

DR. IRK FERENC

A rendőrök közlekedési baleseteinek tanulságai Magyarországon

A nyolcvanas évek végétől a rendőrség jelentős átalakuláson ment, illetve jelenleg is megy át. Munkájában fontos súlypontváltások következtek be. Részben megváltozott a rendőrség feladata, ennek következtében presztízse. Korábban erejét megosztotta a lakosságot irányító, ám annak jelentős részétől elközenedett hatalom kritikátlan szolgálata, valamint a lakosság többsége érdekelnek képviselője. A rendszerváltás – többek között – azt is eredményezte, hogy ma már az utóbbi tartozik egyedül kötelességel közé. A rendőrség depolitizálódott, s a hatalom, egyéni érdekel szolgáltatásban, a lakosság ellenében többé már nem képes felhasználni.

A rendőrség imázsának kedvező kialakítása szempontjából legalább annyira fontos, hogy a *lakosság* hogyan ítéli meg egyes tetteit, mint az, hogy mi ezen tettek valóságátartalma. Más szavakkal: a rendőri viselkedés, döntés, cselekedet *nem elég, ha jogszerű, annak is kell látszania. Az egyenruha, illetve – a témánkhoz most már inkább közeledve – a jármű nem egy a sok tucajt fajta öltözék vagy gépkocsi közül, hanem „a” rendőr jellemzőjének egyik elengedhetetlen kelléke. Ezért fontos, hogy jogellenes cselekedetekbe nem csak előidézőként, de még csak véltlen résztvevőként se keveredjék. Ha egy törött rendőrautót hurcol át a tréler a nagyváros legforgalmasabb utcáján vagy éppenséggel a fél országon, ak-*

kor a szemtanúk számára majdnem egyre megy, hogy hajdani vezetője vagy egy másik személy hibájából vált-e ronccsá az autó. Az utca embere sommásan fogalmaz: ők sem különbek, mint a többiek, pedig nekik jobban kellene tudniuk vezetni.

A közlekedésbiztonsági kutatások már mintegy fél évszázada arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a *balesetet okozó és a balesetmentesen vezető eltérő személyiség-típus. Tehát nem az az elsődleges vízváltató jó és rossz vezető között, hogy okoz vagy „csak” elszenved balesetet, hanem az, hogy ilyen jelenségekbe – jogilag akár véltlenül, akár vétkeken – belekeveredik-e vagy sem. Bár elvileg – a valószínűség bizonyos fokán – valamennyi személynek esélye van*

balesetben való részvételre, azonban a tapasztalatok tanúsága szerint ez az esély korántsem egyenlő, sőt: igen nagyok az eltérések. Ebből az is következik, hogy, ha valaki minél több magatartáshibát követ el – legyen ez a számára irányadó jogi normák vagy csak az alkalmazkodáshoz elengedhetetlenül szükséges morális elvárások megszegése –, annál nagyobb az esélye arra, hogy balesetbe keveredjen.

A tények

Ahhoz, hogy állást foglalhassunk olyan kérdésekben, mint hogy sok-e vagy kevés a rendőrök által előidéztet vagy csupán a passzív „részvételükkel” bekövetkezett baleset: e jelenségeket különféle mérőszámokhoz kell viszonyítanunk.

A jelenlegi kutatás csupán bepillantást enged ebbe a világba. A mélyebb elemzésre elsősorban azért nincs lehetőség, mert jelenleg a rendőrök részvételével bekövetkező baleseteket – sem a KSH fogalomrendszere szerinti személyi sérüléseket, sem a biztosítótársaságok által nyilvántartott személyi sérülések és csak anyagi káros eseteket – kutatásra alkalmas dimenziókban az apparátusban *nem tartják nyilván*. Eseti, célirányos kigyűjtések léteznek, mint pl. amilyen a jelen vizsgálathoz is készült. Ezek azonban alkalmatlanok a mélyebb vizsgálódásra.

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) megbízásából végzett kutatás, a *jelen tanulmányban* közreadott végeredmények alapvetően a következő adatokra támaszkodtak:

– az ORFK 1993-ban, az 1991–1992-es évekre vonatkozó megyei információgyűjtése a szolgálati gépjárművekkel történt ese-

ményekről, valamint az ORFK közlekedésrendészeti főosztály balesetmegelőzési osztálya által ezek alapján elkészült jelentések és összefoglalók. (Már itt megjegyzem, hogy ezek csupán az említett évek első feléveit mérték fel és értékelték.);

– a jelen kutatás háttérbázisát képező adatbekérés valamennyi megyéből és szolgálati egységtől az 1993-as eseményekre vonatkoztatva. (Az adatokat a korábbi információkkal való egybevetethetőség érdekében lényegében azokkal azonosan strukturált adatfelvételi lapon kérte meg az ORFK közlekedésrendészeti főosztály balesetmegelőzési osztálya.) Az adatkérés 1994. márciusában történt, az adatszolgáltatás május végére zárult le. Az egyes megyék között nemcsak abban volt eltérés, hogy milyen pontosan, milyen kiegészítésekkel, összefoglaló vagy járulékos információkkal kiegészítve küldték meg jelentésüket, hanem abban is, hogy milyen gyorsan végezték el e munkát;

– két, jellegében számos szempontból eltérő megyében kérdőíves lekérdezéssel párosuló személyes (négy szemközti) meghallgatás véletlenszerűen kiválasztott, rendszeresen szolgálati gépkocsit vezető személyek részvételével. Ők alapvetően két csoportba tartoztak: akik az elmúlt időszakban szolgálati járművel baleset résztvevői voltak, illetve akiknek az elmúlt öt évben koccanásos eseményük sem volt;

– e két megyében véleménykérés a rendőri vezetés részéről az irányításuk alá tartozó állomány baleseteinek – szerintük – legfontosabb tényezőiről.

A személyes meghallgatás során garantált volt az anonimitás. A *rendőrségi állomány baleseti helyzetének* – hangsúlyozottan a rendelkezésre álló adatbázisból kikövetke-

tethetően – néhány fontos mutatója a következő:

a) Miként alakul valamely megye most vizsgált baleseti helyzete a megye általános baleseti helyzetével egybevetve? (Megyei rangsor az összes balesetre és a rendőrségi balesetekre vonatkoztatva.)

b) Miként alakulnak a balesetek a létszámhoz viszonyítva?

c) Miként alakulnak a balesetek a járműszám arányában?

d) Miként alakulnak a balesetek a kilométerfutás függvényében?

e) Miként alakul a saját és az idegen balesetek aránya?

Tisztában kell lennünk azzal, hogy ezek a kérdésekre statisztikailag csupán nagy megbízhatatlan válaszok adhatók. Az posabb következtetésekhez hosszabb időtávot (minimum öt évet) átfogó, a jelenleginél mélyebb és sokoldalúbb információhalmazzal lenne szükség.

Teljességgel felelőtlennek volna a személyi sérüléssel balesetek tekintetében bármilyen álláspontra helyezkedni. Az alacsony elemzés miatt a véletlenszerű ingadozás

I. számú táblázat

Megyék rangsora az 1991-1993. évi közötti balesetek és az 1993. évi rendőrségi járművek káreseményei szerint

Megye	1991. I. félév		1992. I. félév		1993.			
	B.e. szám	Rang-hely	B.e. szám	Rang-hely	Rend. káresemény		Összbalesetszám	
					B.e. szám	Rang-hely	B.e. szám	Rang-hely
Budapest (BRFK)	354	1	511	1	945	1	3206	1
Baranya	21	9,5	29	6	86	4	840	10
Bács-Kiskun	22	8	24	11	68	7,5	1151	5
Békés	14	17	19	15	44	12	775	11
Borsod-Abaúj-Zemplén	30	4	51	3	118	2	1154	4
Csongrád	13	18	16	7,5	43	13	1010	7
Fejér	29	5	31	5	73	6	861	9
Győr-Moson-Sopron	18	11,5	28	7	63	9	1117	6
Hajdú-Bihar	26	6,5	21	14	50	11	1218	3
Héves	16	14	23	12	36	16	593	16
Komárom-Esztergom	21	9,5	27	8	32	18,5	531	17
Nógrád	15	16	12	20	35	17	353	20
Pest	77	2	64	2	77	5	2191	2
Somogy	16	14	18	16	40	14	621	14
Szabolcs-Szatmár-Bereg	39	3	22	13	112	3	901	8
Jász-Nagykun-Szolnok	26	6,5	39	4	39	15	644	13
Tolna	5	20	25	9,5	23	20	304	19
Vas	7	19	14	19	32	18,5	611	15
Veszprém	18	11,5	16	17,5	58	10	726	12
Zala	16	14	25	9,5	68	7,5	518	18

oly nagy szerepet játszhat, hogy tudományos következtetés nem adható. Ugyancsak kockázatos vállalkozás a jelen, változó viszonyaink között prognózist adni a valószínű változások tendenciájáról. E körben legfeljebb arra korlátozódhat e tanulmány, hogy annak készítője néhány veszélyforrásra, „időzített bombára”, s ezek lehetséges következményeire felhívja a figyelmet.

A megyék baleseti helyzete és a rendőrségi kocsikáresemények alakulása

A rendőrségi járművek 1991. és 1992. év első féléveinek káreseményeit, illetve e káresemények szerinti megyei rangsort az 1. számú táblázat első fele mutatja, míg a másik felén a rendőrségi járművek káreseményeinek és a közötti személyi sérüléssel balesetek számának megyei eloszlását figyelhetjük meg – ismét jelölve a rangsorbeli helyezést is. (1. számú táblázat)

A rendőrségi járművekkel bekövetkező balesetek alakulását vizsgálva kiténik, hogy néhány megyében egyik időszokról a másikra jelentős változások következtek be. Több megyében 1992 első féléve rossz emlékezetű lehet. Tulajdonképpen a romló számokat produkáló megyék „háttán” tudtak – de egyelőre úgy látszik, csak átmenetileg – felkapaszkodni a korábbiánál és a későbbinél jobb adatokat produkáló megyék.

Az egyes megyék baleseti és rendőrségi járművekkel bekövetkező káreseményi statisztikáját egybevetve viszont – legalábbis a stabilizálódás évének számító 1993-ban – szinte teljes az egybeesés. Ez visszavezethető arra, hogy a balesetek száma a megyék nagyságával szoros összefüggést mutat, s a megye lakosságához van többé-kevésbé arányítva a rendőrség személy- és járműlétszá-

ma is. Ha pedig ez így van, akkor – ebben a megközelítésben – azt mondhatnánk, hogy nagyjában-egészében valamennyi megyében azonos vagy hasonló a rendőrség baleseti helyzete.

A rendőrségi bal- és káresemények néhány jellemzője

Alaposabb vizsgálódás után némileg eltérő kép tárul elénk. A 2. számú táblázat két utolsó oszlopa jól példázza, hogy mind a gépjárművek számához, mind a rendőrségi gépjárművek futásteljesítményéhez viszonyítva milyen jelentős eltérések adódnak a megyék között. Különösen a futásteljesítményhez viszonyított balesetszám mutat a megyék között jelentős különbségeket. (Mindkét táblázat esetén értelemszerűen minél nagyobb valamely szám, annál kedvezőbb a megye helyzete.) Az azonban nem hagyható figyelmen kívül, hogy a balesetbe keveredés esélye is jelentősen eltér annak függvényében, hogy milyen sűrű forgalomban kell a rendőröknek szolgálatuk ellátása során részt venniük. Éppen ezért nem volna helyénvaló pl. a BRFK és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adatait minden további nélkül egybevetni. (2. számú táblázat)

Ugyancsak jelentős eltérést mutatnak a megyék aszerint, hogy miként viszonyul egymáshoz a saját és az idegen hibás események száma. (3. számú táblázat.)

Ami azonban még a legkedvezőbb számokat (tehát a legkisebb abszolút értékeket) mutató megyéknél is feltűnő: rendkívül magas a saját hibás balesetek aránya. Összefoglalva: nem csak az a probléma, hogy sok a rendőrség tagjai körében bekövetkező baleset, hanem az is, hogy az apparátus szemszögéből rendkívül kedvezőtlen a saját és az

idegen hiba miatt bekövetkező események aránya.

A káresetek rendőrségspecifikus jellegzetességei

Bár a korábbi években visszatérően jelzések érkeztek az ORFK közlekedésrendészeti főosztály balesetmegelőzési osztályától e riasztó állapotról, eddig – saját tapasztalataim szerint – semmiféle intézkedés nem történt – hacsak az e kutatásra való felkérés nem tekinthető annak. Továbbra is rendkívül magas a relatív gyorsbajtásra és az ugyancsak többnyire az előbbi ok miatt bekövetkező követési távolság bc nem tartására visszavezethető balesetek aránya. (4. számú táblázat)

Különösen akkor kedvezőten a kép, ha az előbbi táblázatot az idegen hibából bekövetkező balesetek okait részletező számadatokkal hasonlítjuk össze. (5. számú táblázat)

A rendőrök különösen sok balesetet okoznak saját hibából az éjjel és a reggel 8 óra közötti, viszonylag gyér forgalmú időszakban. (6. számú táblázat)

A közlekedési balesetekben részesekkel szerzett, több, mint fél évszázadra visszanyúló nemzetközi tapasztalattól két jellemző különösen eltér:

– a gépjármű vezetőjének életkora, ahol viszonylag magas a 30–40 év közöttiek aránya. (Mint ismeretes: általában a 17–24 év közötti életkor a legveszélyesebb);

– a szolgálati évek szerinti bontás, ahol rendkívül magas az 5–10 év közöttiek száma és aránya. (Mint ismeretes, a „civil életben” legveszélyesebb az első három, vezetéssel elöltött év.);

– lényegében e problémakörhöz tartozik, hogy – ugyancsak ellentétben a „civil” gyá-

korlattal – a baleseteknek viszonylag magas aránya nem a szolgálatba lépés kezdeti, hanem középső, sőt késői óráiban történik;

– a közutadatban élő és a rendőri vezetők által is gyakori kvázi mentésgként használt elképzeléssel szemben a balesetbe keveredett rendőrségi járművek vezetőinek még az egytizede sem használta a megkülönböztető jelzést.

A következőkben az okokról és a levonható főbb tanulságokról kívánunk – figyelemmel a terjedelmi korlátozásokra – szót ejteni.

A feladatmegoldás általános és speciális jellemzői

Az alkalmasság mérhető előfeltételei

Az apparátus vezetésében visszatérő téma, hogy milyen előfeltételek alapján lehetne garantálni a speciális feladatoknak való megfelelést, a beválást. Ezen belül kritikus pont a pályalkalmassági vizsgálat, illetve a mai napig elvileg érvényes követelmény: *a megkülönböztető jelzést használó jármű vezetéséhez a PÁVI.*

Jelen kutatás tapasztalatai szerint egyszerűen megállapítható, hogy ugyan a kontrollosport valamivel kedvezőbb képet mutatott hivatásos vezetői engedély és PÁV-vizsga tekintetében (bár esetükben is csak elvéve akadt PÁVI), azonban annyira nem, hogy ennek alapján ki lehetne mondani: ez a rendőrségi gépjárművezetés alapvető feltételévé lenne tehető. Márcsak azért sem, mert a balesetet okozók fele *rendelkezett PÁV-vizsgával, mégsem vált be.*

Ugyanez vonatkozik a korábban érvényben volt – belső – ügyintézői vezetői enge-

2. számi táblázat

A balesetek gyakorisága
1993. év

TERÜLET	gépjármű állomány /1/	baleset száma /2/	futóteljesítmény 1000 km-ben /3/	A balesetek gyakorisága	
				gépjármű állományhoz vbez. / db. /	1:2 futóteljesítményhez vbez. /1000 km-ben/3:2
ORFK. KGJSZ.	433	103	9587	4.2	93
Rendőri Ezred	337	27	641	12.5	24
BRFK.	1092	945	22452	1.2	24
Baranya	181	86	4677	2.1	54
Bács-Kiskun.	256	68	5480	3.8	81
Békés	201	44	5090	4.6	116
Borsod-A.-Z.	288	118	8783	2.4	74
Ceongrád	192	43	4168	4.5	87
Fejér	131	73	5537	1.8	76
Győr-S.M.	183	63		2.8	
Hajdu-Bihar	212	50	5408	4.2	108
Héves	134	36	4328	3.7	120
Komárom-Esz.	115	32		3.6	
Nógrád	115	35	3558	3.3	101
Pest	323	77	12725	4.2	165
Somogy	238	40	6247	5.9	158
Szabolcs-Sz.B.	205	112	6441	1.8	58
Szolnok-J.N.	176	39	4730	4.6	121
Tolna	112	23		4.9	
Vas	148	32	3298	4.8	103
Veszprém	165	58	4629	2.8	80
Zala	110	68	3500	1.6	51
Összesen:	5347	2172	121259	2.5	56

3. számú táblázat

A rendőrségi gépjárművekkel történt közlekedési balesetek
összesítő táblázata
1893. év

TERÜLET	Összes baleset		E B B O L						A baleset okozója		A kettő erőnye /1:2
	H.	S.	Személy sérülései				Anyagi káros	sejárt hibái/1 idegen hibái/2			
			K.	Összesen	sejárt hibái/1	idegen hibái/2					
ORFK. KGJSZ.	-	2	2	3	100	35	68	0.51			
Rendőri Ezred	-	3	4	4	23	25	2	12.50			
BREK.	945	2	5	38	45	900	423	0.85			
Baranya	86	1	2	2	5	81	64	2.91			
Bács-Kiskun.	68	-	-	5	5	63	17	0.33			
Békés	44	-	-	-	-	44	28	0.57			
Borsod-A.-Z.	118	-	2	3	5	113	49	0.71			
Csongrád	43	-	1	6	7	36	26	1.53			
Fejér	73	-	4	1	5	68	34	0.92			
Győr-S.M.	63	-	2	-	2	61	31	0.97			
Hajdu-Bihar	50	-	1	5	6	44	23	0.85			
Héves	36	-	6	2	8	28	17	0.89			
Komárom-Eszék.	32	-	-	1	1	31	12	0.60			
Nógrád	35	-	1	1	2	33	19	1.19			
Pest	77	-	2	8	10	67	36	0.88			
Somogy	40	5	8	6	19	21	24	1.50			
Szabolcs-Sz.B.	112	-	-	-	-	105	58	1.07			
Szolnok-J.N.	39	1	1	3	5	34	20	1.05			
Tolna	23	1	1	2	4	19	10	0.77			
Vas	32	1	2	2	5	27	16	1.00			
Veszprém	58	-	-	3	3	55	35	1.52			
Zala	68	-	1	-	1	67	28	0.70			
Összesen:	2172	11	44	94	145	2020	1018	1127	0.90		

délyre, amit – az érintettek saját elmondása szerint is – nagyon könnyű volt megszerezni.

Mindebből az következik, hogy a rendőrség kötelékében bekövetkező balesetek számát más eszközökkel kell csökkenteni.

Szituációk és a megoldásuk

A rendőröknek munkavégzésük során, tevékenységük alapvetően eltérő jellegzetességei alapján eltérő szituációs feladatokat kell megoldaniuk. A külvilág ingereire adott válaszlehetőségek lényegesen különböznek aszerint, hogy a gépkocsit vezető rendőr milyen jellegű feladat megvalósításával foglalkozik, és a külvilág – feladatmegvalósítástól is függő – ingereire milyen belső biopszichés válaszlehetőségekkel rendelkezik.

A *feladatok* elsősorban a valós vagy vélt sürgősség szerint különböznek egymástól. Külsőségeiben ez úgy mutatkozik meg, hogy a gépkocsit vezető személy *használ-e megkülönböztető jelzést* vagy sem.

A külvilág ingereire adott *válaszlehetőségek* jelentős mértékben különbözhetnek aszerint, hogy az egyén

- szubjektíve milyen fontosságúnak ítéli meg a feladatot (a fontosság itt elsősorban a feladatmegvalósítás szubjektívalt sürgősségi fokát jelenti);

- miképp tartja a feladatot a legcélszerűbben kivitelezhetőnek (a célszerűség itt elsősorban a feladat és a cél között húzódó akadályok kikerülésének szubjektíve legeredményesebbnek vélt leküzdési technikáját jelenti);

- az előzőeket hogyan képes – a valóságnak adekvát megoldási technika előhívásával – sikeresen megvalósítani.

Szituációmegoldásra ösztönző motivációk a közlekedésben

E tekintetben a hétköznapi és a rendőri tevékenység jelentősen eltér egymástól, annak ellenére, hogy az általánosság szintjén sok a közös jellemző. Ez utóbbiaknál kezdve, a legfontosabb a *cél vonzereje*. Ennek objektív fontossága és szubjektívalt tükörképe számos tényező függvényében lehet egymáshoz nagyon közel vagy éppenséggel távol egymástól. Külső, az egyéni döntést, az ezt követő cselekvést meghatározó tényezők jelentős befolyásoló szerepet játszhatnak az objektív és a megélt fontosság közötti kapcsolatban.

Nagyon lényeges a *cél elérése útjában álló akadályok* objektív mennyisége és minősége és az előbbieik szubjektívalódása közötti viszony. A zavaró tényezők más szerepet töltenek be akkor, ha a cél vonzereje nagyon erős, és akkor, ha ez kisebb intenzitású. Egészen más lehet a két említett esetben a cél elérésének technikája.

A közlekedésben általában – a „rendőrségi viszonyok között” pedig különösképpen – jellemző váratlan szituációk megoldásában nagy szerepet játszik mind a beállítódás, mind a rutin automatizmusa.

A *beállítódás automatizmusa* alatt azt értem, hogy a külvilág ingereire az egyén a tudattalanban tárolt repertoárból képes csak válogatni. A konkrét szituációt – természetesen időben mérhetetlenül rövid egységekben – egyenként összeveti a már ismert szituációkkal, azokhoz hasonlítja és a leginkább hasonlónak tűnő alapján fogja a korábban sikeresként tárolt válaszreakciót megadni. Persze csak akkor, ha ilyen eset szerepel a tudattalanjában. Ha nem: esetleg a másodperc tört része alatt kell ismeretlen

4. számú táblázat

A sajtó hibás bejelentések főbb okai
1993. év

TERÜLET	előbb- ségi jog	tilos jelsz. való átv.	szab. elő- zős	szab. kény- sér- lés	gyorsh. /absz./ relat./	szabály- talan felv. váltás	köve- tési táv.	előlévés	műszaki hiba	egyéb	össz.
ORFK-KGJSZ.	3	1	1	1	-	6	18	-	-	3	35
Rendőri Ezred	7	-	-	2	-	1	3	-	-	5	25
BRFK.	38	11	13	15	2	119	6	70	1	148	423
Baranya	12	2	2	2	8	11	4	10	1	14	64
Bács-Kiskun.	1	-	1	1	-	5	1	4	-	4	17
Békés	2	-	2	2	-	6	-	3	-	3	16
Borsod-A.-Z.	2	-	1	12	2	-	10	2	-	20	48
Csongrád	3	2	1	1	4	6	-	3	1	5	26
Fejér	-	-	-	-	-	17	2	-	1	13	33
Győr-S.H.	-	-	-	-	1	8	-	6	-	16	31
Hajdú-Bihar	1	1	1	1	1	10	2	6	-	1	23
Heves	1	-	-	2	-	4	-	2	-	6	17
Komárom-Eszék.	2	1	-	-	-	1	-	1	-	7	12
Nógrád	1	-	2	1	-	4	-	6	-	4	18
Pest	10	1	1	1	-	1	-	4	-	17	36
Somogy	3	-	-	4	1	5	-	5	-	6	24
Szabolcs-Sz.B.	1	-	3	1	2	12	2	15	-	22	58
Szolnok-J.N.	-	-	3	1	-	8	-	5	-	3	20
Tolna	-	-	3	1	1	4	-	1	-	-	10
Vas	-	1	-	-	-	5	3	4	-	3	16
Veszprém	3	-	1	5	-	10	3	6	-	7	35
Zala	8	1	5	3	-	10	-	1	-	-	28
Összesen:	96	21	38	55	20	253	44	175	3	308	1017

5. számi táblázat

Az idegen hibás balesetek főbb okai
1993. év

TERÜLET	előbb- ségi jog	tilos jelz. elő- való 4th.	szab. elő- zés	szab. keny- rodás	gyorsh. /absz./	gyorsh. /relat./	szabály- talan f.év váltás	köve- tési táv.	elalvás	műszaki hiba	egyéb	össz.
ORFK. KGJSZ.	8	-	-	3	1	-	13	27	-	-	16	68
Rendőr I. Ezred	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
BRFK.	104	8	20	30	4	12	26	56	-	7	229	498
Bereanya	5	-	3	1	2	2	1	-	-	1	7	22
Bács-Kiskun.	7	1	1	7	-	1	3	6	-	-	25	51
Békés	4	-	1	3	-	4	-	2	1	-	13	28
Borsod-A.-Z.	1	-	3	17	2	-	11	3	-	3	29	69
Ceongrád	3	-	3	2	-	1	2	1	-	-	5	17
Fejér	6	1	1	4	-	8	3	3	-	-	14	40
Győr-S.M.	5	-	4	4	-	1	-	4	-	1	13	32
Hajdu-Bihar	12	-	-	3	2	5	2	1	-	-	2	27
Heves	5	-	1	2	-	3	1	-	-	-	7	19
Komárom-Esztr.	3	-	2	-	-	1	-	1	-	2	11	20
Nógrád	1	-	-	1	-	2	1	3	-	-	8	16
Pest	15	-	1	5	1	-	1	3	-	-	15	41
Somogy	6	-	2	2	-	-	-	4	-	-	2	16
Szabolcs-Sz.B.	2	-	1	9	-	-	5	6	-	-	31	54
Szolnok-J.N.	6	-	-	-	1	2	1	-	-	-	9	19
Toina	3	1	2	3	-	-	1	3	-	-	-	13
Vas	1	-	1	3	1	1	1	2	-	1	5	16
Veszprém	1	-	1	7	-	2	1	6	-	-	5	23
Zala	3	-	3	2	2	23	5	2	-	-	-	40
Összesen:	201	11	50	108	16	68	78	133	1	15	448	1129

kívívásra improvizálnia, aminek jó vagy rossz kivitelezésében viszont szerephez jut a rutin automatizmusa.

A *ruin automatizmusa* alatt azt értem, hogy a kedvezőnek vélt válaszreakció kivitelezésében olyan cselekvési megoldásokat fog véghezvinni, amilyenekre fel van készülve – szintén a tudattalanban tárolt információk alapján. A kérdés „csupán” az, hogy ennek megvalósítása nem mond-e ellent akár a konkrét szituációban rejlő lehetőségeknek általában, akár – különösen – a fizika törvényeinek. Ha a tudattalanban ezúttal sincs információ, akkor ismét csak improvizáció következik, amiben óriási szerephez jut a véletlen.

Hibák a mindennapi forgalomban

A rendőrségi járművekkel bekövetkező balesetek táblázatos adataiból is már jól látható, hogy az esetek döntő többségében nem a megkülönböztető jelzéseiket használó gépkocsikkal történnek problémák. Azonban a többi baleset túlnyomó többségének oka gyökereiben közös az előbb említettekével: rendkívül nagy szerepet játszik a relatív gyorsbajtás, még azokban az esetekben is, amikor baleseti okként más, konkrétabb szabálysértési forma (mint pl. áthaladási elsőbbség meg nem adása, követési távolság be nem tartása, szabálytalan kanyarodás) van megjelölve. Csaknem mindegyik ilyen szabálysértésben az alaposabb vizsgálat során kiderült, hogy az előzmény a realitásokkal nem számoló, a járművezető képességeit meghaladó sebességgel történő közlekedés.

Nem kevés esetben a „vadász-szenvedély” kiélése vezet a kocsitöréshez. Elgondolkodtató, hogy több balesetokozó rendőr

úgy vélte: egyetlen, általa észlelt szabálysze-gés sem maradhat megtorlatlanul.

Végző soron ezeknek a balesetekben – azok túlnyomó többségében is, amelyekből a rendőr jogilag vétenül jön ki – vagy a beállítódás vagy a rutin automatizmusában, vagy mindkettőben keletkeznek zavarok. Ezen semmi csodálkozónivaló nincs, ha tudjuk, hogy napjainkban a veszélyhelyzetek felismerésével kapcsolatos tudásanyagot még mindenki autodidakta módon, a maga és (vagy) a más kárán okulva gyűjti be (s így alakul ki a beállítódás automatizmusa), úgy-szintén az emberek többsége az előbb említett módon sajátítja el a jármű különleges helyzetekben való viselkedése feletti uralmat (s így alakul ki a rutin automatizmusa). Ún. *csúszós tréningen* a balesetet okozó 18 fő közül 3, a balesetmentesen vezető 20 fő közül ugyancsak 3 vett részt.

Mindezen tudáshiányokról vélhetően a parancsnokoknak sincs fogalmuk, különben nem fordulhatna elő, hogy pl. 10–30 ezer km vezetési gyakorlattal rendelkező kezdőt utasítsanak sietős feladat ellátására.

A túlterhelés

Bár jellegében gyakran hasonló az előbbi körhöz, s ezért a külső szemlélő azonosságokat vélhet felfedezni, mégis teljesen külön kell beszélnünk a túlterhelésre visszavezethető balesetekről.

Különösen a *nyomozó állomány* szolgálatbeosztása kedvez annak, hogy a szolgálat második felében, méginkább annak utolsó harmadában-negyedében a még le nem tudott feladatok a járművezetőket ezek mindenáron való elvégzésére motiválják. Ilyenkor gyakran szorul háttérbe maga a gépkocsivezetés, mint közbeeső feladat és eszköz-

6. számú táblázat

A balesetek ideje
1993. év

TERÜLET	Saját hibák						Idegen hibák						Össze- sen	
	00-04	04-08	08-12	12-16	16-20	20-24	Össze- sen	00-04	04-08	08-12	12-16	16-20		20-24
ORFK. KGJSZ.	-	8	13	8	4	-	33	1	9	25	13	13	-	61
Rendőri Eszred	3	4	3	11	2	2	25	1	1	-	-	-	-	2
BRFK.														
Baranya	1	5	20	18	14	6	64	2	1	5	5	7	2	22
Bács-Kiskun.	1	2	3	6	1	13	13	5	6	11	15	4	5	48
Békés	-	-	2	8	3	2	16	-	2	7	13	2	4	28
Borsod-A.-Z.	7	6	9	7	14	6	49	5	11	10	19	16	8	69
Csongrád	2	6	9	5	1	3	26	2	1	5	4	3	2	17
Fejér	4	3	8	11	4	2	32	2	7	8	16	7	1	41
Győr-S.M.	2	2	12	6	6	3	31	1	1	17	4	6	3	32
Hajdu-Bihar	2	4	6	5	3	3	23	-	-	7	11	3	8	27
Héves	1	2	3	7	3	1	17	2	-	10	2	2	3	19
Komárom-Eszts.	1	-	2	5	3	1	12	2	-	6	5	4	3	20
Nógrád	-	3	5	8	3	-	18	-	1	2	8	2	3	16
Pest	2	2	10	7	9	6	36	3	4	11	10	9	4	41
Somogy	3	2	4	6	-	6	21	1	2	4	2	3	1	13
Szabolcs-Sz.B.	2	8	15	18	13	2	58	2	7	10	18	13	6	54
Szolnok-J.N.	-	3	5	8	3	1	20	2	1	7	3	5	1	19
Toina	-	4	-	2	2	2	10	1	-	2	4	5	1	13
Vas	1	2	4	4	2	1	14	2	3	5	4	1	3	18
Veszprém	1	1	14	8	8	3	35	-	2	9	5	2	5	23
Zala	1	6	4	6	10	1	28	2	12	10	6	8	2	40
Összesen:	34	73	151	165	108	51	582	36	71	171	165	115	63	621

cselekmény a célhoz vezető úton, s az egyén csak a fő feladatára koncentrálna. Itt különösen jelentős számban szerepelnek viszonylag nagy rendőrségi és járművezetői gyakorlattal rendelkező személyek. A forró nyomon üldöző csoportba tartozók – függetlenül attól, hogy a balesetező vagy a balesetmentesen vezető kategóriába soroltattak-e – úgy vélik: a szolgálat-szervezésből fakadóan előre tervezhetetlen a teljesítménytartalék, ami túlterhelés esetén is kellő védelmet nyújtana a balesetek ellen.

A magánélet zavarai

A túlterhelés egy másik relációban is fontos befolyásoló tényező. Napjainkban elég sok szó esik arról, hogy a rendőröknek alacsony a fizetésük. E kedvezőtlen helyzeten a közlekedésbiztonságra gyakorolt hatására azonban nemigen gondolnak. Miről is van szó? Arról, hogy – különösen a családalapítási korban levő – fiatal rendőrök a fizetésükből egyszerűen képtelenek megélni. S tilalom ide, elbocsátás veszélye oda, tömegesen megszegik a fekete-munka írott és morális tilalmát. Bár mindannyian tudják, hogy néhány kivételtől eltekintve más állást vállalniuk tilos, mégis „maszkelolnak”. Legfeljebb nem a saját nevükön, de akkor is látástól vakulásig dolgoznak szabadidőben, szabadság alatt és a hosszú szolgálatokat követő szabadnapokon. E munkák tekintélyes része fizikailag is fárasztó, s többségüket annyira kimeríti, hogy – mint a régi „átkosban” – munkahelyükön próbálják meg kipihenni magukat. Munkaidejük alatt sem tudnak gondolatilag elszakadni az őket foglalkoztató, nyomasztó anyagi gondoktól, s annak fontolgatásától, hogy miképpen

próbálják meg a hiányzó összeget előteremteni. Sokszor csak fizikailag vannak jelen. Innen a koncentráció hiánya; a figyelemelterelődés és más hasonló okok miatt a balesetveszély előre programozott. Erre is visszavezethető egyébként, hogy – tisztelet a rendőri munkát hivatásnak és nem „csak” pénzkereső foglalkozásnak tekintő fiatalok egy, pontosan nem ismert nagyságú részének – az állomány jelentős arányban *erővisszavárással* kísérli meg „kibekkelni” a munkaidőt.

A rendőrségen belüli vezénylési rendszer egyébként sem könnyíti meg a köz- és a magánélet harmonizálását. A váltakozó időben történő szolgálat eleve elvonja a családtól az egyént. Ezt azonban jelentősen fokozza a vezénylési rendszerben tapasztalható *rendszertelenség*. Természetesen nem az ügyeleti rendszer eleve váratlan lehetőségeket tartogató meglepetéseire gondolok, hanem arra, hogy a rendőr – főként ha időben és térben könnyen elérhető helyen lakik, van telefonja stb. – *a törvényes szabadideje alatt sem lehet soha biztos abban, hogy nyugalma, kikapcsolódása egy hirtelen berendelés váratlanul nem szakítja-e meg.*

A teljes rendőri állomány tekintélyes része – álláspontom szerint jogosan – *kifogásolja* az utolsó pillanatban alulnézetből a legfelső rendőri vezetők „kénye-kedve” szerint elrendelt, önkényeskedést és a hatalom fitogtatását is tartalmazó *központi akciókat*. Ezek – elmondásuk szerint – semmibe veszik a helyi terveket, továbbá a krónikus munkaerőhiányt, a végrehajtó állomány emiatt már eleve meglévő túlterheltségét.

Tévedés azt hinni, hogy emögött mindig az előbb említett felső vezetés vélt vagy valós önkényeskedése húzódik meg. Nem tud-

ni, hogy erre visszavezethetően vagy ettől függetlenül, de a helyi vezetés sem sokat törődik a végrehajtó személyzet időbeosztásával.

Az ilyen élet természetesen még a szükségessé és indokoltá is nagyobb feszültségeket teremt a katonai fegyelmet mind a mai napig többé-kevésbé tartani kénytelen és képes végrehajtó állományban. A feszültség egyszer egy önkényeskedésbe torkolló és esetleg jogtalan, az egész apparátus érdekeit sértő intézkedésben, máskor volánál a kézben agresszív viselkedésben, avagy a teljes dekoncentrátságból eredő fatális „elnezésben” ölt testet.

A prevenció lehetőségei

Előjáróban meg kell jegyezmem: a problémák egy része szemléletbeli, akár a gondok eddigi fel nem ismerését, akár azok lebecsülését illeti. Másik részük végrehajtói szinten a fejekben van elültetve. A szükség és sürgető változás egyike sem megy vezényszóra.

Épp ezért nagyon fontos azokra a lehetőségekre súlyt helyezni, amelyek költségkímélő hatása viszonylag nem nagy, az utasítás szintjén nagy valószínűséggel kedvező hatást eredményeznének, s amelyek viselkedés-szinten meglévő deficiteket alkalmasak pótolni.

Alapelveként célszerűnek látom, hogy a rendőri munka hatékonyságának növeléséből, mint elérendő célból induljunk ki! Az általam korszerűnek tartott felfogás szerint ezt inkább el lehet érni a bevetések intenzitásának növelésével – ide értve a munkaszervezés hatékonyságának fokozását –, mint a létszám emelésével. (Főleg akkor, amikor ez utóbbira semmilyen lehetőség

nincs, sőt még a kilátás is a homályos jövőbe vész.)

Az információhiány csökkentése

Bár nem a leggyakoribb probléma, azonban példaértékénél fogva minden bizonnyal a legnagyobb súllyal esik latba a szemléletformálásban a *közponzilag* elrendelt *akciókban* a *kiszámíthatóság* és az *előre láthatóság* elemeinek növelése.

Lehetőség szerint kerülni kellene a – főként a hétvégekre ütemezett és az utolsó pillanatban bejelentett – *monstre köz- és közlekedésbiztonsági akciókat*.

Fontos feladat a gépies, és az önkényességet olykor látványosan demonstráló *szolgálarvezénylés* módszerének megváltoztatása. (Amennyiben erre a mainál ritkábban szolgáltatóknak példát a felső vezetők, úgy vélhetően „lent” is könnyebb lesz az említett kívánást elérni.)

Ugyancsak figyelmet kellene fordítani arra, hogy a *sürgősségi parancsot* kapó járművezetőknek – figyelembe véve a zárt hírközlés korlátaiból fakadó nehézségeket (magyarul: azt, hogy illetékteleneknek lehetőségük van lehallgatni a rendőrségi forgalmazást) – legyen fogalmuk arról, hogy mennyire kell az ügyeletes által megjelölt helyszínre igyekezniök. Egészen másképp reagál a járőr, ha azt sejtí, hogy kollégája van életveszélyben, másként akkor, ha egy családi konfliktushoz kell kivonulnia, és másként akkor, ha egy halálos kimenetelű balesetnél kell helyszínelnie. Rangsorolni lehetne pl. a sürgősséget 1-től 3-ig, s az ügyeletesnek – a rendelkezésére álló információ és az ismert rangsor birtokában – csupán egy számot kellene közölnie a gépkocsivezetővel. A járőr ezáltal óriási segítséget kapna ahhoz,

hogy az úton eldönthesse: a kockázat milyen mértékét válassza a minél gyorsabb célbeérés érdekében. E javaslat megvalósítása egyúttal csökkenthetné az egyéni akció alapján eldöntött megkülönböztető jelzés használatát, s az ezekből adódó veszélyhelyzeteket.

A magabiztos rendőri önkép megerősítése

Az első és legfontosabb saját területünkön – tehát a közlekedésben – az, hogy a rendőr nem azzal mutatja meg erejét, demonstrálja magabiztosságát, hogy akkor lépi át a szabályokat, amikor erre kedve tartja, hanem az, hogy a szabályokat példamutatóan mindig (vagy csaknem mindig) betartja. Amikor pedig nem, akkor látványosan demonstrálja – megkülönböztető jelzései használatával –, hogy most, kivételesen gyakorolja a törvény által is csak kivételes esetekre fenntartott különleges előjogokat. (Tehát: a szabályokat ekkor is példamutatóan betartja, ám a kisebbségi, mindannyiunk érdekeit szolgáló előjogok alapján.)

A tudás- és ismerethiány pótlása

Rövid távon itt látszik lehetségesnek a leglátványosabb és legeredményesebb beavatkozás. Kétségtelen, hogy ennek ára van, bár ez hamar megtérül – főként ha van miből.

Kiindulási alapként fogadjuk el, hogy a rendőrséghez frissen felszerelő fiatalok többségének gépjárművezetői engedélye ugyan lehet, hogy van, de *vezetési gyakorlata* nincs, sőt az előírás szerinti – a megkülönböztetett jelzést használó jármű vezetéséhez szükséges – PÁVI vizsgával sem rendelkezik; semmiféle pályakialkalmassági vizs-

gálaton soha életében nem esett át, ugyanis hivatásos vezetői engedélye sincs.

A kezdő rendőrfelvezetők problémája kétféle, s ennek megfelelően alakítható a precenzió is:

– *egyrészt híjával vannak a legalapvetőbb vezetéstechnikai ismereteknek*, nem beszélve a rendőrségi munka specialitásairól, az ezekkel együtt járó különleges feladatokról. Ez nem része semmiféle szintű rendőrképzésnek. Evidencia, hogy a tiszthelyettes- vagy a tisztképző iskolába bekerülő egyén mesterfokon uralja a gépkocsit;

– *másrészt a típusváltással szükségszerűen együtt járó vezetéstechnikai változásokról* senki semmiféle információt nem ad az állományának.

A következő *halaszthatatlan feladatok* vannak:

1. A rendőrségi kiképzésbe be kell építeni a rendőrségi viszonyokhoz adaptált *veszélytréninget*, aminek, mint ismeretes, egyik része elméleti, a másik gyakorlati.

2. Az újonnan felszerelő állománnyal *meg kell szoktatni a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel történő közlekedést*. Az pedig legalább a jelen anyag birtokában el kellene gondolkodtassa a rendőri vezetést, hogy amíg a rendőrt alaposan kiképzik az önvédelemre, addig a mindennapi rendőri tevékenységnek épp a legveszélyesebb területe: a *közlekedés*, teljes mértékben hiányzik az oktató és továbbképző programokból.

3. Minden egyes konstrukciós *típusváltás*kor központilag szervezett elméleti és gyakorlati továbbképzésben kell részesíteni a kocsizó állományt, aminek során elsajátíthatják a korábban megszokott típusoktól eltérő vezetési stílust követelő jármű pozitív és negatív tulajdonságait.

4. Ezen tülemenően már csak egyetlen feladat marad: az utóbbi években sikeresen megkezdett *személyiségformálást* tovább folytatni annak érdekében, hogy a rendőr akár a kívülállóként észlelt, akár az ellene irányult vélt vagy valós szabályszegés esetén – lett légyen az bármilyen durva – a bűnüldöző szerepéből ne billenjen ki, és ne változzék embervadásszá. Meg kell tanítani őket – különösen a fiatal és az életkor jellegzetességeiből is adódóan még heveskedő fiatalokat – arra, hogy képesek legyenek veszteni, alul maradni, mert csak így őrizhetik meg nyugalmukat, belső lelki békéjüket, önbecsülésüket. Ez szolgálja érdeküket.

5. Lényegében e kérdéskörhöz kapcsolódik a többnyire épp a *kisebbrendűségi komplexusra* visszavezethető kivagyiság veszélyes megnyilvánulási formáinak a visszaszorítása. A rendőrségnek – sajnos – *belső ellenőrzéssel* gondoskodnia kell arról, hogy még idejében kiszűrje azokat, akik sorozatosan és minden parancsban foglalt indok nélkül megszegik a közlekedés legalapvetőbb szabályait, közöttük is elsősorban a sebességhatárok átlépésének tilalmát. Ennek egyik lehetséges módja a sebességmérő műszer (tachográf) rendszeresítése a járművekben. *Jogkövető rendőrség nélkül nem létezik jogállam!*

6. A *felelősség és a felelősségre vonás* egyébként is – egyhén szólva – hiányos. Témakörünkénél maradv a következőket tartom megfontolásra érdemesnek:

– felelősség a munkaeszközért: a tapasztalatok azt mutatják, hogy az egyén sokkal inkább vigyáz azon vagyontárgyakra, amelyeket sajátjának érez. Ismét vissza kellene állítani az egy autó–egy vezető kapcsolatot (ami egyet jelentene az „egy Golfért két La-

dát” akcióval). Nemcsak sokkal szigorúbban kellene megtorolni a kocsirongálásokat, de a kocsitöréskor az autót vezető rendőrt egy ideig gyalogrendőrre kellene visszaminősíteni.

– felelősség a munkatársért: a kívánatos továbbra is az volna, ha a kezdő rendőr mintegy százezer kilométer megtételéig tapasztalt társ mellett dolgozna.

– felelősség a beosztottért: balesetmentesen vezető rendőrök egybehangzó véleménye szerint az apparátuson belül – részben a közvetlen felettesek kellemetlen döntésektől való tartózkodásban megnyilvánuló alkalmatlansága miatt – minden rendben van a jutalmazásokkal, de szinte semmi a *büntetésekkel*. A balesetekben vitán felül jogilag is vétkes, de a károkozás nagysága miatt bíróságra nem kerülő rendőrnek lényegében semmiféle megtorlással nem kell számolnia. A kezdők fizetésükbe így a lehetséges jutalmakat, kedvezményeket nagyon jól tudják kalkulálni, míg ezek megvonásával nem is számolnak. Ha másért nem, generálprevenációs megfontolásokból e gyakorlaton változtatni kellene. (Ez sajnos többek véleménye szerint arra is visszavezethető, hogy épp ezen beválást megkérdőjelező balesetzők esetében érvényes az állítás: „mindenki valakinek a valakije”. A szolgálati felettes – érthetően, ám el nem fogadhatóan – nem akar sem magának, sem más munkatársának kellemetlenségét.)

Az előző gondolatok természetesen nem zárja ki annak a lehetőségét, hogy balesetmentesen közlekedő rendőröket – előre kiszámítható módon – jutalmazni lehessen. Ma ugyanis erre sincs példa, bár ilyen gyakorlat korábban ismert volt. Jutalomra azonban csak az lehetne méltó, aki meghatározott időn keresztül – pl. öt év – bár

rendszeresen részt vesz a közúti forgalomban, sem saját, sem idegen hibás kocsikárt nem okozott. Bár a követelményszint első pillantásra eléggé magasnak látszik (s ez meg kellene mutatkozzon a jutalom mértékében is!), mégis elismerésre méltóan sokan teljesíthetnék.

Változások szükségessége

A rendőrség apparátusa része az ország állami intézményrendszerének. Így a jelenlegi gazdasági bajok súlyos kárvallottjai közé tartozik. Azok, akik döntenek a pénzügyi feltételekről, ezek elvonásáról, valószínűleg még halvány elképzelésekkel sem rendelkeznek ezek rövid és hosszú távon jelentkező hatásairól. A kormányzatnak valószínűleg nincs igazán fogalma arról, hogy ha ezeket a terveket végrehajtják, milyen hatásokat eredményez ez a „végeken”? (Olyan mellékes apróságokról nem is szólva, hogy ezen autók egy részéhez a kormánynak és az ORFK-nak annyi köze van, hogy saját rendszámát szereltette rá és üzemelteti. A kocsikat nem állami közpénzből, hanem magánadományokból gyűjtötték, részben azok, akik vezetik azokat. Mindez ideig nem jelent meg olyan „kiskapu”, amely szerint a karcúsítás alá eső kontingensbe e kocsikat ne kellene beszámítani. E rendelkezésből okulva a belügyi vezetésnek egy ideig bizonyára nem kell attól tartania, hogy mindenféle „gyanús” szervezetek, magánalapítványok adományainak, támogatásának elfogadásában vagy visszautasításában kell döntést hoznia.)

Ami egyértelműen megállapítható és orvosolandó, az a következőkben foglalható össze:

1. Sürgősen növelni kell a gépjárműállományt, mert jelenleg gyakran már nem a rendőrhány, hanem a kocsihány akadályozza a közterületi ellenőrző munkát. Erőteljesen megfontolandó, hogy a szervizelés szempontjából rövid távon olcsó, hosszú távon igen drága, s a hazai útviszonyokra teljességgel alkalmatlan jelenlegi kocsipark helyett ismét vissza kellene térni a Ladákhoz, amelyek ugyan rövid távon drágák, hosszú távon azonban olcsók, s egy Golf vagy Ford árából két Lada vásárolható. A végrehajtott állomány, amelyik nap mint nap küszködik az új technika „áldásaival”, szinte egyöntetű abban, hogy a következő nagy kocsicserénél a jelenlegi típusokat többé nem volna szabad a rendőrségnek használnia.

2. Vidéken visszatérő probléma e korszakunknak mondott kocsik szervizelése.

3. Külön probléma a megkülönböztető fény- és hangjelzés. Mint ismeretes, ellentétben a legtöbb nyugati országgal, nálunk vagy egy tucat különféle ilyen berendezés üzemel. Egy részük a hazai ipar – gyakran sikeresnek egyáltalán nem mondható – fejlesztése.

4. Szükség volna a rendőrség adminisztrációs tevékenységének a 20. század végi technika színvonalával való harmonizálására. A számítástechnika eszköztárát a jelenleginél sokkal szélesebb körben lehetne és kellene alkalmazni; elsősorban a nyomtatvány- és adatkitöltés területén lehetne a rendőrök válláról sok terhet levenni.