

A közlekedésbiztonság kontrollja 2003

Közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés: úgy tűnik, a harmadik évezrednek is örökzöld témája marad. Miként sajnós az is, hogy Magyarország – most már valóban az EU-csalakozás küszöbén – mikor tud a nyugati nagy család közlekedésbiztonságának legalább a középmezőnyébe kerülni. Mikor tudjuk utolérni, ha nem is a skandináv országok vagy Nagy-Britannia, de legalább a velünk legszorosabb kapcsolatot fenntartó németek vagy osztrákok, esetleg Svájc biztonságát. Vagy: hogyan leszünk képesek azt az Európai Unióban elhatározott döntést végrehajtani, ami szerinti a baleseti halottak számát 2010-re – 2000-hez képest – legalább a felére kell mérsékelni. E nálunk is elfogadott tervvel szemben tény, hogy 2002-ben többen haltak meg, mint két évvel korábban. A mi tendenciánk a legutóbbi években – legalábbis egyelőre – mintha nem az elvárt irányba haladna. E sorok papírra vetései a 2003. évi eredmények még kétesélyesek...

Mentség természetesen van elég. Ilyenek: az autópályák – mint a legbiztonságosabb utak – alacsony száma; vagy: a járműpark – ami a balesetek kimenetelében döntő szerepet játszik – elavultsága; vagy: a rendszerváltás óta tartó értékvltség – aminek következtében mind az emberek, mind a hatóságok elvesztettek számos erkölcsi kapaszkodót, újak meg még nem születtek a helyükbe; avagy: az államháztartás szerény képessége – ami a közalkalmazottak pénzügyi és infrastrukturális helyzetére gyakorol kedvezőtlen hatást. Ezek mind-mind igaz tények. Olyanok, amelyek sem azokat nem érdeklik, akik e sanyarú helyzet következtében veszítik el hozzátartozójukat, rokkannak meg örökre, válnak munkaképtelenné. De – és ma már ez sem megvetendő szempont – azok sincsenek ezekre a tényekre, a tényeken alapuló magyarázatokra tekintettel, akik abból a szempontból vizsgálják az országot, hogy eléggé biztonságos-e beruházásaik számára. Ugyoncsak nem fognak különösebb figyelmet szentelni azok sem magyarázó érveinknek, akik néhány év múlva majd azt nézik meg: melyik európai ország hova jutott 2010-re, mit teljesített, s mit nem azokból az elvárásokból, amelyeknek az EU nagy családjának többsége eleget tett.

Bűnözéskontroll – kitekintés

Az emberi viselkedés szabályozásának az elmúlt másfél évszázad alatt számos változatát ismerhettük meg. Ezek azonban – bizonyos, nem csekély részletkülönb-

séggel – alapvetően négy fő csoportba sorolhatók, úgymini: a punitív (büntető), a kezelő, a resztoratív (helyreállító) és a megelőző kontroll. Mindegyik mögött egy-egy fajta meggyőződés áll. A más-más nézetet vallók ezért úgy vélték (vélik): az általuk favorizált kontrollfajta a leginkább alkalmas arra, hogy a hatalom által deklaráltan preferált normák követésére rávegyék azokat (is), akik egyébként szembeszegülnek azokkal az elvárásokkal, amelyeket a többség érdekére hivatkozással a hatalomgyakorlók kiemelkedően fontosnak tekintenek. A fontosság egyik jele, hogy a normák megszegését szankciókkal fenyegetik, és a normasértőket büntetésekkel sújtják. E körbe tartozik, többek között, a szabálysértési jog szankciórendszeré és – ultima ratióként – a büntetőjogi jellegű hátrányokozás.

Az egyes irányzatok mögött más-más filozófiai megfontolások állnak, amelyekről ezúttal nincs lehetőség részletekbe bocsátkozni. A punitív viselkedésszabályozásról azonban annyit el kell mondani, hogy ez puritánságának és világos, egyszerű logikájának köszönhetően nehezen kikezeshető. Ez nem lúz semmi célkövetkezmenyt a büntetéshez. Azt mondja (erőteljes leegyszerűsítéssel), hogy a (büntetőjogi) büntetésre szükség van, mégpedig azért, hogy a normasértő listában legyen azzal: tette a társadalom mértékadó többsége számára elfogadhatatlan. A – képviselői által reprezentált – társadalomnak jogos igénye, hogy elvárja minden tagjától a közösség fennmaradása szempontjából legalapvetőbb normák betartását. Ultima ratio, mert ez azt is jelenti: az egyénnel szemben semmiféle egyéb eszköz nem alkalmas arra, hogy normakövetését kikényszerítse. Nem foglalkozik azzal, hogy a büntetés alkalmas eszköz lehet-e, lesz-e arra, hogy a megbüntetett a továbbiakban másként cselekedjen, s tartózkodjon bizonyos káros döntésektől, majd a rákövetkező cselekedetek végrehajtásától. A büntetőjog – a jogalkalmazón keresztül – a többségnek „üzen”: az adott egyén normasértését nem tűri, s ebből következően ugyanezt nem enged meg senki másnál sem. Az csak a gondolatkörhöz csatlakozó – szerencsés esetben megvalósuló – járulékos eredmény, ha a büntetést elviselni kénytelen személyre a büntetés olyan kedvező hatást gyakorol, hogy a továbbiakban tartózkodik a törvénysértéstől. A büntetés igazi hatása egyrészt a tilalom deklarálásában, másfelől a deklaráció generó/prevenációs következményében van: azáltal, hogy a jogalkalmazó tudatosítja a normasértés tilalmazottságát, azokat tartja vissza (retenti el) a jogsértéstől, akiknek egyébként erre – szóban, ill. ugyanacsak nem részletezhető oknál fogva – hajlandóságuk lenne, törtéjzen ez akár: szándékos, akár gondatlan formában.

Arra ma már számos tudalmi adat van, hogy akár a kezelő, akár a resztoratív bűnözéskontroll nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Részisikereket el lehetett ugyan érni, azonban – éppen az okoknak és oksági összefüggéseknek egyfe-

lól megismerhetetlensége, illetve nehezen megismerhetősége, másrészt befolyáshatalatlansága, illetve nehezen befolyásolhatósága miatt – a normasértők befolyásolására, illetve a normasértések elkerülésére többnyire nincsenek evalválható hatással. Talán emiatt is ideillő észrevétel: jelen világunkban – ahol az anyagi megfontolások minden korábbinál nagyobb szerepet játszhatnak – elsősorban (pontosabban: legfeljebb) azok a preventációs beavatkozások számíthatnak a politikai döntéshozók jóindulatára, amelyek hatásaként rövid időtávon belül is mérhető változások következnek be.

Prevenció – kitekintés

A bűnmegelőzés – általánosan elfogadott definíció szerint – a bűnözés és a bűnözéstől való félelem elleni állami és nem állami beavatkozások összessége. Ez a meghatározás nem csak a magyar, de az európai irányadó szakmai állásfoglalásokkal is egybecseng.

A bűnmegelőzés „épitményéről”, annak részterületeiről a magyarországi szakemberek, intézmények részben eltérő nézeteket vallanak. Ugyanígy különbözőek a preventió súlypontjairól, a prioritásokról vallott elképzelések. Úgy tűnik, hogy van olyan elképzelés, amely szerint a társadalmi bűnmegelőzés a teljes preventiót átölel, lényegében annak helyébe lép. Ezzel szemben – már ahol ezt a fogalmat használják – a társadalmi bűnmegelőzés a kriminálpreventciónak csak egyik fajtája. Ha a nemzetközi (akár angol, akár német nyelvű) szakirodalom vesszük górcső alá, a kriminálpreventió eszközeinek osztályozásával foglalkozó tanulmányok lényegében két nagy kategóriát említenek: egyik a szituációs, a másik a társadalmi (angolul: social [rikán: societal] crime prevention) (vagy: közösségi [németül: gemeinwesenbezogene Kriminalprävention]) bűnmegelőzés.¹ Van azonban olyan álláspont is, amelynek képviselői a szituációs bűnmegelőzést tartalmilag két részre osztják. Az egyik (bár szűkített tartalommal) megtartja az eredeti elnevezést, és önálló részterületként, külön elnevezés alatt kezeli a környezeti preventiót, s harmadikként említi a társadalmi megelőzést. A közösségi bűnmegelőzés fogalomhasz-

¹ Érdemes hivatkozni Knutssonra, aki szerint „a bűnmegelőzési intézkedéseket gyakran két csoportra osztják: a társadalmi [social] és a szituációs megelőzésre”. Vö: A. Bottoms: Crime prevention facing the 1990s. Policing and Society, 1/1990. A társadalmi megelőzés célja különféle, a bűnözéssel kapcsolatban álló társadalmi folyamatok és körülmények megváltoztatása. Vö: F. Gladstone: Co-ordinating crime prevention efforts. Home Office Research Study No. 62. London HMSO 1980. Lásd: J. Knutsson: The Swedish Experience of Situational Crime Prevention. Studies on Crime and Crime Prevention, vol. 7, no. 2., 1998, pp. 189–212.

nálata helyébe német nyelvterületen elsősorban a kommunális prevenció lép. A kérdéskör legfrissebb szakirodalmi óriási: elég, ha az internet valamelyik nagy keresőprogramjába üljük be a keresett kifejezéseket.

A szakirodalom tanulmányozása még egy figyelemre méltó adalékkal szolgál: ma már mindenütt első helyen szerepel a felsorolásokban a szituációs (vagy a szituációs és környezeti) megelőzés, s csak ezt követi a közösségi prevenció. A szituációs megelőzés kezdeményezője – nem véletlenül, hiszen ez a szervezet van a legelőbb és legfontosabb információ birtokában – többnyire a rendőrség.² Az utóbb említett prevención pedig – hűen a kifejezés etimológiai tartalmához – főként a közösségek (önkormányzatok, civil szervezetek) bűnmegelőzési tevékenységét tárgyalják.

Nem ez a legmegfelelőbb fórum annak részletezésére, hogy a bűnmegelőzés nemzetközileg egységes fogalomkezelésének magyarországi megcsonkítására tett kísérletek mennyire nem segítik, sőt kifejezetten hátráltatják a bűnözéskontrollnak ezen, amúgy is nehezen formálódó területén felelősen tevékenykedni kívánó hatóságoknak, intézményeknek közösségeknek és a szakmát művelni szándékozó egyes embereknek a hatékony munkáját.

A szituációs és a közösségi bűnmegelőzés – ha jól működik – egymást kiegészíti. Az előbbi – és a továbbiakban erről még részletesen lesz szó – az ember–környezet dimenzióban és a maga konkrétságában térképezi fel a valóságot és fogalmazza meg a feladatokat.

A szituációs bűnmegelőzés „alapfilozófiája”, hogy a bűnözés visszaszorítása elsősorban a bűnalkalmak csökkentésén keresztül érhető el. Ezért a szekunder prevenció fő feladata a bűnalkalmak struktúrájának megváltoztatása, ami leginkább a környezeti elemek olyan kialakításával érhető el, ami a többé-kevésbé racionáli-

2 Ezt részletezi az úgynevezett SARA-modell. [Ez a következő szavak együttese: Scanning, Analysis, Response, Assessment.] Egyik korai bemutatását lásd: J. E. Eck – W. Spelman: Problem-Solving: Problem-Oriented Policing in Newport News. National Institute of Justice, Washington, 1987. Idézi: M. Smith: Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situational crime prevention. *Crime Prevention Studies*, vol. 9, 1998, pp. 67–88.

A kutatói gyűjtemény – Kanadától Ausztráliáig és az Amerikai Egyesült Államoktól Svédországon át a Német Szövetség Közlőrsoráig – egységes abban, hogy a teljes szekunder prevenció „gazdája”, valamennyi részterületének sikeres műveléséért felelős intézménye a rendőrség. Lásd erre a régebbi szakirodalomból E. Kübe: Systematische Kriminalprävention. BKA Forschungsreihe Sonderband Wiesbaden, 1987, S. 271. ff. Újabbán pedig a CPTED-programok realizálásával kapcsolatos internet-szakirodalmat. Lásd még: Kriminalprävention aus Sicht der Polizei eine Aufgabe auch für Architekten und Stadtplaner? http://www.edoca.net/Resources/Articles/Kriminalpraevention_eine_Aufgabe_Jur_Stadtplaner_Internetvers.pdf Jellemző a várostervezés–építészet–rendőri együttműködés. Nagy-Britanniában ennek például több mint 30 éves a hagyománya.

son gondolkodó potenciális bűnelkövetői eredeti szándékától eltéríti.³ A bűnalkalmak koncentrálti csökkentése pedig a bűnözés egészének erőteljesebb csökkenését eredményezi.⁴ Fontosságának hátterében elsősorban az a felismerés áll, hogy a szituációt gyakran inkább és gyorsabban lehet megváltoztatni, mint az emberi magatartást. Ez elsősorban az épített környezetre vonatkozik.⁵

A közösségi bűnmegelőzés az állami-politikai szervezetek, továbbá a nem állami, elsősorban kommunális intézmények dimenziójában vizsgálja a jelenségek okait, s tesz erőfeszítéseket egyrészt az elkövetői kör szűkítésére, másrészt a sértetli kompenzáció lehetőségeinek kidolgozására és megvalósítására.

Szituációs megelőzés – a baleset-megelőzés legfontosabb eszköze

A bevezetőben felsorolt nemzeti lemaradások lényegében számos feladat megfogalmazását is tartalmazzák. Ill még egy szempontra célszerű a figyelmet felhívni: nem elég a biztonság növelése, ezzel ma már azonos fontosságú a jelenleginél sokkal jobb biztonságérzet megteremtése. A célként kitűzött megvalósíthatósága nem egyszerű, noha – mint látni fogjuk – a kétő egymásra kölcsönösen hat, segíti (vagy rontja) egymás eredményét.

A közlekedésbiztonsági kutatások, az ezekre alapozó megelőzési intézkedések hagyományosan az ember–jármű–környezet dimenzióba rendezik megállapításai-



3 Vö: R. V. Clarke: *Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope*. In: M. Tonry – N. Morris (eds.): *Crime and Justice: An Annual Review of Research*, vol. 4., 1983, University of Chicago Press, Chicago. Idézi: M. Smith: *Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situational crime prevention*. *Crime Prevention Studies*, vol. 9., 1998, pp. 67–88.; továbbá Kube: i. m. 19. o. Smith utal arra, hogy ennek a dolgozatnak – tematikailag – előfutára C. R. Jeffery: *Crime Prevention Through Environmental Design*. Beverly Hills, CA: Sage, 1971-ben (majd 1977-ben újabb) megjelent könyve (2nd edition Beverly Hills, CA: Sage) csokigy, mint O. Newman: *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. New York, Macmillan, 1972-ben napvilágot látot, mind a mai napig megalapozónak számító műve.

4 Bővebb kifejtését lásd M. Felson – R. Clarke: *Opportunity Makes the Thief – Practical theory for crime prevention*. Paper 98 der Police Research Series der Policing & Reducing Crime Unit des Research, Development and Statistical Directorate des Britischen Home Office, London, 1998. Ismerteti: H. Koetzsch: *Die Kriminalprävention* 3/1999. számában, a 116–117. oldalon.

5 Így Monahan-Klassen, idézi Kube: i. m. 30. o. Más vélemény szerint azonban az épített környezet biztonságosító kialakítása még a primer prevenció körébe tartozik. Így: R. Northall (Hrsg.): *Handbuch der Kriminalprävention*. Nomos, Baden-Baden 1997. 3. Primäre, an der Wurzel ansetzende Prävention, 3.3.1. Wohnfeld und Stadtplanung, különösen S. 8–37. E szerint az állóspont szerint a primer és a szekunder prevenciót az választja el egymástól, hogy ez utóbbi az előbbinél kevésbé összpontosít a kirefektáltelekre, s erősebben a telthez vezető interakciós folyamatra. Erre vezethető vissza, hogy az angloamerikai tudalom a szekunder prevenciót a szituációs prevencióval azonosítja. Vö: Northall: i. m. 4. o. Sekundäre, risikoorientierte, Prävention, 4.1. Verminderung des Täterrisikos, p. 1.

kat. A kriminológiai ismeretek fényében ebben a rendszerben – annak tudástartal-
mát nem érintő, ám a rendszer homogenitását elősegítő – minimális átrendezésre
kerülhet sor. A korábbi három egység kettőre korlátozódik, mégpedig egyrészt az
emberre, másfelől az emberi körülvevő környezetre. Az ember kategóriájába pe-
dig két szereplő kerül (ne feledjük!, szituációs megelőzésről van szó, tehát közleke-
dési szituációmegoldási feladatokkal kell megbirkóznunk!): egyrésztől a balesetoka-
zó (ha büntelődési megítélés alá esik a jelenség: az elkövető), másrésztől – ha van
ilyen – a sértett. A környezet kategóriája ugyancsak két részből tevődik össze, úgy-
mint a jármű és az épített (a közlekedés szempontjából releváns) környezet, azaz
a közút és tartozékai, valamint mindazok a környezeti elemek, amelyek a közleke-
dő ember viselkedését – pozitív vagy negatív irányban – befolyásolni képesek. Az
okok kutatását, csakúgy, mint a prevenció fő csapásirányait, ennek az osztályozás-
nak megfelelően szoktuk kezelni.

A korszerű, szituációorientált megelőzés a lehetőségeket nemzetközileg elfoga-
dott, s korábbról már megismert rövidítéssel ismét „a 3E” alatt tárgyaljuk. Mint emlí-
keztetés, a részterületek: a nevelés (Education), a mérnöki lekövetés (Engineering)
és az ellenőrzés (Enforcement).

A prevenció célkitűzés kettős: egyrészt gondoskodni kell a saját élet és vagyon
védelméről, másfelől el kell kerülni azt, hogy másoknak személyi vagy anyagi sérel-
met okozunk. A célok kitűzése után mindhárom területen meg kell szabni a hatás-
irányokat (azaz: kiknek szól?, a tartalmat (miről szól?) és az eszközöket (mivel le-
het megvalósítani?).

Érdekes erkölcsi kérdéseket vet fel annak elemzése, hogy valamely viselke-
dés tanúsítója során szabad-e másnak fizikai vagy vagyoni károkozással nem já-
ró sérelmet okozni. Befér-e az átlagember-mentalitásba – ami a közlekedésben
mindig a konkrét döntés, az azt követő magatartás megítélésének zsinórmértéke –
az, hogy a másikat mozgásában tudatosan vagy akaratlanul gátoljuk, szándékolt
viselkedésében akadályozzuk, megijeszítjük, bosszúságot okozunk neki stb. A je-
lenlegi keretek között ennek kifejtésére nincs mód, azonban utalok arra: a közleke-
désben is valamely balesetkiváltó ok gyakran időben és térben elválik a konkrét
végeredménytől.

Az előbbtől nem független annak értékelése, hogy a kockázatvállalás mértéke
mikor, milyen körülmények bekövetkezésekor fordul át megengedettől tilalmazottba.
Azt ugyanis nem volna helyes állítani, hogy a baleset bekövetkezésének veszélyét
magában rejtő rizikó vállalása minden körülmények között tilalmazott magatartás. En-
nek elfogadása esetén magát a közlekedést számolnánk fel. Az pedig evidens, hogy
egy bizonyos határt akár mennyiségi, akár minőségi értelemben állépt kockázatvál-
lalás tilos. Mégpedig azért, mert a kockázatvállalással elérhető nyereség valószínű-

sége lényegesen kisebb, mint a korbekövetkezés lehetősége. Kérdéses azonban, hogy hol húzódik ez a határvonal, ki, mivel, hogyan jogosult vagy éppenséggel köteles ezt mérni, s a határtí álléppóvel szemben ki, milyen alapon és miként járhat el.

A továbbiakban a névles és a mérnöki munka vonatkozásában csupán vázlatosan kívánom mondanivalómat összefoglalni. Részleteesebben fejtem ki viszont a harmadik E-ről: az ellenőrzés – nyomatékosan a kriminálpreventív kontrolltevékenység – területéhez kapcsolódó gondolataimat.

Az első E-hez (Education) fűzött néhány gondolat:

1) Tudásfokozás

Ismeretbővítésre van szükség a gépjármű-közlekedéssel kapcsolatos szociális, pszichés és fizikai törvényszerűségek jobb megismerésére. Ezek többsége az általános ismeretbővítés körébe tartozik, s ezért egyrészt a NAT-ban, másfelől a speciális továbbképzéseket nyújtó – középfokú – oktatóanyagokban kell hogy helyet kapjanak. Az eredményes munkához részint a jogi környezetnek kell változnia (kötelezővé tett minimumok deklarálásával), részint a pedagógusok szemléletváltóására van szükség. Hasznos segítséget nyújthatnának a későbbiekben a pedagógus-továbbképzés molarjaként kiválasztható szakreferensek⁶.

2) Mentalitásváltoztatás – az érdekek

A biztonság mint érték tisztéletének kiterjesztéséhez segítséget nyújthat az egyéni érdekesség növelése. Az eddiginél következetesebben kell jutalmazni a jó, és büntetni a rossz teljesítményű felmutató járművezetőket. Sürgető szükség van a „cégautók” esetében is a bonus-malus rendszer bevezetésére. Elfogadhatóan, hogy a legnagyobb kilométer-futásteljesítményt produkáló autók vezetőit – esetleges „belső” anyagi ösztönzőkön túlmenően – semmiféle intézményes eszköz ne készítse a balesetmentes közlekedésre. Ez egyébként igazságtalan is azokkal szemben, akik kénytelenek saját nevükre íratott gépkocsival részt venni a forgalomban. Az úgynevezett kiemelt szabálysértések elkövetőivel szemben a biztosítóársaságoknak különleges érzékenységet kellene tanúsítaniuk. (Például a kötelező vagy a casco-biztosítások bizonyos mértékű korlátozásával, megemelt önrész fizetésére kötelezéssel is lehet ösztönözni nemcsak a magán, hanem a céges kocsikat vezető gépjárművezetőket, miként ez a nyugat-európai országok többségében több évtizedes gyakorlat.)



⁶ Talán nem teljesen emlékeznek arra, hogy a rendszerváltás előtt – ugyanilyen elnevezéssel – felkészült pedagógusok szárai segítették az iskolákban a közlekedésbiztonsági munkát. Felkészülésükben, szakanyagokkal kiegészítő folyamatos ellátásukban, továbbképzésükben országjáró vállalt az akkori Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT). (Erről lásd részletesebben Kolonovics László tanulmányát a számunk 78. oldalán.)

3) Mentalitásváltoztatás – az érzelmek

A közlekedési konfliktusok jelentős része mélyen rögzült előítéletek, szándékos konfrontációk empirikusan nem igazolt vélelmezésén alapul. Ezzel a beállítódással a közlekedők egymásban nem partneri, hanem eleve ellenséget látnak, akit le kell győzni, meg kell leckéztetni, másképp kell tanítani stb. Túl azon, hogy erre a feladatra nem a közlekedők, hanem az őket felügyelők (így például a rendőrség) hivatottak, a mentalitás eleve kirekeszti a közlekedési zavarok legtipikusabbjait, a pusztá figyelmellenségre, elővigyázatlanságra visszavezethető magatartáshibákat. (A jelenlegi hibás beállítódást erősítik a közlekedők agresszív beállítódására utaló gyakori hatósági megnyilvánulások is.) E rossz szemlélet megváltoztatása érdekében kívánatos a mélyebb baleseti és közlekedési konfliktuselemzés – benne részletezve az ügynevezett elkövetői és az ügynevezett sértetti szerep lényegét, a megelőzésre kínálkozó lehetőségekkel együtt.

4) Szituációsmeret, szituációuralom

A speciális ismeretek körében kell említést tenni a jelenleginél sokkal általánosabb jelleggel elterjesztendő továbbképzésről. E képzési formának egyrészt a mindál lényegesen szélesebb körű megcélózása és sikeresen elérése, másrészt a képzés terjedelmének ki kell bővülnie. Nem elegendő – bár nagyon fontos – a jármű uralásának, erős és gyenge pontjainak pontos megismerése. Ezzel egyenrangú fontosságú a kezdő vezetők veszélyfelismerési képességének és készségének kiformálása. Magyarországon is el kell terjesztetni – és standardizálni – azokat az ismereteket, amelyek megalapozzák, hogy a fiatalok ne csak mintegy 60 ezer és 100 ezer kilométer megtételét követően – járjérszt a szerencsétől függően – a saját vagy a más „bőrén” tanulják meg a tipikus veszélyhelyzetek előjeleit. Megfelelő technikákkal a defenzív vezetés alapjait a kezdő vezető mintegy 10 ezer kilométer megtételét követően már képes elsajátítani. Így épp akkor szembesülhet elméleti tudásának súlyos korlátaival, amikor már abban a tudásban kezd el részt venni a forgalomban, hogy technikailag uralni képes járművét, tehát azt képzelet magáról, hogy tud autót vezetni. Ezáltal röviden említést érdemes tenni arról a Magyarországon legalább három évtizedes múlttal rendelkező hitről, miszerint minél jobban ismeri valaki minden részletében a KRESZ-t, annál nagyobb esélye van a balesetmentes közlekedésre.⁷ Ezt



7 A KRESZ-szabályok szűkítése mári az óvodában magindul, s tart az öregkorig. Néhány apró részletszabály nem ismerése bukáshoz vezethet az autóvezetői vizsgán. A szabálysmeret fontos szempont a közlekedésben rosszul helytálló járművezetők átalapellmzése során. KRESZ-velétkedők dömpingje zajlik az év bizonyos évszakaiban. Arról alg esk szó, hogy a jó és a rossz közlekedési magatartási tanúsító járművezető szabálysmerete között – valamennyi ilyen felmérés tanúsága szerinti – gyakorlatilag alig van, vagy egyáltalán nncs különbség. Arról nem is szólv, hogy nemég egy kereskedelmi televízió a tárgyú vetélkedésben megbukott az egész ország. (Szerencsére ezért a valóságban ilyen rosszul nem állunk...)

a szemléletet az idő jócskán túlhaladta.⁸ Itt lenne az ideje annak, hogy a szabályismeret fontosságát, jelentőségét és szintjét a megfelelő helyre tegyük! Más ismeretszintre van szüksége az utcán intézkedő rendőrnek (ő az, akinek – enyhe túlzással, ólmából felébresztve is – minden részletszabályt tudnia kell, vagy legalábbis kellene), a gépjármű-vizsgabiztosnak (a helyzet csaknem azonos, mint előbb), a balesetek után belépő jogalkalmazónak, s végül a gépjárművezetőnek. Tény, hogy a jogismeret még nem jelent jogkövetést, továbbá nehéz volna egy-egy baleseti helyszínelőnek, közlekedési bírónak, akár több évtizedes gyakorlat birtokában is akárcsak egyetlen olyan baleset emlékéit felidézni, amelyben nem a jól ismert szabályok be nem tartása okozott tragédiát, hanem valamely szabály ismeretének hiánya. Ebből pedig az következik, hogy a biztonságos közlekedés súlypontját (mint ezt valamennyi fejletlen motorizált országban már évtizedek óta cselekszik) a részletes, aprólékos jogismeretről a szituációmegoldás képességére és készségére kell áthelyezni.

A második E-hez (Engineering) néhány megjegyzés:

1) Eurakonform időszakos műszaki vizsgálat

Az Európai Unió általánosan megismert országokban az időszakos műszaki vizsgálatot mindenütt azonos módon, és kizárólag országos hálózattal és pontosan azonos felszereltséggel rendelkező cégek végzik. Valamennyi országban kevés ilyen vizsgálóhely van, ott azonban pontosan azonos módon, szigorúan ellenőrzött technológiai láncban folyik a felülvizsgálat. Ugyanítt végzik el azokat a soron kívüli vizsgálatokat is, amelyekre a rendőrség küldi el a műszakilag nem kifogástalan állapotban lévő járműveket, s ahol a javítások után kiállítják a rendőrség számára az igazolásokat. (Az ugyanis kevés, ha a műszaki hibáért a rendőrség büntet, de később senki nem foglalkozik azzal, hogy a megbüntetett a hibaelhárítást szakszerűen elvégeztette-e.)

Különösen az EU-csatlakozás után iorthatatlannak látszik a jelenlegi, a korrupció és a dilettantizmus, a leltismeretlenség és a szakszerűtlenség keverékét jelentő „vegyes” vizsgáztatási rendszer fennmaradása. Régióként egy állomás fenntartása indokolt.



⁸ A meghaladottság időben túllépi a három évtizedet. A hetvenes évek elején az OKKIt-ban folyó kutatások bizonyították kézzelgőhatóan azt, hogy a legjobb szabályismerettel az itas balesetelközök, a leggyengébbel a rendszeres KRESZ-továbbképzésben részesülő, sok százezer kilométert balesetmentesen vezető hivatásos járművezetők rendelkeznek. Akkoriban ennek az eredménynek a nyilvánosságra hozatala szakmai berkekben kisebbajta bírányt okozott. Lehet, hogy a helyzet azóta mi sem változott?

2) Időjáráshoz alkalmazkodó (téli–nyári) gumiabroncs-használat

Sok éves tapasztalat, hogy a járművezetők jelentős része nem vagy csak megkésve áll át a téli vezetésre. Ennek egyik előfeltétele a téli gumiköpeny használata. Az utóbbi évek tömegszerencsétlenségei, téli időszakban előforduló útkadályai arra figyelmeztetnek: nem lehet kizárólag a járművezetők belátására bízni a gumiköpenycserét. Ez egyaránt vonatkozik a személy- és (fokozott mértékben) a nehéz gépjárművek vezetőire. Bebizonyosodott, hogy az úgynevezett téli–nyári gumiköpeny egyik évszakban sem megfelelő. Bár a közlekedésbiztonságnak vannak anyagi megfontolásai is, azonban, miként a biztonsági gyermekülést is kötelezővé teszik ma már a jogszabályok, és egyre szűkül a választási lehetősége az autósoknak arra vonatkozóan is, hogy vesznek-e autójukba légszékot vagy biztonsági fejtámlát, úgy ezt a biztonsági szempontot sem szabad a jövőben figyelmen kívül hagyni. Ősziól tavaszig a téli, tavasztól ősziig a nyári gumiabroncs-használat követelmény kell hogy legyen.

3) Gépjárműpark korszerűsítése

Az utóbbi években – a meg-megújuló nyugati roncsimport-törekvések ellenére – a járműpark összetételében kedvező változások voltak megfigyelhetők. Ennek motorja – helyesen – eddig a környezetvédelem volt. A jövőben ezzel egyenrangú követelmény kell hogy legyen a biztonsági szempontból „lapados” autóimport korlátozása. Amint a környezetvédelmi megfontolásokban a jogszabályok egyre kevésbé ismernek kivételeket (bár a magasabb színvonal több beruházást igényel), úgy a biztonsági követelményeknek megfelelő műszaki színvonal – legalább az országba akár használtautó-, akár újautóimport keretében behozott gépjárművek esetében – elvárható követelmény.

4) Láthatósági követelmények szigorítása

A járművek észlelhetőségének nagy jelentősége van a súlyos kimenetelű balesetek bekövetkezésében. Elsősorban a kerékpárok éjszakai láthatóságának javításában van szükség frontáltörésre. A magyarországi akui probléma a túlünk nyugatra eső országokban lényegében ismeretlen. Elhatározás kérdése, hogy a korábban is ismert megoldásoknak (fényvisszaverő prizmákkal árult kerékpárok, követekezes ellenőrzés, nem rendőri szervezetek eredményes bevonása a felvilágosításba) sikerül-e érvényt szerezni. Azt végre be kell látni: a kivülgítatlan gyalogosok és kerékpárosok elütésének a gázoló gépkocsivezetők felelősségre vonásával nem lehet elejét venni. Ellenkezőleg: minden egyes elütés üzenet a védtelen partnernek: a baleset a másik felelősségi körén belül megelőzhető lett volna, tehát: nem kell nagyobb gondosságot tanúsítania. Ez azonban nem egyéb, mint az elvárhatóság körének ma már megengedhetetlen kiszélesítése.

5) Láthatósági követelmények szigorítása (közúti jelzések), környezeti dizájn

A jogi feltételek jelenleginél kedvezőbbé tételével szükséges, hogy a közlekedők helyes tájékozódása javuljon. Olyan helyeken, ahol az átlagnál gyakrabban következnek be – akárcsak „pléhkáros” – balesetek, ott minden esetben fel kell tételezni, hogy a közlekedési környezet nem felel meg az „átlagember” elvárásainak. Ilyen helyeken elsősorban nem a járművezetők normakövetésének kikényszerítésére kell törekedni, hanem sokkal inkább a környezet olyan megváltoztatására, hogy az elvárásoknak a közlekedők többsége meg tudja felelni. A növekvő idegenforgalomra tekintettel az útbaigazítási adó teljes jelzésrendszer felülvizsgálatára van szükség. Túl a nemzetközi előírásokon, az Európai Unió országainak legkorszerűbb jelzésrendszerével kell ellátni a magyar közúthálózatot. A közúti jelzések felhívó jellege szerinti formálomszervezés tartalmaz általános elveket, azonban szükség van a helyi körülményekhez alkalmazkodó specifikációra. Számúzni kell a megtevesztő (például a járműforgalom szabad jelzéséhez képest késztelítve adott gyalogos szabad jelzés a kanyarodó forgalom irányában), a nem egyértelmű (például négycséves autópályán, az útbaigazítási szolgáltató transzparenseken nem az egyes sávokból lehetséges, sávonkénti továbbhaladási irányt jelző nyilak), a túlterhelési jelentő (például túl sok jelzés vagy szöveg egyazon helyen) és a hiányos jelzések (például városok ki- vagy bevezető irányjelzésének megszokódása) alkalmazását.

A környezeti dizájn, az említettek túlmenően, magában foglalja a köz- és közlekedésbiztonság szempontjainak érvényre juttatását, elsősorban a városi környezetben. Idetartozik – egyebek mellett – az útkereszteződések áttekinthetősége, az ülteti és a járda közötti állíthatatlan akadályok felszámolása, a gyalogosövezetek közlekedés- és közbiztonsági szempontjainak érvényesítése. Ehhez az elveket érvényre juttató jogi szabályozás és a mindenkor konkrét körülményekhez igazodó megvalósítás szükséges.⁹

A harmadik E (Enforcement) szoroson a bűnmegelőzéshez kapcsolódik. Kiemelésre kívánkoznak a következők:

- 1) Mind közrendvédelem, mind a közlekedésrendészet területén egyértelmű, az alkotmányos jogállamiság normáinak maradéktalanul eleget tevő alapelvekre és kritériumrendszerre van szükség a végrehajtáshoz és a bizonyításhoz.

⁹ Ezt a témakört a CPTED bővítés alatt összefoglalt tudományterület uralja. (CPTED = Crime Prevention Through Environmental Design, azaz bűnmegelőzés a környezeti dizájn segítségével.) M. Felson – R. Clarke: i. m., E. Kube: i. m., R. Narthoff (Hrsg.): i. m.

- 2) A végrehajtás csak akkor lehet sikeres, ha az ellenőrző apparátus minden egyes résztevékenységét – ellenőrzési fajtánként – az intézkedések sorrendiségét is pontosan rögzítő ügyvezetési checklista tartalmazza. Az improvizáció az ellenőrzés kritériumai kiválasztásának nem fogadható el. A szabályos végrehajtás minden egyes részeleme utólag kontrollálható és bizonyítható kell hogy legyen.
- 3) Felsőszintű állásfoglalás szükséges a normasértés kritériumainak meghatározásához (például követési távolság be nem tartása). A köz- és a közlekedésbiztonság végrehajtó apparátusa számára egyaránt hiányoznak azok a jogi támogatások, amelyek kibővítik a jelenlegi ellenőrzés lehetőségeinek körét. Külföldi gyakorlatnak megfelelően elvárás az éjszakai közlekedésben a lényyszóró-tompítási (és ennek ellenértéként a távolsági lényyszóró-használati) kötelezettség távolságtól függő definiálása. Ugyanígy távolság és/vagy időköz definiálásával kell egyértelművé tenni a követési távolság be nem tartásának a közlekedésre súlyos veszélyt jelentő mértékét. A jelenlegi jogi környezetben a legfelsőbb Bíróság – szakértői véleményeken alapuló – elvi vagy jogegységi döntései teremthetik meg a jogalapot a megfelelő intézkedésekre.
- 4) Elegendő személyi és tárgyi eszköz rendelkezésre bocsátása a hatékony munkához. A korszerű rendőrség – egyebek mellett – arról ismerhető fel, hogy lehetőleg minél kevesebb emberrel és minél több eszközzel végzi munkáját. Ehhez természetesen csak annak a ténynek a felismerését követően járhat el, hogy az ellenőrző munkában a legnagyobb és legrosszabban megterülő költségtenyező a szakemberképzés, illetve továbbképzés. Ennél több nagyságrenddel kevesebbe kerül a – mégoly gyorsan – amortizálódó gépek, gépi eszközök beszerzése és üzemeltetése. A magyar rendőrségnek – így a közlekedésrendészetnek is – magáévá kell tennie azokat a szempontokat és tendenciákat, amelyek a nyugat-európai országokban érvényesülnek. Ennek egyik sarkalatos jellemzője, hogy nem elsősorban létszámnövelésre, hanem a meglévő létszám hatékonyabb foglalkoztatására irányulnak a törekvések. A parlamentek alaposan megnézik, hogy mire szavaznak meg pénzt, s általában elutasítják a létszámemeléssel összefüggő kívánásokat, ugyanakkor – alaposan megindokolt esetekben – készek jelentős összegeket fordítani az infrastrukturális és technikai fejlesztésekre. Ugyancsak készséggel támogatják az emberek szakirányú továbbképzését. A hazai fejlesztési koncepciók ezt a szemléletet kell hogy kövessék, s véget kell vetni az – elsősorban a tisztai állomány körében megfigyelhető – alapszintű ülőképzésnek.
- 5) Szolgálatvezénylés korszerűsítése.
A szolgálatvezénylésnek – önkényesen ide sorolva az ügyeleti vezénylést is – szintén a hatékony munkavégzési kell szolgálnia. A központi ügyleteken szol-

gólait teljesítő személyek a legképzettebb, legrugalmasabb rendőrök közül kell hogy kikerüljenek. Munkájukat számítógépes informaiikai rendszernek kell támogatnia, ami egyrészt minden bejelentést kitörölhetetlenül rögzít, másrészt az egyes munkafolyamatok sorrendiségét is magában foglaló checklista rendelkezésre bocsátásával segíti a hibamentes munkairányítást.

6) Balesetelemző teamek

A szituációorientált baleset-megelőzés egyik alapfeltétele a statisztikailag rögzíthetőnél mélyebb ismeretek begyűjtése, kiértékelése és intézkedési javaslatok megtevése. Ezt célozzák azok az elemzések, amelyek a baleseti helyszíni szemlével egy időben, azzal párhuzamosan, és attól merőben eltérő céllal folynak. Ezeket az általában a biztosítótársaságok szövetségei által finanszírozott munkákat speciálisan képzett rendőrszt vezeti, a teamben részt vesz egy-egy orvos, igazságügyi gépjármű-szakértő, gépjármű- és úimérnök (forgalomszervezési szakember). Vizsgálataik tárgyai többnyire a halálos kimenetelű balesetek, a tömegszerencsétlenségek és az elszaporodó balesetek. A különféle szakemberek által felírt okokat összegezik, és javaslataikat eljuttatják az illetékes főhatóságok számára.

7) Hivatásos járművezetők speciális ellenőrzése

Az utóbbi évtized közlekedésbiztonsági veszélyeztető fejleménye a kamionok vezetőinek közreműködésével keletkező, gyakran nagyon súlyos kimenetelű balesetek. Épp ezért ezen járművek – és vezetőik – veszélyessége fokozott törődést tesz indokolttá. Magyarországon is ki kell alakítani azokat a speciális egységeket, a közúti hatósággal rendszeresen együtt dolgozó teameket, amelyek képesek az ezen járművek és vezetőik közlekedésbiztonságát szakszerűen és rendszeresen ellenőrizni. Az ellenőrzéseknek ki kell terjedniük a járművezető vezetésre képes állapotának ellenőrzése mellett a vezetett jármű esetleges nyílt és rejtett műszaki hibáinak feltárására is. A megismert hibákat, hiányosságokat pedig – külföldi szervezetek, érdekképviseletek előtt is védhető módon – bizonyítani kell.

Összegzés

A baleset-megelőzés lehetőségei kriminológus szemmel nézve a következő, tényekkel alátámasztott szemléletbeli változások, s az új gondolkodásra épülő gyakorlati munka által teljesedhetnek ki, s válhat e terület a bűnmegelőzés és a rendőri munka „sikerágozatává”, s járulhat a következő években jobban hozzá a nemzeti vagyon gyarapításához:

- 1) A megelőzést a veszélyhelyzetek idejekorán iörténő felismerésének lehetőségére kell alapozni. Ebben főszerep jut részint az embernek (ide értve a potenciális „támadót” és áldozatát egyaránt), továbbá az épített környezetnek. A későn észlelt hiba elhárításában (a konfliktushelyzetből való sikeres menekülésben), vagy a bekövetkezett baleset kimenetelének csökkentésében az ember(ek)en túlménően döntő szerepet játszik a jármű.
- 2) Az ember viselkedése akkor tekinthető megfelelőnek, ha szituáció-adekvát, azaz az adott út-idő dimenzióban biztonságos.
- 3) Számos tényező befolyásolja azt a végeredményt, hogy az ember viselkedése adott út-idő dimenzióban szituáció-adekvátnak tekinthető-e vagy sem. Alapvető fontosságú a döntési szükséglet felismerésének képessége, a döntési repertoár, és főként az a beállítódás, ami meghatározza, hogy a környezeti ingerekre – tudatosan vagy tudatlanul – milyen válaszreakcióval szolgál.
- 4) Minél erősebb valamely külvilági inger felhívó jellege, annál valószínűbb, hogy ez dominál az információfelvétel, feldolgozás során, majd a rákövetkező cselekvési megelőző döntésben. Ezért különösen fontos, hogy az ember idejekorán befogadassa a helyes döntéshez szükséges információkat. Ehhez szükség van a helyes döntést elősegítő fizikai környezet felhívó jellegének biztosítására. A balesetmentes közlekedésben a legfontosabb tényező az épített környezet és annak magatartásformáló szerepe.
- 5) Az előbbieket garantálhatják azt, hogy a potenciális támadó – tudatos vagy tudatlan döntésével – a jelenleginél gyakoribban tanúsít normakövető magatartást, a potenciális áldozat pedig képes a szituáció-adekvát támadáshárításra.
- 6) Mind a veszélyhelyzetek elméleti ismerete és tudatalatti tárolása, mind a már bekövetkezett veszélyhelyzetből az adott körülmények közötti legkedvezőbb menekülési lehetőségek és módszerek megtanulhatók. Ehhez azonban az embereket – továbbképzés formájában – speciális eszközök és módszerek alkalmazásával fel kell készíteni.
- 7) A kriminálpolitikai eszköztár igénybevételeire szükség van, annak ellenére, hogy tudjuk, kizárólag alkotmányos-jogállami eszközök és módszerek alkalmazása esetén nagyon korlátozott ezen eszközök közvetlen hatása.
- 8) A rendőrség a forgalomfelügyelet során elsősorban jelenlétével, másodsorban a tetten ért szabálysértések súlyának és számának nagyságával, harmadsorban a kiszabott büntetés gyorsaságával és a potenciális veszélyhelyzethez igazodó mértékével működhet közre a balesetek visszaszorításában. Mind a normasértés megvalósításának csökkentésében, mind a lakossági biztonságérzet növelésében elsősorban a rendőri jelenlétnek van döntő szerepe. Ez azonban csak akkor érheti el a normakövető magatartást tanúsítók számának növekedését, ha a rendőr-

ség a mindenkire kötelező szabályokat következetesen betartja, s meg sem kísérli jogszabályban nem rögzített kivételek kieszközlését. Ennek az elvnek maradéktalanul érvényesülnie kell valamennyi rendőrségi járműmozgás során, de különösen vonatkozik ez az elvárás a szabálysértők felelősségre vonását megelőző ellenőrző tevékenység esetén. Nemigen lehet a rendőrség imázsát jobban rombolni, mint ha a szervezet – állományának a mindennapi közlekedésben való részvétele útján – maga veszi semmibe azokat az előírásokat, amelyek betartását az állampolgároktól súlyos büntetések kilátásba helyezésével megköveteli.