kereszteződésében kb. 50—60 km/ó sebességgel akart egy úttest közepén bizonytalanul haladó kerékpárost megelőzni. Hangjelzést nem használt. Amikor a kerékpáros közvetlen közelébe ért, az hátratekintés és irányjelzés adása nélkül a tehergépcsi elé kanyarodott. A gépkocsi halálra gázolta. A baleset a szolgálat megkezdése után 10 perccel történt.

A fiziológiai kondicionáltság a közlekedésben is lényeges. Ezt támasztja alá az a különös, de nagyon szoros összefüggés, amely a rendszertelen *étkezés és a balesetek között* mutatkozott meg. A balesetező járművezetőknek 36%-a a baleset előtt több mint 10 órája (számosan 15—18 óránál is régebben) evett utoljára. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a szolgálat első órájában, illetve a napszak első felében balesetező járművezetők döntő többsége előző este evett utoljára. Mivel a gépkocsivezetés erős pszichofiziológiai igénybevételt jelent, amely — mint arra már előzőekben ugyancsak rámutattunk — komoly kalórialeépüléssel jár együtt; ez már önmagában megmagyarázza az elégtelen alkalmazkodást. Különös, hogy ez a jelenség a tehergépkocsivezetőkre tipikus. Sem a lényegesen

kisebb igénybevételt jelentő személygépkocsivezetői munkát betöltőknél, sem pedig az elmúlt kutatási szakban vizsgált tömegközlekedési járművezetőknél (ahol pedig a menetidő betartása és a kora hajnali szolgálatkezdés megfelelő magyarázattal szolgálna) ez a jelenség nem volt tapasztalható. A kontrollcsoport tagjainak döntő többsége igen szigorúan betartja megszokott érendjét. Úgy tűnik, hogy ezen jelenséget is a közlekedési intelligencia egyik alkotóelemeként kell kezelnünk. Megállapításunk helyességét aláhúzza vizsgálati eredményünk, mely szerint az ittas és a nem ittas elkövetői csoport között lényeges eltérés volt kimutatható az 5 órán belüli, illetve túli étkezés között. ($Q = -0,560$; $N = 124$; $p < 0,001$.)

Már az előző évi vizsgálatunk is felhívta a figyelmet az agresszióknak és a szorongásnak az egyén közlekedési stílusát meghatározó szerepére. A következőkben a jelen vizsgálattal egyidejűleg a csoportos vizsgálatban részt vett összes személylyel lefolytatott kutatás néhány megállapítását kívánjuk összegezni.⁴

A közúti közlekedés lényege számos helyzet állandó kontroll alatt tartása mellett az időben és helyes módon való döntés. Ezekre a döntéssorozatokra a pillanatnyiség, a változékonyság, alkalmanként a gyors egymásutániság igénye a jellemző. Ebből adódóan nyilvánvaló, hogy az ilyen döntési szituációkban a járművezető igazi „énjét” mutatja ki, hiszen az élet számos területével ellentétben itt gyakran nincs lehetőség az egyén által kívánatosnak tartott, vagy saját érdekeinek legmegfelelőbb döntés — több lehetőség átgondolását követő — kiválasztására. A döntésszituációban az egyén általában feszültségbe kerül, amelyet igyekszik mielőbb levezetni. A feszültség megoldásában az agresszió jelentős szerephez jut. Az agresszió szerepének alapos kimunkálása mellett a szorongás irodalma lényegesen szegényebb.

Tudomásunk szerint Parry volt az első, aki a járművezetőknél az agresszió és a szorongás vizsgálatát a szokásosnál job-

⁴ Irk Ferenc: Beszámoló egy agresszióval és szorongással foglalkozó kérdőív magyarországi hasznosításáról. Nem publikált összefoglaló. Budapest, 1972. A jelen összeállítás ezen kutatási anyag néhány megállapítását adja közre.

ban alkalmazkodó módszerrel végezte. Már idézett munkájában hipotéziseit a következőkben foglalta össze:⁵

— A vezető, aki agresszív magatartást mutat a vezetés alatt, alkalmasabb balesetet okozni.

— A szorongás állapotában levő vezető is alkalmas balesetet előidézni.

— A szorongás bizonyos mértékig sietteti az agresszív viselkedést és fordítva.

— Az agresszió és a szorongás bizonyos kombinációja különösen veszélyes.

— Egy korosztályon belül a szociális státusz hatással van a balesetezőre, a csoportnak megfelelően viselkedik.

— Bizonyos antiszociális attitűdök úgy manifesztálódnak, hogy a személyt veszélyes vezetővé teszik.

— A tudás és az éles ész még önmagában nem jelentik a jó és biztonságos vezetést.

— Az a járművezető, akinek műszaki ismeretei a járműmotor irányában kiterjedtebbek, biztonságosabban és nagyobb körültekintéssel vezet.

— A járművezetők egy része járművét arra használja fel, hogy pszichológiai és fiziológiai hiányosságait kompenzálja, illetőleg kifejezésre juttassa.

Az eredeti kutatási beszámoló — amelynek mégcsak vázlatos ismertetésére sincs lehetőség — meggyőzően bizonyította a kérdőív hasznosíthatóságát. Az azonban kétséges volt, hogy az Angliában alkalmazott kérdőív — figyelemmel a kérdések közlekedés-specifikus jellegére — hasznosítható-e egy teljesen más földrajzi jellegű, más közlekedés-strukturátságú és fejlettségi színvonalú országban. Eredményeink a kétségeket eloszlatták.

Saját kutatásunk stratégiailag eltérő volt az eredetitől. Lényeges feladatnak tartottuk a kérdőív megbízhatóságának az ellenőrzését is. *Legfőbb feltevéseink* a következők voltak:

— A járművezetők közlekedési magatartás szempontjából való megítélése az agressziószinttel kapcsolatba hozható. Ez azt jelenti, hogy valamely járművezetői csoport minél kedvezőbb

⁵ Ismerteti: Münnich Iván: Irodalmi adatok a közúti balesetről pszichológiai vizsgálatokhoz. Lásd: Szakács Ferenc szerk.: Közúti baleset. 3. pszichológiai tanulmány. Magyar Hírdető, 1971. 38. és köv. old.

megítélés alá esik a közlekedésben, agressziószintje is annál alacsonyabb. Eszerint az ittas járművezetői csoportnak kell a legmagasabb, a kontrollcsoportnak a legalacsonyabb agressziószinttel rendelkezni.

— A kutatásban a különféle csoportok elkülönülését bizonyító — főként szociológiai jellegű — mutatók legalább részben összekapcsolhatók az agresszió- és szorongásszinttel.

A kérdőív lefordítása után⁶ egyesek megváltoztatására is sor került. A kérdőíven kapott válaszok feldolgozása az eredetileg is alkalmazott ún. scorolással történt, amelynek lényege, hogy az átlagtól leginkább eltérő válaszok kapják a legmagasabb pontszámot. Az adatok kiértékelése után a következő főbb megállapítások levonása vált lehetővé:

— Hipotézisünknek megfelelően a járművezetői csoporthoz tartozás és az agressziószint magassága közt kapcsolat mutatható ki. Ugyanígy kapcsolat mutatható ki a szorongásszinttel kapcsolatban is. Ezt igazolja a következő táblázat:

5. táblázat

Kérdéstípus Járművezetői csoportok	Agresszió	Szorongás
Elkövető		
ittas	12,663	3,643
nem ittas	10,144	4,187
összes	10,739	4,034
Kontroll		
összes	8,254	4,989

— Az agressziószint és az egyéb mutatók összefüggése volt kimutatható az elkövetői és a kontrollcsoport között a speciális (közlekedési) visszaesés, a továbbtanulásról való lemondás indoka, a balesetmentes vezetésért járó jelvény birtoklása között; az ittas és nem ittas elkövetői csoport között a baleseti típusok, az egyénnek a baleset megelőzése érdekében végzett tevékenysége, a sértett megelőzési tevékenysége vonatkozásában.

⁶ A fordítást Münnich Iván végezte el.

A szorongásszint és az egyéb mutatók összefüggése volt ki-mutatatható az elkövetői és a kontrollsoport között a tovább-tanulásról lemondás indoka, a munkahelyek száma (4 alatti, illetve feletti bontás esetén), a balesetmentes vezetésért járó kitüntetés birtoklása között; az ittas és a nem ittas elkövetői csoport között a baleset jellege és a sértettek megelőzési le-hetőségének kérdéskörével kapcsolatban.

A kutatási eredmények egyúttal egyértelműen cáfolják azt az időnként hangoztatott véleményt, miszerint a magas szoron-gásszint — hasonlóan az agresszióhoz — önmagában is veszé-lyes a közlekedés biztonságára.

A mondottakat összefoglalandó, álljon itt egy — látszólag érthetetlen — baleset, amely az érzelmileg motivált figyelem-elterelődesnek volt az eredménye.

1971. január 23-án a 6-os főútvonalon a kővágószőlősi benzinkút előtt H. F. gépkocsivezető balrakanyarodás közben nem adta meg az elsőbbséget a vele szemközt egyenes irányban haladó személy-gépkocsinak. A 110 km/ó sebességgel közlekedő személygépkocsi mindvégig utasa meghalt. (Az ütközés erejére jellemző, hogy a 3,5 q önsúlyú gépkocsi a Zil tehergépkocsit 1 m-re oldalirányban eltolta.) A 70–80 ezer km balesetmentes vezetési gyakorlattal rendelkező járművezető rendkívül durva elnézését (a személygépkocsit a bal-esetet megelőzően egyáltalán nem látta!) az alábbi körülmények motiválták. Nevezett személy a baleset napján szabadnapos lett volna. Sógora helyett ment el sürgős fuvarba. A kocsi műszaki állapo-ta rossz volt, indulás előtt nem lehetett beindítani. Emiatt útközben mérgeződött. A baleset színhelyéhez érve balra tekintett. A benzin-kútnál egyik ismerősét is felfedezte. A kanyarodást ezután lépésben megkezdte. Közben felesége — akit a gépkocsival engedély nélkül szállított — észlelte a veszélyhelyzetet és felsikoltott. A gépkocsi-vezető ettől megijedt, s hirtelen a fékre lépett. A hirtelen fékezés azt eredményezte, hogy a tehergépkocsi a személygépkocsi előtt nem haladt el, s a személygépkocsi vezetője sem tehetett manővert a kikerülésre.

Az ittas állapotban történő járművezetés gyakoriságára, ve-szélyeire és egyes feladatokra — annak ellenére, hogy jelen kutatás szempontjából ez a téma csak egy a sok közül — már az előzőekben is több alkalommal említést tettünk. Azok ki-egészítéseképpen ezúttal már csak néhány kérdésre szeretnénk kitérni. Így például több olyan eset volt, amikor a kocsisikerő, a feketefuvarban szállított ismerős gyengítette meg a gépkocsi-vezető egyébként sem túl szilárd akaratát annyira, hogy ita-

lozásba fogott. Az erkölcsi rosszálláson túlmenően — a generális prevenció elvének szem előtt tartása mellett — célszerű volna lehetővé tenni az ilyen személyek legalább szabálysértési úton történő felelősségre vonását.

Az 1,77%-os alkoholos befolyásoltság alatt álló L. J. B. gépkocsivezető 1970. február 4-én 19,15 órakor a 4-es számú főútvonal Albertirsa község külterületén átvezető szakaszán halálos kimenetelű közlekedési balesetet okozott. Mintegy 80 km/ó sebességgel közlekedett. Szemközti járműforgalom miatt az országúti fényt tompítottá váltotta, amely 30—35 m-re világított előre. Sebességét csak 70—75 km/ó-ra csökkentette. A túlzott sebesség, valamint az ital miatti érzékelési gyengeség következtében az előtte kivilágítatlanul haladó kerékpárost későn vette észre s azt elgázolta. Az elütés pillanatában járművével balra húzódtott, s elütötte a vele szemközti közlekedő, ugyancsak kivilágítatlan kerékpárost is. (Ez utóbbi kerékpárnak volt lámpája, azonban a kerékpáros a dinamót nem kapcsolta be.) A gépkocsivezetőt 1969-ben munkahelyéről egy ízben már ittassága miatt fegyelmielég elbocsátották, azonban a büntetés végrehajtását felfüggesztették. A gépkocsivezető észlelési lehetőségeit a továbbiakban az is korlátozta, hogy kísérője — aki részeg volt — egész úton beszélt, énekel.

Az ittas személyek a járművezetőknek mindenfajta korosztályában előfordulnak. (Felmérésünk szerint például a 36 év-nél idősebb korosztály kifejezetten az ittas elkövetőkre jellemző. Összehasonlítva a nem ittasokkal: $Q = 0,296$; $N = 124$; $p < 0,02$.) Sokéves balesetmentes közlekedési múlt még nem biztosítéka a tartósan józan életmódnak. Így a nem ittas elkövetők többsége a — 0—4 éves vezetési gyakorlattal rendelkező — kezdő, míg az ittasok többsége az 5 éves vagy nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkező járművezetők köréből került ki. ($Q = 0,412$; $N = 124$; $p < 0,001$.)

1970. november 3-án 22,30 órakor az 56-os főközlekedési út Szekszárdra bevezető szakaszán F. F. gépkocsivezető az engedély nélkül igénybe vett személygépkocsival italozás után hazatérőben meg akarta előzni a hasonló körülmények között levő, 80 km/ó sebességgel előtte haladó, ismerőse által vezetett személygépkocsit. Bár szemközti forgalom nem volt, a gépkocsivezető lakott területen kívül az említett sebességgel, tompított fényzőró világítása mellett hajtotta végre az előzést. Ennek következtében nem vette észre a vele szemközti, az úttest menetirány szerinti bal oldalán az úttest szélén haladó gyalogosokat, s egyiküket elütötte. A gépkocsivezető 13 éves balesetmentes vezetési gyakorlattal rendelkezett.

Az ittas járművezetők közül számos egyén olyan személyiség-tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek a fegyelmezetlen életvezetésű ember alaptulajdonságait is képezhetnék.

1970. szeptember 13-án K. J. gépkocsivezető Kunszállás és Kiskunfélegyháza között az általa vezetett tehergépkocsival áttért a menetirány szerinti bal oldalra, s nekiütközött a vele szemközt szabályosan közlekedő motorkerékpárosnak. A tehergépkocsivezető — aki a tünetek alapján súlyos, a vérvétel tanúsága szerint 1,37‰-es enyhe alkoholos befolyásoltág alatt állt — a balesetet észelve egy pillanatra megállt, majd továbbhajtott. Később azonban a helyszínre visszatért, s ekkor erőszakkal levették a gépkocsiról. A járművezető 20 éves vezetési gyakorlattal rendelkezett. 1958—1970. között közlekedési bűncselekmény miatt négyszer, egyéb bűncselekmény miatt háromszor volt büntetve. 1970. évben ez már a második közlekedési bűncselekménye volt. Az előzőrt a büntetést a baleset előtt 3 nappal szabták ki, amely két év eltiltást is tartalmazott. Az elkövető saját gépkocsival is rendelkezett. Előadása szerint több ízben előfordult, hogy leittasodva a fővárosban cél nélkül száguldozott vele. Kijózanodva többször még arra is nehezen emlékezett vissza, hogy a gépkocsit hova állította le. 1965-ben egy ízben felakasztotta magát. (Különös, hogy a járművezetői alkalmatlanságot nem sikerült nála még idejében megállapítani.)

Vidéken fokozott veszélyforrás az, hogy a *gépkocsivezetők egy része lakásánál tárolhatja kocsiját*. A falvakban esténként egyébként is elégtelen közlekedésellenőrzés arra a könnyelműségre készíti a vezetőt, hogy elegánsan, gépkocsival együtt álljon meg a falu kocsmája előtt, s a hátralevő néhány száz métert már ittas állapotban tegye meg.

A 6 éves vezetési gyakorlattal rendelkező H. M. gépkocsivezető 1970. október 9-én 19.30 órakor Kocs község belterületén járművével letért az útpadkára, s az ott közlekedő gyalogost halálra gázolta, majd járművével az árokba borult. A gépkocsivezető a tehergépkocsival vállalata engedélyével garázsírozott lakása előtt. A baleset napján, mielőtt hazatért volna, a falu kocsmájában italozott. Ezután beült a gépkocsiba, s 2,26‰-es közepes alkoholos befolyásoltág mellett — lakásától 500 m-re — a fenti cselekményt követte el. (A járművezetőt 1965-ben egy ízben ittas vezetés miatt már felelősségre vonták.)

Az ivási tilalmi időről alkotott vélemény az egyes csoportokra rendkívül jellemző eloszlást mutat. Így:

— lényegi eltérés volt kimutatható az ittas és nem ittas elkövetői csoport között, ha úgy értékeltük a véleményeket:

HIVATÁSOS GÉPJÁRMŰVEZETŐK BALESETEI

Az ivási tilalmi idő 8 óránál kevesebb, vagy 8 óra, illetve annál több. ($P < 0,01$.)

Az ittasságellenőrzés országosan elterjedt rendszerének, de elsősorban a vállalati ittasságellenőrzésnek a hatékonyságát erősen megkérdőjelezi az eddig ismertettekén kívül az a tény is, hogy a szabadságvesztésre ítélt tehergépkocsivezetők 29, személygépkocsivezetők 12, vontatóvezetők 40%-a szeszestiltól befolyásolt állapotban követte el cselekményét.

Az előbbieken ismertetett társadalmi és egyéni hiányosságok a járművezető viselkedésében válnak láthatóvá. Így ezek konkrét megjelenési formája az a manőver, amelynek velejárája a forgalmi szabályok valamelyikének (vagy több forgalmi szabály együttes) megszegése. Ezen szabályszegésnek — amennyiben az elkövetői gépkocsivezetőn kívüli, azaz elkövetőtől független körülmények is kedvezőtlenül játszanak közre — balesethez vezet. (Ezen körülmények értékelésére a következő fejezetben térünk ki.)

A manőverek jellemzőit a következő táblázatban foglaltuk össze:

8. táblázat

Manőver	Járművezetők %-os inogozlása		Összesen (átlag)
	ittas	nem ittas	
1. Egyenes haladás	63,7	28,3	34,6
2. Kanyarodás	4,6	16,7	14,5
3. Toletás	0,0	2,9	2,4
4. Előzés	9,0	15,7	14,4
5. Kerülés	13,5	9,9	10,5
6. Sávvaltoztatás	0,0	1,0	0,8
7. Áthaladási elsőbbség meg nem adása	4,6	24,5	21,0
8. Egyéb	4,6	1,0	1,8

Úgy véljük, hogy a táblázat áttanulmányozása több — részben ismert — jelenségre hívja fel a figyelmet. Így megállapítható, hogy az ittas járművezetők főként az egyébként rendkívül egyszerű manőverek során okozzák a baleseteket. (Az egyenes haladás következtében előidézett balesetek $p < 0,01$ szinten, az egyszerű manőverek — táblázat 1. és 5. típusú — a bo-

nyolultakkal szemben pedig $p < 0,001$ szinten szignifikánsan az ittas elkövetőkre voltak jellemzők.) Vizsgálati eredményeink összhangban vannak azzal az általános véleménnyel, miszerint az ittas vezetők kerülnek a „kényes” manővereket, mivel tudatuk mélyén még ittas állapotban is ott él azoknak veszélyessége. Az ittas vezetők tekintélyes része lassan hajt, nem előz, elsőbbségadás céljából ott is megáll, ahol nem kellene stb. Viszont amint ezek a tudatalatti szabályozó jelzések korlátozó hatása megszűnik (például a járművezető problémamentes útszakaszra ér), felszabadultnak érzi magát, feszültségi állapotából elernyed, s figyelemkoncentráció erőssége — amely, mint ismeretes, egyébként is többé-kevésbé fluktuál — tartósan a minimumra csökken. Ezért nem veszi észre a legelemibb figyelmeztető jelzéseket, de egyúttal — ugyancsak az említett tényező eredményeképpen — saját járművét sem tudja az úton tartani.

A manővereket tovább vizsgálva megállapítást nyert, hogy egyesek kifejezetten a városi, míg mások a nem városi közlekedésre jellemzőek. Így például az egyenes haladás során bekövetkezett manőverek $p < 0,001$ szinten a nem városi közlekedésre, a kanyarodási manőver során bekövetkezett balesetek $p < 0,05$ szinten, az áthaladási elsőbbségi helyzetben bekövetkezettek pedig $p < 0,01$ szinten szignifikánsan a városi közlekedésre voltak jellemzőek.

A hivatásos járművezetők jelen csoportjának szabályszegései a Kresz kanyarodási, elsőbbségadási, relatív gyorsajtási és előzéssel kapcsolatos szabályainak megszegése köré csoportosulnak. A relatív gyorsajtást eredményező Kresz-szabályszegés ugyanakkor az ittas elkövetőkre jellemző szabályszegési forma ($\chi^2 = 4,382$; $p < 0,05$), összehasonlítva a nem ittas elkövetőkkel, illetve egyéb szabályszegési formákkal.

Az iratanyag és a járművezetők által adott információk alapján arra a megállapításra jutottunk, hogy a baleseteknek csak 23%-át okozták a nem ittas járművezetők a foglalkozási (közlekedési) szabályok tudatos megszegésével. (Úgy véljük azonban, hogy az egész vizsgálat során nyert adatok közül ezeknél volt legdöntőbb befolyása a kutatást vezető személy szubjektumának. Ebben a kérdésben rendkívül nehéz biztos választ adni, mivel mind ez ideig nem sikerült megtalálni azt az eszközt, amellyel ezen körülmény mérhető lenne.)

Az iratanyag gondos tanulmányozása egyúttal felhívta a figyelmet arra is, hogy — bár a szabályszegési megjelenési formákat abszolút vagy relatív előfordulási gyakoriságuk szerint veszélyességi sorrendbe lehet állítani, azonban — a konkrét ügyekben a gyakoriság és a társadalomra veszélyesség nem mindig esik egybe. Az eltérés a legkifejezöbben az áthaladási elsőbbség szabályainak megszegéséből adódó baleseteknél volt megmérhető. Ismeretes, hogy ezen szabályszegés — éppen gyakorisága miatt — a legsúlyosabban megítélendők közé tartozik, amelyet a szabálysértési kódex is külön kiemel. Nem érdektelen ezzel kapcsolatban az a megállapítás, hogy az anyagunkban szereplő 18 ilyen ügy közül 9-ben az általánosan hangoztatott megállapítás erősen megkérdőjelezhető. Az esetek felében ugyanis a gépkocsivezető — még akkor is, ha erre tábla nem kötelezte — a magasabbrendű útvonalra ráhajtás előtt megállt, körülnézett, de egyszerűen nem vette észre a közelében levő, s elsőbbsége tudatában lassítás nélkül haladó gépjárművet. Más esetben — ugyancsak megállás alkalmával — a járművezető az elsőbbséggel rendelkező járművet látta ugyan, azonban az általa vezetett és a sértetti jármű távolságát, valamint a sértetti jármű sebességét hibásan becsülte meg. Több esetben — amint erre később még visszatérünk — a sértett szabályszegő, hibás magatartása zavarta meg a helyes ítélet-és döntéskötésben.

G. S. gépkocsivezető erősen megrakott tehergépkocsival 1970. május 9-én 7.50 órakor Gyöngyös határában a 3. sz. főútvonalat akarta keresztezni. A főútvonalra ráhajtás előtt szabályosan megállt és körülnézett. Észlelte, hogy jobbkeze felől a főútvonalon személygépkocsi közeledik, amely azonban jobbra kanyarodást jelez. Ezután balra tekintett. Innen nem jött jármű. A leírt körülnézés után járművével elindult. Mivel újból nem nézett jobbra, nem vette észre, hogy a már említett személygépkocsi mögött — azzal azonos irányban — egy szülő motorkerékpár közeledik. A motoros kb. 80—90 km/ó sebességgel haladt, a veszélyhelyzetet észlve járművét állóra fékezte, és 58 m-es féknyom után a legminimálisabb menetirányváltoztatás nélkül a kereszteződésen már csaknem áthaladó tehergépkocsi hátsó részének ütközött. (A helyszínrajz szerint amennyiben a motoros csak 1 m-t húzódik az úttest tengelye felé, a baleset elkerülhető lett volna.)

Az áthaladási elsőbbséggel kapcsolatos bűncselekmények elemzése során arra a véleményre jutottunk, hogy ismét alaposan fontolóra kellene venni azon kérdés megvizsgálását,

hogy nem volna-e helyes — több fejlett autós ország rendkívül pozitív eredményeit is figyelembe véve — a védett útvonalrendszerét megszüntetni s áttérni az abszolút elsőbbséggel rendelkező főútvonal és a jobbkezes-szabály alkalmazását megkívánó mellékútvonal rendszerére. Kétségtelen, hogy ez a gátlást egyrészt lassítaná, másrészt az átállás első időszakában a balesetek száma az ilyen helyeken növekedne. (Bár erősen kétséges, hogy ez csak az abszolút számokban, vagy eredmény súlyosságában is megmutatkozna-e?) Az a tény, hogy ez a rendszer évekkel ezelőtt hazánkban megbukott, nem jelenti azt, hogy az újbóli alkalmazás pusztán ezen elvből indulva, már eleve reménytelennek tekintendő.

1970. április 19-én L. T. az általa vezetett taxival a Budapest X., Gergely u.—Kada u. kereszteződésében 19.10 órakor szürkületi világitás mellett nem adta meg az áthaladási elsőbbséget a táblával védett útvonalon haladó, jobbkezes felől érkező magánszemélygépkocsinak. Az utóbbi jármű az összeütközés ereje folytán menetirányát megváltoztatva felhaladt a gyalogjárdára, s ott előbb közlekedési jelzőtábla-oszlopot döntött ki, majd elütött három gyalogost. Az ütközés után a személygépkocsi utasa a gépkocsiból kiesett. A kirívóan durva szabályszegés magyarázatául az szolgál, hogy a taxi vezetője előzőleg utasokat szállított, akik a baleset helye előtt szálltak ki járműből. A gépkocsivezető továbbhaladás után vette észre, hogy csomagot felejtettek a kocsiiban. Ezért visszafordult, hogy megkísérelje utasait megkeresni. Az útvonal, amelyen haladt, mindenütt táblával védett volt. Tehát a gépkocsivezető elsőbbségi helyzetben közlekedett. Másik útnak alárendelve csak a jelen helyen volt. A gépkocsivezető tudatában egyrészt benne volt, hogy elsőbbséggel rendelkező útvonalon közlekedik, másrészt az, hogy utasait meg szeretné keresni. Ennek következtében figyelme teljesen elterelődött. Az elsőbbséggel rendelkező útvonalra kb. 35—40 km/ó sebességgel, sebességcsökkentés nélkül haladt be.

Nem kívánunk szótlánul elmenni a sorompó nélküli vasúti átjárók problematikája mellett. Ismét ki szeretnénk emelni, hogy a sorompó nélküli vasúti átjáróknál sok helyen probléma van a beláthatósággal. Számos helyen még ha a gépkocsivezető a vasúti sínek előtti úrszelvényen kívül meg is áll, s ekkor meg is győződik az akadálytalan áthaladás feltételeiről, ez nem jelenti azt, hogy a vasúti átjárón zavartalanul át is tud haladni. Addig is, amíg a be nem látható vasúti átjárók felszámolására nem kerülhet mindenütt sor, a vasúti járművek sebességét is oly módon lenne szükséges csökkenteni, hogy átlagos figyelem mellett az összeütközés lehetetlen legyen.

Sz. J. gépkocsivezető 1969. június 24-én Kaposfüred—Várda között nem adta meg az áthaladási elsőbbséget a sorompó nélküli átjárónál a közeledő személyvonatnak és azzal összeütközött. A tömegszerencsétlenség során megállapítást nyert, hogy a vasúti sínek-től 10 m távolságra 50 m, 3 m távolságra 200 m a beláthatóság a vasúti pályatestre.

Az elmúlt kutatási szakaszról szóló összefoglalóban az általánostól eltérő megállapítást voltunk kénytelenek tenni a járművezetők előélete vonatkozásában. Az ott közölteket ezúttal ki kell szélesítenünk a hivatásos járművezetők egész táborára.

Jelen kutatásunk értékelése során megállapítást nyert, hogy *mind az elkövetői csoport (27%), mind a kontrollcsoport (28%) azonos arányban volt büntetve.* Ez az arány az előző évi eredménnyel csaknem teljesen megegyezik. Az elkövetői csoporton belül az ittas állapotban balesetező járművezetők valamivel nagyobb arányban voltak előzőleg büntetve.

A közlekedési ügyben való büntetettségek tekintetében a két vizsgálati csoport között már mutatkozott látszólagos eltérés. Az elkövetői csoportnak 15%-a, a kontrollcsoportnak pedig 8%-a volt ilyen bűncselekményért büntetve. A különbséget azért nevezzük mégis csak látszólagosnak, mert további bontás során kitűnik, hogy az arányt az ittas vezetők közlekedési büntett miatti nagyobb arányú (27%) büntetettsége negatív arányban torzítja. (A nem ittas elkövetőknek csak 13%-a volt megelőzően e körben büntetve.) Szignifikáns eltérést azonban csak az ittas elkövetők és a kontrollcsoport tagjainak vonatkozásában kaptunk. Mindkét főcsoport többsége egyszer volt büntetve. Az ittas vezetők adatai viszont arra utalnak, hogy ők hajlamosak a visszaesésre. A speciális visszaesők körén belül az ittas, illetve nem ittas csoportokhoz tartozás között is kapcsolat volt kimutatható ($Q = 0,438$; $N = 124$; $p < 0,001$). Az egyszerű, illetve többszöri speciális visszaesés kategóriáját az ittas, illetve nem ittas elkövetői csoportokhoz tartozással összehasonlítva szoros összefüggést találtunk ($Q = -0,833$; $N = 19$; $p < 0,001$). Az ittassági visszaesés aránya a veszélyeztetéshez képest az ittas elkövetőknél 1,22, a nem ittasokénál 0,083. Az eltérés 14,5-szörös.

Egyéb ügyben a két főcsoportnak ugyancsak közel azonos hányada (az elkövetőknek 21, a kontrollcsoportnak 19%-a) volt megelőzően büntetve. A visszaesők aránya is hasonló.

Az ittas járművezetők az előélet vizsgálata során még egy — távolabbi következtetésre is módot adó — eredményt szolgáltatottak. A közlekedési büntett miatt előzőleg már felelősségre vont 9 személy közül 5 előzőleg ittas vezetésért, 4 személy pedig veszélyeztetésért felelt a bíróság előtt. (Mint ismeretes, a Btk. hatályon kívül helyezett rendelkezései értelmében a § megjelölés nem mutatta ki, hogy a veszélyeztetés ittassággal párosult-e vagy sem; ily módon a közölt szám még magasabb is lehet.) A nem ittas járművezetőknek közlekedési büntett miatt elítélt 14 fős csoportjából mindössze 1 személy volt előzőleg ittas járművezetés miatt elítélve. A kontrollcsoport tagjainak hasonló vizsgálata során ittasság miatt már büntetett előéletű személyt nem találtunk.

Ugyancsak pontosan azonos arányban vallotta az elkövetői és a kontrollcsoport, hogy a vizsgálatot megelőzően összeütkezés miatt bírságolták. (Mindkét csoportnak 15%-át vonták ún. koccanásos baleset miatt felelősségre.)

Az előző, kissé talán túlrészletezett beszámoló alapján meg kell állapítanunk: a hivatásos járművezetőket az előélet vonatkozásában általában nem lehet jó és rossz teljesítményt nyújtó csoportba osztani. Úgy tűnik azonban, hogy ezen általános megállapítás alól kivételek azok a járművezetők, akiket egyszer már ittas állapotban való járművezetés miatt felelősségre vontak. Ezek a járművezetők magatartásuk társadalomra veszélyességét nem képesek, vagy nem akarják belátni, ezért elsősorban társadalomvédelmi szempontból a közúti forgalomból — mint gépjárművezetők — eltávolításuk huzamosabb időn át kívánatos. A nevelő célzatú vezetéstől eltiltás, a súlyosabb vagy enyhébb főbüntetés hatásossága náluk nem várható. A vállalatok részéről bűnös könnyelműség, ha ittas járművezetőt nem bocsátanak el (pedig ezt tették a megvizsgált ittas balesetezők 40%-ának munkáltatói), de hasonlóan felelőtlenül jár el az a vállalat, amely előzőleg már ittasság miatt elbocsátott járművezetőt alkalmaz.

Közvetett módon megkíséreltük megvizsgálni azt is, hogy a baleset, valamint az azt követő eljárásorozat milyen hatást gyakorolt a járművezetőre. Ezzel a módszerrel — egyelőre kísérletképpen — a speciális prevenció hatását igyekeztünk felmérni.

Az elkövetői járművezetők csoportjának szabadságvesztés-

büntetést töltő tagjait a név nélküli (csoportos) vizsgálat alkalmával kérdeztük meg arra vonatkozóan, hogy hibásnak érzik-e magukat a baleset bekövetkezése miatt. A meghallgatottak 17%-a teljes mértékben, 61%-a részben, 22%-a egyáltalán nem érezte magát hibásnak a büntetőeljárás után sem. Itt is figyelmet kell szentelnünk az ittasoknak, akiknek önmagukról adott véleményeloszlása azonos volt a nem ittasokéval. Ez tehát azt jelenti, hogy az ittas vezetők jelentős része a lefolytatott eljárás eredményeképpen sem volt hajlandó önmaga előtt elismerni azt, hogy a durván társadalom- és szabályellenes magatartása volt az oka a súlyos következményeknek.

A vizsgálati minta értékelése során úgy tűnt, hogy a *speciál-prevenció differenciált alkalmazása még tovább finomítható*. Az ittas és nem ittas elkövetők társadalomveszélyessége közti nagy eltérés az ítéletekben sokszor nem mutatkozik meg. Így például az ittas vezetők 85%-ánál, a nem ittas vezetők 66%-ánál alkalmazták bíróságaink a szabadságvesztés-büntetés mellett — mellékbüntetésként — a járművezetéstől eltiltást. Lényeges összefüggés volt kimutatható a jelen kutatás tárgyául szolgáló cselekmény időpontjában a büntetés hatálya alatt állás és az ittas, illetve nem ittas elkövetői csoporthoz tartozás között ($Q = 0,419$; $N = 124$; $p < 0,001$). Ez azt bizonyítja, hogy az ittas elkövetői csoportra a felfüggesztett büntetés lényegesen hatástalanabb, mint a nem ittas elkövetői csoportra.

Véleményt kértünk mind az elkövetői, mind a kontrollcsoport tagjaitól a közúti közlekedési balesetek növekvő számának okairól. Jellemző módon az elkövetői csoport szignifikánsan ($p < 0,01$ szinten) tulajdonított nagyobb szerepet az objektív okoknak (pl. korszerűtlen úthálózat, hibás forgalomszervezés stb.) a szubjektívekkel (pl. a forgalmi szabályok nem ismerése vagy be nem tartása, gyakorlatlanság stb.) szemben.

Az önkontrollt ismét más oldalról közelítettük meg akkor, amikor azt tudakoltuk, hogy mit kíván tenni az elítélt szabadulása után. A járművezetőknek csak kisebb része érezte azt, hogy a járművezetésre nem megfelelő. Egy másik, ugyancsak kisebb rész azért nem kíván tovább vezetni, mert úgy érezte, hogy a másik közlekedési partner kivédhetetlenül hibás magatartása bármikor újra balesetokozóvá teheti. (E két csoport együttesen a válaszadók 36%-át tette ki.) Jelentős (bár nem szignifikáns) eltérés mutatkozott az ittas és józan balesetező

között ezúttal is. Amíg az ittasok 25⁰/₀-ának, addig a józan balesetokozók 39⁰/₀-ának ment el a baleset és az elítélés határára a kedve a vezetéstől.

Az ismertetett eredmények rámutatnak az eljárás során a speciális prevenció elveinek érvényesítése érdekében megvalósítandó módszertani elvek kidolgozásának szükségességére.

IV. A baleseteknél közreható egyéb körülmények

Az előbbieket során a baleseteket, azok bekövetkezésének körülményeit elkövető-központú módszerrel közelítettük meg. Eszerint mind a környezeti hatásokat, mind az elkövetőben fellelhető negatív ismertetőjeleket abból a szempontból vizsgáltuk, hogy ezek — az elkövető szempontjából objektív és szubjektív körülmények — hogyan hatnak a baleseti mechanizmusban. Azt értékeltük tehát, hogy ezen hatások mi módon segítik elő azt, hogy valamely járművezetőből közlekedési baleset okozója legyen.

Vizsgálatunk szempontjából jelentőséget tulajdonítunk azon objektív körülmények beható vizsgálatának is, amelyekre a járművezető befolyással nem lehet. Megfelelő csoportosítással ezen adatok is az oksági sor hasznos láncszemét képezhetik. Ezen adatok körültekintő — főként statisztikai — értékelése azért sem mellőzhető, mert a mintavétel helyességének leg-egyszerűbb és eléggé jó mutatói.

A baleset helyének értékelésekor megállapítást nyert, hogy mindkét elkövetői csoport a baleseteket számára részben szokatlan környezetben okozza. Mindkét csoport többsége rendszeresen városi forgalomban vesz részt, ezzel szemben a balesetet vidéki forgalomban idézi elő.

Ezen túlmenően az ittas és józan állapotban okozott balesetek között ezúttal is lényeges eltérések tapasztalhatók. A leglényegesebb az volt, hogy — amint arra már az előbbieken rámutattunk — az ittas vezetők a baleseteket kevésbé bonyolult forgalmi helyzetben, a legelemibb manőverezés, az egyenes haladás elvételése során idézik elő. Ezt támasztja alá az a statisztikai adat, miszerint az ittas járművezetők baleseteik 14⁰/₀-át, a józan járművezetők baleseteik 38,7⁰/₀-át követték el útkeresztződésben. További iránymutató adat, hogy míg

HIVATÁSOS GÉPJÁRMŰVEZETŐK BALESETEI

ittas járművezető főútvonal-mellékútvonal kereszteződésében egyetlen balesetet sem okozott, addig a józan járművezetők eseményeik 17%-át itt követték el. Ezt viszont nyomban magyarázza az a megállapításunk, hogy az ittas vezetőkre a mellékútvonal mint baleseti hely $p < 0,01$ szinten szignifikánsan jellemző.

7. táblázat

	Az elkövetők megoszlása					
	A baleset helye szerint			A közlekedési szokás szerint		
	ittas	nem ittas	Összes	ittas	nem ittas	Összes
Város	4	13	17	7	27	34
Nem város	9	28	37	6	14	20
Összes	13	41	54	13	41	54

Az adatok ismertetése alapján úgy tűnik, hogy az italozó járművezetők tisztában vannak cselekményük társadalomra veszélyességével, továbbá azzal is, hogy az ellenőrzés a főútvonalakra összpontosul. Ezért jellemző módon vagy akkor isznak, amikor tudják, hogy főútvonalaknak még a közelébe sem kell jussanak (azokat nem is kell, hogy keresztezzék), vagy amikor isznak, tudatosan elkerülik ezen útvonalfajtát. A generális prevenció és a hatékonyabb ellenőrzés indokoltságának szempontjából ez a tény — az oksági lánctól függetlenül — úgy véljük, fontos lehet.

A baleseti helyeket általánosságban vizsgálva megállapítást nyert, hogy a főútvonal veszélyessége $p < 0,001$ szignifikancia-szinten a lakott területen kívül jelentkezik, ugyanilyen szinten veszélyes viszont a városban a főútvonal-mellékútvonal, valamint a táblával védett útvonal-mellékútvonal kereszteződése.

A balesetek jellegükben is eltérőek. Az ittas vezetőkre a különleges balesetek (útról lehajtás, felborulás, szilárd tárgynak ütközés), míg a nem ittas vezetőkre a szokványos balesetek (szögben ütközés, frontális ütközés, utolérés, gyalogos elütés) a jellemző. Az eltérés lényegi ($\chi^2 = 12,446$; $p < 0,001$).

A balesetek szubjektív súlyosságának mértékét befolyásolja, hogy az milyen forgalmi viszonyok között következett be. Nyilvánvaló, hogy csúcsgorgalomban — legalábbis elvileg — lényegesen nehezebb a megosztott figyelmet állandóan optimális szinten tartani, mint gyenge forgalomban, ahol a megosztott figyelemre objektíve esetleg nincs is mindig szükség. Ezúttal sajnos semmiféle értékelést nem végezhattünk, mert erre a — felelősség-megállapításnál is rendkívül fontos — körülményre az ügyiratok 44⁹/_o-ában semmiféle utalás nincs.

A balesetknél sokak véleménye szerint döntő feltétel a világítás elégtelensége. Vizsgálatunk szempontjából ez a megállapítás csak az ittasokra bizonyult igaznak, akikre szignifikánsan jellemző, hogy balesetüket nem természetes világítási viszonyok mellett okozzák. ($P < 0,001$.) Ugyanílyen szinten jellemző az ittasokra a nem kellően megvilágított úttest mint színhely a kellően megvilágítottal szemben.) Ezt a jelenséget

8. táblázat

Elkövetők	Az elkövető cselekményét				Összesen
	szomb- bat—va- sárnap	a hét egyéb napján	vasárnap	más napokon	
	követte el				
Ittas	9	13	4	18	22
Nem ittas	27	75	6	98	102
Összesen	36	88	10	114	124

$$Q = 0,315$$

$$N = 124$$

$$p < 0,01$$

$$Q = 0,560$$

$$N = 124$$

$$p < 0,001$$

két tényezővel is magyarázhatjuk. Elsődleges az, hogy — amint ezt már kimutattuk — a baleseteket az ittas vezetők szolgálatuk végeztével, vagy annak végső időszakában okozzák, azért, mert az italfogyasztást is ekkor kezdik meg. (A 16 órától hajnali 4 óráig terjedő 12 órás periódus az ittas vezetőkre $p < 0,001$ szinten szignifikáns.) A másik az, hogy az ittas járművezetők fiziológiai károsodása a látásélesség vonatkozásában is megmutatkozik.

A városi balesetek legtöbbje csütörtökön, a vidékieké szombaton következett be. A csütörtöki nap a városi balesetekre $p < 0,05$ szinten szignifikáns, amely jelenség magyarázata további okfeltáró munkát igényel.

A vidéki balesetek szombati napra sűrűsödését magyarázza az a tény, hogy az ittas járművezetők többsége vidéken követte el cselekményét. Márpedig az elkövetői csoporthoz, illetve a hét megfelelő napján való balesetokozás között — a következők szerinti — szoros kapcsolat állapítható meg.

Az ittas vezetők által okozott balesetek ünnepnap, többségükben lakott területen kívül, munkanapokon lakott területen belül következtek be. ($Q = -0,578$; $N = 22$; $p < 0,01$.)

Kutatásunk jelen szakaszában is vizsgáltuk a közvetlen sértetteknek a balesetek bekövetkezésében játszott szerepét. A következőkben főbb viktimológiai megállapításainkat kívánjuk összegezni.

A feldolgozott ügyek 64%-ában járművezető, illetve járműutas, 26%-ában pedig gyalogosok voltak a közúti események sértettei. (A fennmaradó 10%-ban az elkövető járművével szilárd tárgynak ütközött, felborult stb.) Kutatásunk során csak a sértetti járművezetők és a gyalogosok magatartását elemeztük, a járműutasokkal nem foglalkoztunk.

Általánosságban felmérésünk lényegében az elmúlt évivel azonos eredményt mutatott: a sértettek elvárhatóan helyes magatartásukkal a balesetek 50%-át előzhatték volna meg. *Helyileg* a megelőzés lehetősége a városokban és a lakott területeken kívül ennél valamivel magasabb, viszont a községekben lényegesen alacsonyabb volt. Hipotézisünkkel ellentétben az *elkövető ittasága* — a következő kivételtől eltekintve — a sértett megelőzési lehetőségeit (esélyeit) lényegesen nem csökkentette. Bizonyított tény azonban, hogy az *ittas elkövetők* lakott területen belüli baleseteit a sértett kevésbé tudja megelőzni, mint a *nem ittasokét*. ($Q = 0,647$; $N = 66$; $p < 0,001$.) Kimutattuk azt is, hogy az *ittas elkövetők lakott területen belüli balesetei* a sértettek által inkább védhetetlenek, mint a *lakott területen kívüliek*. ($Q = 0,775$; $N = 22$; $p < 0,001$.) Megállapítást nyert továbbá, hogy a sértettek 14%-a is minden kétséget kizáróan ittas állapotban volt. (A minden kétséget kizáróság kifejezést azért vagyunk kénytelenek használni, mert az iratanyag 53%-ában nem találtunk arra utalást, hogy

a sértett ittasságát az eljárás folyamán bármilyen módon vizsgálták volna.) A bizonyosság talaján maradva (tehát csak azon sértettek körét vizsgálva, ahol az ittas, illetve a józan állapot megállapítható volt) bizonyítást nyert, hogy különösen veszélyeztetettek azok az ittas sértettek, akik ittas járművezető hibáját lennének kénytelenek saját defenzív magatartásukkal kivédeni. Megállapítottuk azt is, hogy a sértettek ittassága főként a községekben és a lakott területen kívül bekövetkezett balesetekenél játszott szerepet.

Kutatási anyagunk értékelése során kitűnt, hogy a járművezetőkön belül a legveszélyeztetettebb kategória a motorkerékpárvezetők tábora (36%). Őket követik a személygépkocsivezetők (27%), majd a tehergépkocsivezetők és a kerékpárosok (15–15%).

A motorkerékpárosok jelentős része a baleset bekövetkezéséhez aktívan hozzájárul: a Kresz különféle szabályait szegi meg. Leggyakrabban a lakott területen belüli sebességkorlátozásokat lépik túl. Azt a járművezetőt, aki csak a másik közlekedési partner szabálytisztelő magatartásában bíz, és nem az aktuális forgalmi szituáció tekintetbevételével közlekedik, szinte belekényszerítik a bűncselekmény alapjául szolgáló szabálysértésbe.

1970. október 12-én S. J. — alának kb. 6–800 km-es vezetési gyakorlata volt — a Pécs-felső pályaudvarról kivezető útszakasz és a 6-os főútvonal kereszteződésében összeütközött a jobbkéz felől a főútvonalon haladó motorkerékpárossal. A tehergépkocsivezető a főútvonal előtt megállt. Amikor a főútvonalra ráhajrást megkezdte, a motoros — aki kb. 90 km/ó sebességgel ittas állapotban közlekedett — még mintegy 150 m távolságban volt, ami 50–70 m-rel nagyobb a motorkerékpár teljes fékútjánál. A motorkerékpáros a veszélyhelyzetet észlelve 6,7 m-t állóra fékezve fékezett, majd a fékhatást megszüntette, s letért a jobb oldali útpadkára. A tehergépkocsi mellett elhaladva, az útkereszteződéstől kb. 30 m-re levő jelzőtáblaoszlopnak ütközött. A tehergépkocsi vezetője járművét — a veszélyhelyzet észlelése nyomán — a baleset színhelye előtt 16,9 m-re már megállította. A szakértői vizsgálat szerint a tehergépkocsi a szokásosnál nehezebben gyorsult.

Úgy tűnik, hogy a motorosok azok, akik leginkább hajlamosak arra, hogy személyük és járművük képességeit túlértékeljék a valóságos lehetőségekhez képest. Ezzel magyarázható véleményünk szerint elsősorban az, hogy a védekező manővert

— mint a példabeli esetben is — egyáltalán nem, vagy a lehetőségekhez képest jelentős késéssel kezdik meg. Az elvárható védekezési manőver hiányával párosuló többszörös „aktív” szabályszegés nagy gyakoriattal rendelkező, hosszú időn keresztül balesetmentesen közlekedő járművezető pillanatnyi magatartáshibáját, csekély nemtörődömségét is olyan méretűvé fokozhatja, hogy baleset okozójává, bűncselekmény elkövetőjévé válhat.

Köztudott, hogy a motorosok azok, akik az ittasság szempontjából a leginkább „kriminálisak”. Ezért tartjuk szükségesnek, hogy a véralkohol-ellenőrzés egyetlen motoros balesetnél se maradjon el.

1970. május 25-én Kecskeméten a Kurucz krt.—Fűzfa u. kereszteződésében az N. I. által vezetett tehergépkocsi balra kanyarodás közben nekiütközött az öt előző motorkerékpárosnak. A gépkocsi-vezető 20 éves balesetmentes közlekedési múlttal rendelkezett. Az 500 ezer km balesetmentes vezetésért járó kitüntetés birtokosa volt, aki életében közlekedési balesetnek még csak részese sem volt. (A baleset bekövetkezéséhez nagymértékben hozzájárult a sértett többszörös, durva szabályszegése. Útkereszteződés közvetlen közelében két egymás után haladó, balra kanyarodni szándékozó tehergépkocsit az úttest menetirány szerinti bal oldalának az igénybevitelével, hangjelzés adása és körültekintés nélkül akart megelőzni. A tehergépkocsi-vezető is észrevehette volna azonban a veszélyhelyzetet, ha a visszapillantó tükröt figyelmesebben állította volna be.)

A másik rendkívül veszélyeztetett tábor a *gyalogosok közössége*. A probléma bonyolultsága miatt — továbbá azért is, mert ezen a területen meglehetősen szegényes ismeretanyaggal rendelkezik a tudomány — túlságosan nem óhajtunk a részletekbe bocsátkozni. Az iratanyag áttanulmányozása során mindenestre megállapítást nyert, hogy a problémakör lényegesen szerteágazóbb, mint azt a közvélemény tudja. A járművezetők hibájából bekövetkező gyalogos baleseteknek három, élesen elkülöníthető csoportját tudtuk a vizsgált ügyek alapján képezni.

Az első és legnagyobb csoportba azon baleseteket soroltuk, amelyeknél a járművezető a gyalogost a Kresz-ben meghatározott elsőbbségi helyzetében ütötte el ugyan, azonban a sértett mind a közlekedés, mind saját maga szempontjából elvárhatóan helyes magatartással a balesetet elkerülhette volna. A

legtöbb problémát ezen csoporton belül a látszólagos testileg-szellemileg egészséges gyalogosok többmilliós tömege okozza, főként a városi közlekedésben. Ezen személyek — az itt nem részletezhető gyalogos—járművezető ellentétből kifolyóan is — időnként a józan ész és az önvédelem szabályainak figyelmen kívül hagyásával is igyekeznek elsőbbségi jogukkal élni.

Ugyanezen csoportba tartoznak véleményünk szerint azoknak a vak vagy csökkent látóképességű, illetve hallóképességű gyalogosoknak a balesetei is, amely esetekben a testi fogyatékoságban szenvedő sértett az előírt megkülönböztető jelzést nem használta. Véleményünk szerint természetesnek lehet venni, hogy valamely idős személy látó- vagy hallóképessége nem tökéletes, avagy az észlelési idő, a térlátás és távolságbecslés vonalán teljesítménye erősen leromlott, s a mai közlekedési viszonyok között — főként a városi forgalomban — már elégtelen. Azonban ezen tulajdonságokat — amelyekről ők, de legalább hozzátartozóik tudnak — tudomására kell hozni a járművezetőknek is.

G. A. járművezető 1969. június 16-án Szegeden, a Római krt.—Gál u. kereszteződésében egy 72 éves gyalogost halálra gázolt. A sértett a két — egymástól 250—300 m-re levő — kijelölt gyalogátkelőhely között haladt át az úttesten. A vizsgálat felderítette, hogy csaknem vak volt, ennek ellenére fehér botot nem használt. (Az eljárás szempontjából természetesen elsődlegesen releváns tényezőként az szerepelt, hogy a sértett e szabálytalan közlekedését kellő figyelem mellett észrevehette volna az elkövető. Kedvezőtlen pszichés állapota a biztonságos vezetésre való képességben, valamint ezen állapota felismerésében közepes fokban befolyásolta.)

A következő csoportot azon balesetektől képeztük, ahol a járművezető a gyalogost a Kresz-ben meghatározott elsőbbségi helyzetében ütötte el úgy, hogy a sértett saját szempontjából elvárható magatartással a balesetet nem kerülhette el. E csoportba főként azon baleseteket soroltuk, ahol — az említetektől eltérő formában — a sértett idős vagy éppen igen fiatal koránál fogva alkalmatlan volt a veszélyhelyzet felismerésére.

Az utolsó csoportba a magunk részéről azokat a baleseteket soroljuk, amelyekben a járművezető a gyalogost a Kresz-ben meghatározott elsőbbségi helyzetében ütötte el úgy, hogy a sértett elvárható magatartással a balesetet nem kerülhette el. A baleseteknek csak töredéke tartozott ezen csoportba.

Vizsgálataink arra figyelmeztetnek, hogy a nevelő munkában gyökeres változtatásokat kell eszközölnünk. A járművezetőkön kívül a gyalogosokat is a defenzív magatartásra kell ránevelnünk. Ezt a forgalom növekedése egyébként is megköveteli. Kutatási eredményeink összesítése során megállapítást nyert, hogy az ittas elkövetők mindegyike a gyalogost az úttesten ütötte el. A nem ittas elkövetőknek is „csak” 30%-a ütötte el a gyalogost a Kresz által biztosított elsőbbségi helyzetben (kijelölt átkelőhelyen, járdaszívet és járdá között, kanyarodás alkalmával, illetőleg járdán). A feladat abban áll, hogy egyrészt a szabálytalanul közlekedő gyalogosok ellen az eddiginél nagyobb szigorral járjunk el, másrészt nevelő munkával tanítsuk meg őket is a ritmikus közlekedés alapelveire. Meg kell velük is ismertetni — amíg ezt közvetlenül nem is gyakorolhatják — a járművezetés nehézségeit, s azt, hogy a közlekedésben egyedül az udvariasság lehet a döntő.

A gyalogosok másik — az előbbiekkal ellentétben agresszívnek egyáltalán nem nevezhető — részét pedig rá kell nevelni arra, hogy a közútra lépve — elsősorban saját életbiztonsága érdekében — ugyanúgy kell figyelnie, mint a járművezetőnek. Szándékát, várható magatartását ugyanúgy kell előre jeleznie, mint ahogyan — sajnos csak — kellene egyik járművezető jelezze a másiknak. Úgy tűnik, hogy a közút veszélyessége az emberek nagy többségében még mindig nem tudatosult kellőképpen.

Autóbuszellenőrnőt gázolt halálra 1970. június 6-án 0.08 órakor a Budapest XX., Kossuth L. u.—Baross u. kereszteződésében levő kijelölt gyalogátkelőhely előtt 2 m-rel S. M. taxivezető. Az elkövető a jelzett hely előtt egy garázsba beálló autóbuszt követett. A kereszteződés előtt levő autóbuszmegállóban a busz nem állt meg, csak attól néhány méterre. A személygépkocsi vezetője — aki járművével kb. 60 km/ó sebességgel és tompított fénnel haladt — látta, hogy a gyalogátkelőhely és annak környéke üres, azon áthaladni senki nem kíván. Ezért sebességét nem csökkentette, hanem — szabálytalanul — az úttest menetirány szerinti bal oldalát is igénybe véve, a busz előzésébe kezdett. Azzal nem számolt, hogy a váratlanul megálló autóbuszról egy személy le fog ugrani és át fog szaladni az úttesten, körültekintés nélkül, az útkereszteződés bal oldalán a megállóban tartózkodó villamoshoz. Ennek következtében a váratlan magatartást tanúsító személy előtt megállni már nem tudott és elütötte.

Ezen tanulmányunkban sem mehetünk el szó nélkül a tipikus magyar közlekedési betegség mellett: ez pedig a kivilágítatlan kerékpárok és lovaskocsik ezreinek a közúton való részvétele.

A gépjárművezetőknek ezen — az esti óráktól kezdve rettegott — partnerei a legminimálisabb közlekedési intelligenciával sem rendelkeznek. E járművek vezetői, illetve hajtói mint a legvédtelenebb járművezetők vesznek részt a közúti forgalomban. Ennek ellenére nem hajlandók tudomásul venni, hogy rendkívül nagy a valószínűsége annak, hogy előbb-utóbb elütik őket. Még kevésbé azt, hogy valamely baleset okozójává válhatnak. A gépjárműközlekedés az utóbbi években ugrásszerűen fellendült. Emiatt a kerékpár és lovaskocsivezetőkkel szembeni hatásos fellépést tovább nem halasztható kérdésnek tekintjük.

1968. november 26-án Szolnok és Szajol között a 4-es főútvonalon erősen esős időben kb. 45–50 km/ó sebességgel és tompított fényvel haladt Sz. G. az általa vezetett pótkocsis tehergépkocsival. 6.10 órakor Szolnok külterületén későn vette észre az előtte kivilágítatlan kerékpáron haladó K. K. többszörösen büntetett előéletű, italozó életmódot folytató II. r. vádlottat. Az elütés elkerülése érdekében hirtelen balra húzódott. Ennek következtében nekiütközött a vele szemközt szabályosan közlekedő, személyeket szállító tehergépkocsinak. Ez utóbbi tehergépkocsi vezetője a baleset következtében meghalt, 1 utas súlyos, 12 könnyű sérülést szenvedett.

1969. július 25-én Szolnok határában a 4-es főútvonalon 21.35 órakor halálos kimenetelű közúti közlekedési baleset történt. D. B. gépkocsivezető járművével kb. 80 km/ó sebességgel közlekedett. A szemközi forgalom miatt a személygépkocsi fényszóróját tompította. Sebességét azonban nem csökkentette kellően. Ennek következtében későn vette észre az előtte kivilágítatlanul haladó szénaszállító lovaskocsit. A féktávolság elégtelensége, valamint a szemközi forgalom általi manőverezési lehetetlenség következtében a lovaskocsinak ütközött. A szénaboglya tetején ülő egyik személy az ütéstre esve meghalt. (Jellemző, hogy a lovaskocsi hajtója a baleset után felháborodottan közölte a rendőrséggel: „csak nem gondolják, hogy szénakazal alá tüzet fogok gyújtani?”)

Az előzőekben foglaltak — úgy véljük — bizonyítják, hogy a baleseti mechanizmus rendkívül összetett és szerteágazó. A jövő kutatásának egyik legfőbb feladata a számos faktor összefüggéseinek analízisa, s ennek eredményeként a kapcsó-

HIVATÁSOS GÉPJÁRMŰVEZETŐK BALESETEI

latok dinamikájának felismerése. A megelőzési tevékenység hatékonysága csak így fokozható lényegesen. További kutatások feladata annak bizonyítása (vagy cáfolása) is, hogy az ittas elkövető számos tulajdonsága alapján lényegesen közelebb áll a szándékos bűnözőhöz, mint a gondatlanhoz. Erre való tekintettel indokoltnak látszik a büntetés tana idevonatkozó részének felülvizsgálása.