

Társadalom — közlekedésbiztonság — hatósági beavatkozás

IRTA: DR. IRK FERENC,
az állam-és jogtudomány
kandidátusa,
az OKKRI főmunkatársa

A közlekedésbiztonság értékelésekor nem szakadhatunk el a konkrét társadalmi-gazdasági körülményektől. A balesetek általában egyetlen személy hibájára visszavezethetők, de a gyökerek mélyebbre nyúlnak. Ezért eleve kudarcra ítélt a kizárólag közlekedésspecifikus megelőzés minden kísérlete.

Hazánk közötti közlekedési baleseteinek alakulásában *kedvezőtlen tendencia* mutatkozik. 1983 óta folyamatosan növekszik mind a balesetek, mind a meghalt és megsebesült személyek száma. A 70-es évek második felében megindult kedvező folyamat 1982-ben megállt. Az előzetes adatok birtokában úgy tűnik, hogy az 1985. év rosszabb, mint a 70-es évek második felének bármelyike.

Tény, hogy a baleset-megelőzésbe fektetett erőfeszítések *nem hozták meg a várt eredményt*. Hazánk közlekedésbiztonsági helyzete nemzetközi összehasonlításban is kedvezőtlen. Magyarországon — a vezetők által teljesített járműkilométereket alapul véve — körülbelül kétszer annyi baleset van, mint Nyugat-Európában és háromszor annyi, a skandináv országokban.

Ilyen körülmények között sokan vannak, akik a *hatósági szigor fokozásában* látják a megfelelőbb kiutat. Az elhamarkodott állásfoglalást megelőzendő, célszerű a közlekedésbiztonságra leglényegesebb hatást gyakorló tényezőket megvizsgálni, és csak után állást foglalni a hatékony prevenció kérdésében.

Társadalom és közlekedésbiztonság

Amikor a közlekedésbiztonságot, mint egységes rendszert vesszük nagyító alá, *fő alrendszerével* szoktunk megkülönböztetett figyelemmel foglalkozni. Ezek: *ember, a jármű, és a környezet*. Az utóbbi esetében szűkebb értelemben csak az *út* pével foglalkoznak, a továbbiakban én is csupán e körben fejtem ki gondolataimat. Amikor a rendszer sokak által legfontosabbnak tartott elemével, az *emberrel* foglalkozunk, tévesen sokan csak az *egyén viselkedésére* összpontosítják figyelmüket, az egyedi magatartáshibákra, azok pszichés és biopszichés okaira szűkítik a vizsgálódásukat. Gyakran meglepedeznek arról, hogy *a személy szoros kapcsolatot tart a szűkebb környezetével*, közvetve pedig az egész társadalommal. Az innen érkező *okok alól* nem vonhatja ki magát, azok sokban determinálják döntéseit. Amikor a *szociális* összefüggéseit kísérleljük meg kitapintani, *óhatatlanul tévútra jutunk*, az *egyéni magatartáshibákra* korlátozzuk vizsgálódásunkat. Ezek valójában *környezeti* tényezők, amelyeket más, bonyolultabb összefüggések idéznek elő.

Így ebben nincs mód arra, hogy a determinánsok teljes körét szemügyre vegyük, csak azért sem, mert ismereteink a konkrét hatásmechanizmusokról ma még egy-

részt korlátozottak, másrészt a kapcsolatok bizonyítása a sokszoros áttétel miatt nehéz, sőt olykor lehetetlen. Teljes figyelmen kívül hagyásukat viszont e szempontok nem indokolhatják.

Ismeretes, hogy hazánkban az utóbbi években folyamatosan növekszik a *társadalmi beilleszkedési zavarokban* szenvedők száma. Ez olyan tényekben jut kifejezésre, mint bűnözés, továbbá az alkoholizmus, a kábítószer-élvezet és az öngyilkosság terjedése. Végül soron e devianciák mindegyike bizonyos mértékű és jellegű *alkalmazkodási zavarokban* ölt testet. A problémával foglalkozók és a nehézségeket elemzők egyikének sem jut eszébe, hogy emiatt csak a rossz útra tévedt, a társadalomnak kárt okozó, az önborsrombolás útjára lépő egyéneket hibáztassa. A társadalomtudományok e területeken dolgozó szakemberei — többek között — éppen azon fáradoznak, hogy feltárják e devianciák *társadalmi okait*, e azokat minél szélesebb körben nyilvánvalóvá tegyék.

Már évtizedek óta ismert az urbanizációnak, a mobilizációnak az *egyéni érték- és érdekrendszerekre gyakorolt kedvezőtlen hatása*, az a tény, hogy a társadalom fejlődésével, változásával együtt a célba vett, óhajtott kedvező jelenségekkel együtt járnak nem kívánt mellékhatások is. Azt pedig már a marxizmus klasszikusai is világossá tették számunkra, hogy a gazdasági helyzetben bekövetkező kedvező vagy kedvezőtlen változások, tendenciák — többszörös áttételen keresztül — kihatással vannak az egyénre. Ma már jórészt sikerült elszakadni a szocializmusról korábban kialakított idilli képtől, és a valóság talaján maradvá építjük jövőnket. Ez pedig szükségzerűvé teszi a meglévő és várható nehézségek pontos, őszinte feltárását.

Amennyiben ezt a felfogást elfogadjuk, lehetetlen nem tudomásul venni, hogy a társadalmunk jelenében tapasztalható problémák — mivel az emberek jelentős részét közvetlenül érintik — óhatatlanul befolyásolják mindennapi viselkedésünket, így *közlekedési magatartásunkat* is. Különösen akkor — és olykor erről is megfeledkezünk —, ha ezeknek a múltba, a meghaladott társadalmi formációkba mélyen ágyazott hagyományai vannak. Olyan kedvezőtlen tényezőkről van szó, amelyekért a jelen társadalmi rendszer jórészt csak annyiban tehető „felelőssé”, hogy mind ez ideig nem sikerült őket felszámolnia.

Szólni kell — ha csak példálózva is — azokról az általános zavarokról, amelyek jelenünkben hatnak, és amelyek a közlekedő ember magatartását is befolyásolják. A fontossági sorrendet ezúttal figyelmen kívül hagyva elsőként talán az *emberi élet gyakran tapasztalható és értelmetlen kockázatásáról* érdemes beszélni. Ennek alapja az a magatartásforma — a kockázatvállalás —, amelyet a társadalom ma egyre inkább elvár, kivéve, amikor az élet, testi épség és egészség mint védendő érték kerül előtérbe.

A tilalmat megszegők jelentős részének viszont egészen egyszerűen nincs más olyan kézenfekvő „közége”, ahol kockáztasson és megélje a lehetséges nyereség vagy veszteség következményeit. Kutatási tapasztalatokból tudjuk, hogy a *magasabb képzettségi szint fordítottan arányos a baleseti gyakorisággal*. A járműbirtoklási arányt tekintve az értelmiség az átlagnál jóval kevesebb, a szakképzetlen vagy alacsonyan képzett munkásság jóval több balesetben vesz részt. A kockázatási hajlam egyfajta ősi ösztön, amely egyidős az emberiséggel.

Gyakran esik szó az *agresszív, a környezete érdekeit figyelmen kívül hagyó közlekedőkről*. Előjáróban meg kell jegyezni, hogy akiket a köznyelv agresszívnek minősít, azok jelentős része egészen egyszerűen *ügyellen*, más részük pedig *figyelmellen*. Az utóbbi magatartása, beállítódása már szoros kapcsolatot mutat — miként az igazi agresszivitás is — a társadalom más területén tapasztalható kedvezőtlen viselkedésformákkal. Az egész társadalomban jelen levő elidegenedés, a mások érdekeivel való nem törődés miért kerülné el éppen a közlekedés területét? Ezeknél a hibás viselkedésformáknál gyakran tapasztalható, hogy az *egyén rövid távú céljait és érdekeit* — tudatosan vagy

tudattalanul — *előnyben részesíti a hosszú távon jelentkező haszonnal szemben. Ez a szemlélet mód a közlekedésben is érvényesül.*

Az is gyakran tapasztalható, hogy a járművezető másodpercnyi nyereségekért is képes nagy kockázatot vállalni. Vajon ha életszínvonalának megőrzése érdekében nem kellene a korábbinál nagyobb terheket vállalnia, többletmunkával előteremtnie azt a pénzt, amit fő munkahelyén korábban megkeresett, ha nem lenne állandó időzavarban, a többség akkor is így viselkedne?

Mint említettem, a felsorolás nem teljes körű. A néhány példa csak érzékeltetni kívánta a társadalom közérzete, és a közlekedés rendje közötti kapcsolatot.

A jármű és az út

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

Azt ma már tudjuk, hogy a hazai gépjárműpark *elöregedett*, és ez a folyamat jelenleg nem látszik visszafordíthatónak. Ez már önmagában problematikus. Igaz ugyan, hogy a műszaki hibára visszavezethető balesetek száma — legalábbis egyelőre — igen alacsony, 1984-ben például nem érte el az 1,3%-ot. Nem hagyható figyelmen kívül azonban, hogy a statisztikában — mint elsődleges baleseti ok — a műszaki hiba csak akkor szerepel, ha az az utólagos vizsgálat szerint a járművezető részéről olháríthatatlan volt.

Mind a korábbi kutatásokból, mind a tapasztalatokból tudjuk, hogy a műszaki hibás járművek aránya az *említett baleseti aránynál jóval magasabb*, ezért a balesetekben való szereplésük is nagyobb. Egy, a hetvenes évek elején folytatott kutatás során megállapították, hogy a hivatásos járművezetők által előidézett balesetek csaknem 30%-ánál ilyen hiba is szerepet játszott. A rosszul csukódó buszajtó, a hibás, nehezen működtethető sebességváltó, a herezonáló visszapillantó tükrök stb. elvonja a vezető figyelmét a forgalomtól, és — közvetve — elősegíti a rossz döntést. Hogy napjainkban mennyire élő probléma lehet ez, arra elég bizonyosság, ha a hétvégeken a városokból kivezető útvonalakon végigmegyünk, és összeszámoljuk a rengeteg üzemképtelen kocsit. Ezek nagy része nem egyik pillanatról a másikra romlott el. Többségükkel vezetőjük előzőleg küszködött, s amíg ezt tette, a forgalomra csupán *részben összpontosított*, közülük néhány bizonyára balesetet is okozott.

Azt is figyelembe kell venni, hogy jelenlegi kocsiparkunk zöme *konstrukciós szempontból elavult*, műszaki színvonalára — ide értve aktív és passzív biztonságát — 15-20 évvel ezelőtt tartozott az európai középmezőnybe. Autók ezrei érkeznek például olyan gumiahronccsal az országba, amelyek biztonságtechnikai szempontból rosszak.

Már csak ezért is érthetetlen egyes „szakemberek” visszatérő törekvése arra, hogy jelenlegi — ebből a szempontból a világ színvonalán álló vagy olykor annál magasabb — sebességhatárokat emeljék. A témával behatóan foglalkozó szakemberek egybehangzó véleménye szerint — az emberi tényezők már tárgyalt és a hazai úttálokatkal következők során érintett szempontokat figyelmen kívül hagyva is —, a hazai járműpark és a fejlett autós országoké műszaki-biztonsági színvonalát szem előtt tartva *sak igen radikális sebességcsökkentéssel* tudnánk produkálni a bevezetőben ismertetett *edző* eredményeket.

Az úttényezők kapcsán egyrészt arra a közismert tényre kell felhívni a figyelmet, hogy hazánkban — a közeljövőben mindenképpen — számolni kell az *útvizonyok romlásával*, főként a mellékúthálózaton, amelyen a forgalom jelentős része zajlik. Tudomásul kell vennünk, hogy viszonylag csekély autópálya-hálózatunk bővítésére a jövő-

ben a kilátások korlátozottak. Egyéb főútvonal-hálózatunk pedig a korszerű igényeknek csak kisebb részben felel meg, és többségében *túlterhelt*. Köz hely, hogy az autópályák biztonság a kétirányú forgalmat lebonyolító utakkal szemben nagyságrenddel jobb, hiszen jellegénél fogva lehetetlenné tesz egy sor emberi hibát. Például az előzésből származó konfliktushelyzetek jelentős részét, a csaknem mindig igen súlyos következményekkel járó frontális ütközéseket pedig teljes mértékben kiküszöböli. Ez egyetlen tény önmagában részben magyarázatul szolgál arra, hogy — az emberi és járműműszaki tényezőket most számításon kívül hagyva — miért van nálunk több baleset, mint számos más országban.

E témakört összefoglalandó, álljon itt két — minden bizonnyal soha meg nem válaszolható — kérdés. Vajon milyen teljesítményt mutatna fel az a külföldi, akinek a hazánkban forgalmazott gépjárművekkel itthoni körülmények között kellene tartósan autózni? Vajon milyen eredményeket produkálna a magyar autós, ha máról holnapra Svédország, Japán vagy az USA jármű- és úttállományának birtokába juthatna

Közlekedésbiztonság és hatósági beavatkozás

Előre szeretném bocsátani, hogy a hatóság kifejezésen mindazokat az intézményeket, szerveket értem, amelyeknek a *közlekedésbiztonsággal kapcsolatuk van*, arra befolyást képesek gyakorolni. Közülük viszont csak azokat választom ki, amelyek — eddig még kellően ki nem használt lehetőségeik folytán — elsődlegesen fontos szerepet játszhatnak a jövő megformálását illetően.

Mielőtt erre ser kerülne, szükségesnek tartom érinteni a *megelőzés lehetőségeinek* néhány általános kérdését. Először is arra utalok, hogy — miként azt tapasztalhatjuk a baleset-megelőzés lehetőségei igen korlátozottak. Láttuk, hogy a helyzet alakulására egy sor olyan tényező hat, amelynek alakulásába a *közlekedés-specifikus prevenció nem szólhat bele*. Ehhez kapcsolódik az a megjegyzésem, hogy a közlekedésbiztonság helyzetét ezek a külső tényezők determinálják elsődlegesen.

Ebből kiindulva *nem szabad eleget tenni a közvélemény nyomásának*, amely a hatóságoktól a kemény szigor, a súlyosabb büntetést várja el a fennálló rend ellen vétőkkel szemben. Ez a problémakezelési mód egyrészt — a már ismert okok miatt — etikátlan, másrészt célszerűtlen. Etikátlan azért, mert a *kezelés csak tüneti*, hiszen az okok jelentős és legfontosabb része a szabályozás hatókörén kívül marad, aminek következménye, hogy *bűnösök helyett bűnbakokat keresünk és találunk*. Ez pedig alkalmas arra, hogy társadalom többsége a felelősséget magától elhárítsa, ahelyett, hogy azt a jelenleginél fokozottabban vállalná. Ugyanez a mechanizmus működik hatósági oldalról is akkor amikor a büntetések szigorítása útján demonstrálni kívánja a közvélemény számára azt, hogy a maga részéről mindent megtett a probléma megszüntetése érdekében.

A túlzott szigor alkalmazása azért is célszerűtlen, mert vele *tartós eredmény nem érhető el*. A gondatlan emberi magatartások körében különösen érvényes az a régi megállapítás, amely szerint a megelőzés körében *nem a büntetés szigora, hanem annak elkerülhetetlensége a döntő*. Ma már egyébként a deviancia — és ezen belül a bűnözés egész körében elterjedőben van az a nézet, hogy a szigor fokozása nem javítja, enyhítése pedig nem rontja a fennálló helyzetet. Elég erre két, a közelmúltban hazánkban fognatosított intézkedésnek a szabályozni kívánt jelenségre gyakorolt hatását bizonyítékul felhozni. Az új büntető törvénykönyvvel hatályba lépő enyhébb elbírálás (részben a dekriminalizálás, részben a büntetési tételek csökkentése) az alapjelenségre: a közlekedési balesetek alakulására *semmiféle kedvezőtlen hatást nem gyakorolt*. Az is kitűnt, hogy az ittas vezetésekkel szembeni szigorúbb elbírálás — a büntetési tételek felső határának emelése, a következetesebb vezetőiengedély-bevonás — nem volt alkalmas arra, hogy az ittas balesetokozások számát és arányát csökkentse.

Szólni kell még itt egy téves nézetről. Sokan úgy vélik, hogy a jogtudat fokozásával deviáns viselkedés visszaszorítható. A tapasztalatok nem ezt bizonyítják. A KRESZ-tudás növelését szolgálni hivatott szigorított vizsga- és vetékedőrendszer semmiféle haszonnal nem járt. Lehet, hogy véletlen, de tény: hazánkban azokban az időszakokban is növekedett a balesetek száma, amikor a jogpropaganda „teljes gőzzel” dolgozott.

Jelenlegi KRESZ bevezetésekor (1976–1977-ben) növekedett a balesetek száma csakúgy, mint a legutóbbi módosítás körüli kampány idején. Érdekes, hogy Finnországban — „véletlenül” — hasonló jelenség volt megfigyelhető a legutóbbi „KRESZ-kampány” idején.

Álljon itt két elgondolkasztó adat a KRESZ-centrikus balesetmegelőzéssel szemben. Az egyik: úgyszólván *nem fordul elő olyan baleset, amely a szabályok nem tudására vezethető vissza*. Saját kutatásunk több mint ezres mintájában egyetlen ilyen sem akadt. Gyaneven kutatások eredményeként megállapítható volt, hogy a balesetet okozó járművezetők lényegesen jobban tudják a közlekedési szabályokat, mint a hosszú idője balesetmentesen vezető társaik. Az utóbbiak többsége egy alapfokú vizsgán megbukott volna, mégsem okozott éveken, sőt évtizedeken át egyetlen balesetet sem.

Ettől már csak egy lépésre van a következő gondolat: a jogpropaganda igen kiváló, ha, hogy az emberek tisztában legyenek saját jogaikkal és mások kötelességeivel. Következésképp — mivel magatartásukat inkább a jog és nem a közlekedés valósága irányítja — hajlamosak arra, hogy ezeket másokkal szemben kikényszerítsék. Ez a beállítottság pedig már eleve magában hordja a közlekedésellenes viselkedés csíráját.

Összefoglalva: a balesetek nem arra vezethetők vissza, hogy a közlekedők a jogszabályokat nem tudják, hanem arra, hogy adott körülmények között helytelenül alkalmazzák. A személy- és vagyónbiztonságot közvetlenül irányító szabályok köre olykor nagyobb, mint a közlekedés szabályainaké. A közlekedésre az az ember alkalmasabb, aki — függetlenül jogaitól, amelyek esetleg megilletnék — a másikkal szembeni kötelességei tisztán látja, és nem az, aki jogai érvényesítésén keresztül kíván előre járni.

A bizalmi elv — összefüggésben a defenzív vezetési taktikájával — egyébként régebben ezt hirdeti.

Leírta nem jelentik a jogismeret fontosságának tagadását, csupán a ma tapasztalható egyoldalúsággal kívánok szembeszállni. A helyes és a helytelen arányok következményeként egyébként jól tetten érhetők egyrészt a skandináv, másrészt a nyugati országok közlekedési morálé és baleseti statisztika eltéréseiben. Noha a járműpark növekedésével, az úthálózat fejlettségében a két régió között nincs számottevő különbség, az északi országok defenzívitáson alapuló közlekedésbiztonsága mégis egy nagyságrenddel jobb, mint a jogkövetést középpontba állító németeké.

A rendőrség és a közlekedésbiztonság

A közlekedésbiztonság megvalósítása jórészt meghatározza a rendőrség forgalom-ellenőrzési feladatát. Az erre fordítható erő a világon mindenütt korlátozottak, és alatta marad az igényeknek. Éppen ezért fontos a lehetőségek minél célravezetőbb kihasználása. Szóval itt olyan — korántsem elhanyagolható — szempontok is szerepet játszanak, mint például a szabálysértés bizonyíthatóságának határai. Ma még sokkal nagyobb feladat a szabálytalanul parkoló vagy a sárfogó lapok nélküli járművek ellenőrzése, mint az áthaladási elsőbbség és az előzés szabályai durva megsértőivel szembeni kiemelt szabálysértéseket megvalósítókkal szembeni fellépés.

OKBT keretei között — más szempontokkal együtt — épp ennek az áldatlan állapotnak a megváltoztatása érdekében folyik évek óta kutatómunka, amelynek első eredményei most vannak beérőben. Megjegyzem, hogy az eredmények hasznosításának

egyik elengedhetetlen feltétele a *fogadókészség*, amely — az eddigi tapasztalatok szerint — már *parancsnoki szinten sem mindenhol akadálymentes*. A legfőbb probléma egyrészt még mindig uralkodó *menyiségi szemlélet* túlsúlya, másrészt a közvetlen végrehajtók alkalmasságában feltehető *hiányosságok*.

Igaz, az a legfontosabb feladat, hogy lehetőség szerint *egyellen szabálysértés maradjon felderítetlenül, büntetlenül*, azonban tudjuk, hogy ez *utópia*. A feladat csak lehet, hogy a közlekedés biztonságára konkrét vagy absztrakt módon *súlyos veszélyt jelentő szabálysértések megvalósítói közül leplezzünk le minél többet*. A latenciát elsősorban e körben kellene szűkíteni. Ez pedig azt jelenti, hogy az ellenőrző munkában fel kell adni a válogatás nélküliség ma még sok helyen tapasztalható gyakorlatát, és *néhány kiemelten fontos feladatra* összpontosítani az erőket.

Két területen ma már volna erre lehetőség. Ezek egyike a *sebesség ellenőrzése*. E területen az aktivitás számottevően csökkent. Pedig világosan fel kellene ismerni, hogy a sebesség a közlekedésbiztonság *legfontosabb tényezője*. Igaz ugyan, hogy a balesetek zöme nem az abszolút sebességtúllépésekre vezethető vissza. Tény viszont, hogy minél lejjebb szorul — minél közelebb kerül a maximált értékhez — a tényleges sebességtartomány, annál *alacsonyabb lesz az ütközési sebesség*.

Nem hagyható figyelmen kívül egy másik, a járművezetőket motiváló tényező sem. A rendőrség azzal, hogy — demonstratív módon, állandó ellenőrzéssel — nagy fontosságot tulajdonít a sebességnek, a járművezetők felfogásában is egy kedvező változás folyamatát képes elindítani. A rendőri jelenlét csökkenése — ami bizonyára *alacsonyra korlátozott üzemanyag-felhasználási előírásokból is fakad — már önmagában is kedvezőtenül hat a közlekedés biztonságára*. Ma már több száz kilométert is megtehet az autós anélkül, hogy akár egyetlen járőr-kocsival találkozna. Lehet, hogy ez *takarékosság — miként az élet számos más területén is — több kárt okoz, mint amennyi hasznot hajt*.

A másik fő terület a *biztonsági öv használatának ellenőrzése*, amely immár tíz évo — bizonyos kampányszerű lépésektől eltekintve — *egyenlő a nullával*. Tudomásul kellene venni, hogy a járműben ülők életben maradásának ez a berendezés ad egyedül *realis esélyt* a nagy sebességű ütközés után. 1984-ben a személygépkocsik első ülésén 346 ember halt meg, és közülük csak 232 — a budapesti 40 halott közül ped csupán 27 — használt biztonsági övet. Sajnos, közöttük többen belügyi dolgozók voltak.

Számomra egyébként érthetetlen, hogy egy fegyveres testület irányító apparátusa miért nem képes elérni azt, ami minden állampolgár számára kötelező, és amelynek betartását ugyanez a szerv hivatott ellenőrizni. Arról nem is szólvá, hogy vajon a rendőr olyan embernek képzele-e magát, aki soha, akár véletlenül sem keveredhet balesetbe. Vagy talán úgy véli, hogy egy viszonylag alacsony — 50 km/óra — ütközési sebesség esetén a másodperc tört része alatt képes olyan erő kifejtésre, mintha — 80 kg-os test-súlyát tekintve — 3200 kg-ot kellene felemelnie?

És itt áttértem a prevenció egyik igen fontos területére: a *jó példa adásának* mint alapfeltételnek a hangsúlyozására. Különösen olyan területeken, ahol a közvélemény ellenállása — elsősorban tudatlanság folytán — nagy az előírásokkal szemben, ott szükséges minden eszközt megragadni. Vajon a szabályokat nagy számban megszegők körében miként lehet elfogadtatni az általa önkényesen nem követett előírásokat, ha visszatérően azt látja, hogy az olyan gépkocsivezetők — sofőrök, rendőrök —, akiknek közlekedési ismerete az övé fölött van, ezeket a szabályokat minden további nélkül megszegik. Ezért is veszélyes, ha a rendőrök nem használják a biztonsági övet, megkülönböztető hang- és fényjelzés nélkül rendszeresen túllépik a megengedett sebesség-határokat, figyelmen kívül hagyják a különféle tilalmakat jelző táblákat, és járművük világítását — ahelyett, hogy példamutatóan elsőként tennék — még akkor sem kapcsolják be, amikor az autósok zöme már azzal közlekedik.

Ez a gyakorlat egyébként *politikai szempontból is kifogásolható*. Hozzájárul ahhoz, hogy a közvélemény úgy vélje: a társadalom két részből áll. Vannak az átlagemberek, akikre a jog előírásai kötelezőek, és akikkel szemben ezek betartását megkövetelik, az előírások megszegőit megbüntetik. Van ugyanakkor egy olyan réteg, amely privilegizált, az előírások rá nem vonatkoznak, és az említett jogsértő magatartásokért nem büntetik meg.

Változásra volna szükség a *rendőri munka ösztönzésében* is. Nem annak a rendőrnek kellene elismerést kapnia, aki sok szabálysértőt ér tetten, hanem annak, aki esetleg kis számú, de *kiemelten, visszatérően veszélyes szabálysértőt* leplez le. Ehhez természetesen a jelenlegi *szabálysértési nyilvántartási rendszer* évek óta húzóddó korszerűsítésére is szükség volna. Ennek ma már egyetlen ésszerű útja a számítógépes nyilvántartás, amelynek bevezetésével jelentősen egyszerűsödhetne a rendőr munkája. Így végre lehetőséget kapna arra, hogy tudja: eseti szabálysértővel vagy a közlekedésbiztonságot visszatérően veszélyeztető személlyel áll-e szemben.

A hatósági baleset-megelőzés egyéb kihasználatlan lehetőségeit csak röviden érintem. Így csupán megemlítem, a *jogalkotásnak* a jövőben fokozottan szem előtt kell tartania, hogy olyan előírásokat hozzon, amelyek betarthatók, és bizonyíthatóan a közlekedésbiztonság érdekeit helyezik előtérbe. Ilyenek például a *nappali lámpahasználat* az „energiatakarékos”, úgynevezett menetlámpa engedélyezésével, illetve előírásával, amely — külföldi mérések szerint — a szembe ütközések számát legalább 20—25%-kal képes csökkenteni; a *vészvillogó kötelező felszerelése*, amely többnyire alkalmas a sorozatütközések megelőzésére: a biztonsági öv és a fejtámra együttes használatának kötelezővé tétele *valamennyi ülésre*.

Halaszthatatlanni fontos lenne a *biztosító szemléletének megváltoztatása*, és nyilván tartási rendszerének a rendőrségi nyilvántartási rendszerrel való egybekapcsolása. Így megszűnhetne egyrészt az az ellentmondás, hogy a rendőrség megbünteti a veszélyhelyzetet teremtő, a bíróság elítéli a súlyos balesetet okozó járművezetőt, ugyanakkor a bizonyítottan veszélyhelyzetet teremtő, ún. „pléhkáros” balesetet okozók nagy tömege tettéért nem felel, és kárát jórészt a balesetmentesen vezetők fizetik meg helyette.

*

A hazánk közlekedésbiztonságában tapasztalható romlás elemzése során tudomásul kell venniünk azokat a tényeket, amelyekre a közlekedés résztvevői *hatást nem gyakorolhatnak*. Meg kell keresni és találni azokat a még ki nem használt lehetőségeket, amelyek segítségével a helyzet javítható. Alapelvként el kell fogadnunk, hogy a kedvezőtlen társadalmi tényezők hatása elsősorban olyan biztonsági intézkedésekkel egyensúlyozható ki, amelyek az *emberi viselkedés hibáinak lehetőségeit külső szabályozás útján* (például sebességcsökkentés, biztonsági öv használata) *mérsékelik*.

A *jogot* célszerű a jelenleginél sokoldalúbban a közlekedésbiztonság szolgálatába állítani. A szigorúbb büntetések a biztonság fokozására alkalmatlanok, a következetesebb — példamutatással párosuló — rendőri jelenlét viszont a prevenciót hatékonyan szolgálhatja. Az embereket elsősorban *érdekeiken keresztül lehet és kell befolyásolni*. Amennyiben az egyéni érdekeltségi rendszerben rövid távon sikerül pozitív változást elérni, a közlekedés biztonsága javítható.