

IRK FERENC

## A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszerei

Magyarország közlekedésbiztonságának jelene és jövője  
(Helyzet- és állapotfelmérés javaslatokkal)

A közlekedésbiztonság a közbiztonság része. A közúti közlekedésbiztonság alakulása különösen szoros kapcsolatban van a közbiztonsággal egy olyan földrajzi régióban, ahol az országimózásnak is kikerülhetetlen eleme annak értékelése, hogy az ide látogatók akár autósként, akár gyalogosként hogyan érzik magukat, mennyire tartják maguk és környezetük számára biztonságosnak azokat a helyeket és eszközöket, ahol és amelyekkel mozognak. Egy-egy állam azonban többnyire azt veszi figyelembe, hogy mindennapjaink e fontos része, maga a közlekedés és annak biztonsága mibe kerül. De az sem lehet közömbös, hogy a biztonságot főként maguk az országok milyen közérzettel élik meg. Ennek a bonyolult rendszernek a tükröképe a közlekedők utakon tanúsított – jóindulattal partnerinek nevezett – kapcsolata, azaz a konfliktusok lehetőség szerinti elkerülése, ennek hiányában a konfliktuskezelés és -feloldás technikája. Az eredmény pedig a balesetek számában és a balesetek kimenetelének súlyosságában mérhető.

A konfliktusok kialakulásában, gyakoriságában, megoldásának módszereiben és a végkimenetelükben számos, a közlekedő egyéntől független tényező is szerepet játszik. Előrebocsátható, hogy utóbbiak funkciója egyre jelentősebb, ezért a későbbiekben még részletesebben visszatérek rájuk. Itt most csak arra hívom fel a figyelmet, hogy hibátlan, mindig veszélymentes közlekedésre senki nem képes. Az emberek között „csak” a hibázások gyakoriságában és módjában vannak – nagyon jelentős – különbségek. Tekintettel arra, hogy a fizika törvényei alól senki nem tudja kivonni magát, az emberi viselkedés kívánatos irányba való befolyásolására és a viselkedés során megvalósított hibák következményeinek csökkentésére szabad és kell minden jogszerűen lehetséges, rendelkezésre álló eszközzel törekedni. Mint látni fogjuk: ismert és ma még fel nem ismert okok folytán a végeredményben az egyes országok között nagyok a különbségek. Vita folyik a szakemberek között olykor arról, hogy melyek a legfontosabb és leghatékonyabb magatartás-befolyá-

soló eszközök és módszerek. Abban viszont teljes az egyetértés, hogy a közlekedésbiztonság három legfőbb eleme az ember, a jármű és a környezet – amelyeket a korszerű közlekedésbiztonsági kutatások a közlekedési magatartás, a járművek és az infrastruktúra kifejezésekkel illetnek és a közlekedésbiztonság integrált megközelítési módjának neveznek.<sup>1</sup>

## Állapotfelmérés – közúti baleseti halálzási adatok az Európai Unióból és Magyarországról<sup>2</sup>

A közlekedésbiztonsági állapotfelmérésnek (helyzelelemzésnek) többféle módszerre terjedt el. Vannak szakemberek, akik ezek közül inkább az egyiket, vannak, akik inkább a másikat részesítik előnyben. Valamennyi módszernek vannak logikusan védhető indokai, és az összehasonlítások során tulajdonképpen attól függően preferáljuk inkább az egyiket vagy inkább a másikat, hogy a közlekedésbiztonság melyik dimenziójának fontosságát kívánjuk hangsúlyozni. Az egyes adatoknak más fontossága lehet akkor, ha egy országon belül végzünk folyamatértékelést, és megint más, ha – mint a jelen esetben is – több ország egybevetésével készül valamely elemzés. Az is szempont lehet, hogy inkább a helyzet súlyosságára, az abban bekövetkező tendenciára kívánjuk a figyelmet felhívni, de ugyanígy az is, ha inkább a változások magyarázatára akarjuk az olvasó érdeklődését ráirányítani.

A jelen anyagunkban információforrásként megjelölt és felhasznált nemzetközi adatbázisokat áttekintve úgy tűnik, hogy a nemzeti adatelemzések – nemzetközi összehasonlítások esetén különösen – eminens helyen kezelik azokat a veszteségeket, amelyek a balesetek folytán keletkeznek, és ezek között *kiemelt szerep jut az emberi élet elvesztésének*. Ezt a szemléletet követve a jelen tanulmány is *kiemelt figyelmet fordít a lakosságszámra vetített közúti közlekedési baleseti halálzási adatokra*. Elismerem azonban, hogy a balesetek úgynevezett kockázati indikátorai között továbbra is fontos szerep jut a korábban favorizált két mutatónak: a gépjárműszámra és a gépjárművek által teljesített kilométerszámmal vetített halálzási adatoknak.<sup>3</sup>

Az IRTAD legfrissebb, többnyire 2006-os közúti baleseti halálzási adatai szerint – amikor is a világ 29 országának számadatait vetették egybe – Magyarország

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm)

<sup>2</sup> Az adatok forrása: IRTAD, [www.irtad.net](http://www.irtad.net); Core database, [www.erso.eu](http://www.erso.eu);

[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index\\_hu.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_hu.htm)

<sup>3</sup> Az IRTAD (International Road Safety Database) ez utóbbi favorizálja, míg a Core-statisztikából készülő ERSO (European Road Safety Observatory) szinte kizárólag csak a balesetekben meghaltak számát tekinti független változónak, és ezeket az adatokat alkalmazza a különféle nemzetközi egybevetéseknél.

szág a lakosságszámához viszonyítva a 23. járműszámához képest az utolsó, 29. helyen szerepelt. A járműkiléterre vetített helyezés kapcsán Magyarországot nem sikerült rangsorolni, mert az IRTAD adatbázisában – több más országgal együtt – hazánkból sem áll rendelkezésre ez az adat. Mindhárom adatsor tartalmaz néhány érdekességet. Ilyenek például:

- A lakosságszámra vetítve a rangsor élén Hollandia áll (százezer lakosra 4,5 halott), amit Svédország (4,9), Svájc (5,0), Norvégia (5,2), Nagy-Britannia (5,4), Dánia és Japán (5,7-5,7), Izrael (5,9), Németország (6,2) és Finnország (6,4) követ. A sorban Magyarország (12,7), Korea (13,1), Szlovénia (13,1), Lengyelország (13,8), az Egyesült Államok (14,2) következik, és Görögország az utolsó (14,9).
- A gépjárműszámra vetített halálozási arányszám tekintetében Svájc áll az élen (százezer gépjárműre 7,2 halott, öt Norvégia [8,0], Hollandia [8,4], Svédország [8,5], Japán [8,8], Németország [9,3] és Nagy-Britannia [9,5] követi). Ezt a rangsort Csehország (21,5), Szlovénia (22,5), Görögország (23,7), lengyelország (29,1), Korea (33,6), s mint említettem, Magyarország (37,7) zárja.
- A járműkiléterre vetített rangsort – ahol erre adat van – Svédország és Svájc nyitja (egymilliárd járműkiléterre 5,9-5,9 halott), majd ezt követi Nagy-Britannia (6,3), Finnország (6,4), Norvégia (6,5), Németország (7,4), Hollandia és Dánia (7,7-7,7). A sort Szlovénia (16,5), Korea (19,3) és Csehország (20,6) zárja. Az előző két adatsorban a legrosszabb helyezést elérő országok közül Magyarországon kívül Lengyelország és Görögország adatai is hiányoznak.
- Az Egyesült Államok csak a lakosságszámra vetített halálozási számban mutat kedvezőlen képet, a másik két adatsorban a középmezőnyben (17 halott százezer gépjárműre, illetve 8,8 halott egymilliárd járműkiléterre) van.
- Számos – számunkra figyelmeztető – ország (például Szlovákia, Románia, Horvátország) hiányzik ezekből az adatsorokból.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy a most említett számok egyetlen évről – 2006-ról – szólnak. Mint látni fogjuk: már csak ezért is, bár a rangsor sok mindent kifejez, így önmagában, más adatok nélkül messzemenő következtetések levonására alkalmatlan. Épp ezért lehetnek fontosak a további információk.

Szakmai körökben meglehetősen ismert tény, hogy az EU elhatározta: 2001-hez viszonyítva 2010-ig a tagállamok területén bekövetkező baleseti halottak számát meg kellene feleltetnie. Ez azt jelentené, hogy a 2001-ben közúti balesetekben életét veszítő minitgy ötvenezres szám 2010-re nem lehetne több 25 ezernél. Az már előrebozsátható, hogy a félidős (2005-ben végzett) elemzés során sor kellett hogy kerüljön e célszám módosítására. A tagállamok többsége a vállalást időarányosan nem tudta teljesíteni, és a félidős jelentés már 32 500-as célszámról szól.

Az 1996 és 2005 között közúti közlekedési balesetekben meghaltak számának lakosságszámhoz viszonyított változása tekintetében az egymillió országlokóra jutó halottak számában a legrosszabb mutatói Lettországnak (180-ról 221-re emelkedett) és Litvániának (220-ról 191-re csökkent) vannak, a legkíváltságos eredményt ebben az összehasonlításban is Portugália produkálta (272-ről 119-re csökkent). Több országban csak csekély változás történt. Ezek közé tartozik Magyarország mellett például Finnország, Nagy-Britannia, Svédország és Málta. Csakhogy az említett országokat nem lehet „egy kalap alá venni”. Amíg Magyarországon a lakosságszámhoz viszonyítva magas a balesetekben meghaltak száma (az említett évtizedben 133-ról 127-re csökkent), addig Finnországban ugyan ezen idő alatt 79-ről 71-re, Nagy-Britanniában 64-ről 56-ra, Svédországban 61-ről 49-re, Máltán 51-ről 43-ra csökkentek a számok.

Külön érdemes vizsgálni néhány, egymással szomszédos ország statisztikai mutatóiban bekövetkezett változásokat. Ilyen lehet a két „nagy”: Németország és Franciaország egybevetése, e két állam halálözsi statisztikája egész Európa számadatait befolyásolja. De érdemes lehet összemérni a már említett, a leggyorsabb pozitív változáson átmenő Portugáliát Spanyolországgal, az „ellavas” Hollandiát Belgiummal vagy éppenséggel Magyarországot Szlovákiával. Nézzük e párokat egyenként is sorban!

- *Franciaország* a kilencvenes évek elején még hírhedt volt életveszélyes útjairól és még életveszélyesebb vezetőiről. 1996-ban a lakosságszámhoz viszonyítva (egymilliő lakosra vetítve 147 halott) az EU-rangsorban a 15. helyet foglalta el. Csak Portugália (272), Litvánia (220), Görögország (206), Szlovénia (195), Lettország (180), Ciprus (174), Lengyelország (165), Csehország (151) „előzte meg”, és megközelítette Észtország (144), Spanyolország (139), Belgium (134), valamint Magyarország (133). 2005-ös adatok szerint a lakosságszámra vetített halottszámot a franciáknál sikerült 89-re csökkenteni (és ezzel a rangsor 8. helyére besorolódni), úgyhogy a fordulópont (1998: 153 halott) óta ez a csökkenés nemcsak tendenciájában érvényes, hanem *töretlen folyamat*.
- *Németország* Franciaországnál kedvezőbb kiindulólélezeleiből (egymilliő lakosra jutó 107 halott) startolt, és tíz év alatt 65-re csökkent e szám (ezzel az 1996. évi 7. helyhez képest 2005-ben a 6. legjobb adatot produkálta). Németországban a halottszám-csökkenés a vizsgált periódusban töretlen volt, azaz nem volt olyan év, amelyikben a relatív halottszám magasabb lett volna az előző évinél.
- *Portugália* a halottszám-csökkenés terén ugyanazt az utat járta be, mint Németország, csak éppenséggel a legrosszabb pozícióból indulva (1996: 272 halott és 25. hely) küzdötte fel magát 2005-re a 13. helyre (119 halott). A csökkenés ebben az országban is *töretlen volt*.

- Spanyolország erre a javulásra nem volt képes. Az előbbivel szomszédos ibériai országban az 1996-os 139-ről (14. hely) 2005-ben 105-re (12. hely) sikerült ugyan csökkenteni a relatív halottszámot, de úgy, hogy az évtized első harmadában jelentős halottszám-emelkedést kellett regisztrálni (a csúcspont 1998-ban 150 volt), ettől kezdve azonban ezt az országot is a folyamatosan csökkenő számok jellemezték.
- A teljes vizsgált időszakban a rangsor végén kullogó országok mindegyikét az évről évre hal fel, hal lefelé mutató számok jellemzik. Ez különbözteti meg például a két szomszédos országot: Belgiumot és Hollandiát. Amíg Belgium az évtized folyamán – annak ellenére, hogy 134-ről 106-ra csökkent a relatív halottszám – szilárdan megőrizte a 13. helyét a 25 EU-tagország között, addig Hollandia – folyamatosan csökkenő tendencia mellett 76-ról 46-ra csökkentette a szóban forgó számot, és ezáltal a 4-ről a 2. helyre került (Málta mögé).

Szlovákiát Magyarországgal és Csehországgal egybevetve is akad tanulság. A kiindulási évben (1995-ben)

- Csehországban 151 (17. ranghely),
- Magyarországon 133 (12. ranghely),
- Szlovákiában 115 halott jutott egymillió lakosra (8. ranghely).

Egy évtizeddel később (2005-ben)

- Csehország 126-ra (16. ranghely),
- Magyarország 127-re (17. ranghely),
- Szlovákia 104-re (11. ranghely)

javította eredményeit (illetve Magyarország és Szlovákia rontotta az EU-rangsorban elfoglalt helyét).

Csehország és Szlovákia egyaránt 1998-ban adta a legrosszabb adatokat, Magyarország 2002-ben. Csehországban a vizsgált tíz évben a tendencia enyhén csökkenő ugyan, de óriásiak az évről évre bekövetkező ingadozások, míg Szlovákiában 1998 óta a tendencia egyértelműen csökkenő. Magyarország pedig egyelőre a 2000-es év 117-es legalacsonyabb relatív halálozási számának a közelébe sem képes jutni.

Megállapítható tehát: miként társadalmi-gazdasági fejlettségben, úgy a közlekedésbiztonságban is meglehetősen különböznek egymástól Európa országai. A számadatokban azonban felfedezhetők olyan tendenciák, amelyek bizonyos következtetések levonására adnak lehetőséget, de amelyek mélyebb elemzésére ezúttal nem nyílt lehetőség. Lehet, hogy kissé felületes, és biztosan a probléma lényegét leegyszerűsítő, túlzottan sommás megállapításnak tűnhet: a jelek arra utalnak, hogy

egy-egy ország gazdasági-társadalmi helyzetének stabilitása jótékony hatást gyakorol a közlekedésbiztonságra.

Bár az egyes tagországok mellé rendelt számok önmaguk helyett beszélnek, mégis két tényre érdemes a figyelmet külön is felhívni:

1. Az úgynevezett Fehér könyv elvárásaiból kiindulva, a periódus felidejében mindössze négy ország közelítette meg az időarányos halottszám-csökkenést (Luxemburg túllejtette, Franciaország, Portugália és Málta pedig csak öt-tíz százalékkal maradt el attól). További három, régióinkhoz tartozó ország: Szlovénia, Szlovákia és Lengyelország pedig – (lőbb más ország társaságában) bár csökkenést ért el, azonban – nemcsak az EU-elvárásoktól, hanem az EU-átlagtól is messze elmaradt.
2. Az előbbieknél még sokkal kedvezőlenebb fejlemény, hogy öt kelet-európai országban a számadatok nem csökkentek, hanem növekedtek, és ebben a negatív tendenciában Magyarországnál csak Litvánia mutat kedvezőlenebb képet.

Az egyes országok összehasonlításakor jelentős eltérések tapasztalhatók, ha azt vizsgáljuk, hogy a közlekedési halálozás mekkora szerephez jut az adott ország összhálalozásában. Bár a kimutatás (nem csak ebben a vonatkozásban) hiányos (például nem tartalmazza a német adatokat), megállapítható, hogy a most említett összehasonlításban Magyarország számos, gazdaságilag fejlettebb országnál kedvezőbb képet mutat. (Arra ezúttal nincs lehetőség, hogy ennek a – legalábbis látszólagos – ellentmondásnak a mélyebb okaira is kitérjünk.) Tény viszont, hogy a közlekedésbiztonság szempontjából más vonatkozásokban is eminens adatokat felmutató országok ezúttal is a legkedvezőbbek sorába tartoznak.

A balesetek kimenetelének súlyosságában jelentős szerepet játszik, hogy egy-egy országban a forgalom zöme milyen útvonalakon közlekedik. Mint az szakmai körökben régtől ismert: mind a lakosságszámhoz, mind a járműsűrűséghez, mind a lefutott kilométer-teljesítményhez, mind a forgalomban eltöltött járművezetési időhöz képest az autópályákon történik általában a legkevesebb halálos kimenetelű baleset (és ugyanebben az egybevetésben itt is halnak meg a legkevesebben). Ebben természetesen az is szerepet játszik, amiről ez a statisztika nem szól: egy-egy országon belül a forgalom mekkora része bonyolódik le ezeken a viszonylag legbiztonságosabb utakon. (Innen különösen hiányzik a német adat.)

Az előző, általános képet árnyalja tovább, ha az adatokat országokra bontva elemezzük. Ezúttal különösen figyelemreméltó, hogy a közlekedésbiztonság szempontjából általában a legrosszabb teljesítményt produkáló országok közé tartozó Görögországban a baleseti halottak több mint egynegyede autópályán vesztí életét. Ami ha más nem, azt az állítást biztosan igazolja: maga az autópálya léte ön-

magában nem csodaszor, ha a közlekedésbiztonság szempontjából más fontos fel-  
lételek hiányoznak.

Az a magyarországi közlekedésbiztonság felelősei számára azonban egy fon-  
tos adat (még akkor is, ha megint nincs információnk a lakott területen belüli és kí-  
vüli közlekedési viszonyokról), hogy – Máltát leszámítva – hozánk az egyike azon  
országoknak, ahol a közúti közlekedési baleseti halottak lakott területen belüli ará-  
nya a legmagasabb. (Magyarországot e tekintetben 2005-ben csupán Lengyelor-  
szág, Portugália és Olaszország előzte meg.)

Megkülönböztetett figyelmet érdemel, hogy az autópálya hosszával egybevet-  
ve az egyes országok baleseti halálózása miképp alakul. Fontos adat ez akkor is  
(mert objektíve mérhető érték a kiindulási alap), ha ez nem ad információt az úthá-  
lózati leterheltségéről, azaz például arról, hogy az autósok ezen utakat milyen gya-  
korissággal veszik igénybe, tehát semmi információnk nincs a forgalomsűrűségről.

A felmérésbe bevont EU-tagállamok közül Magyarország autópálya-hálózatá-  
nak biztonsága a negyedik legrosszabb, a dicstelen rangsorban csak Görögor-  
szág, Olaszország és Belgium előzi meg.

## Az áldozatok

A következőkben az Európai Unió közúti közlekedési baleseteinek áldozati jellem-  
zőire összpontosítjuk a figyelmet. Elsőként egy (ami valójában három) trendet ve-  
hetünk szemügyre. Ez az áldozatok három nagy csoportját (járművezetők, utasok,  
gyalogosok) egymástól különválasztva azt jelzi, hogy bár az áldozatok száma az  
EU-országok átlagát tekintve mindegyik csoportban csökkent, azonban korántsem  
azonos mértékben. A leglényegesebb tanulságok a következők:

1. Összességében – mind lakott területen, mind azon kívül – bár a meghalt jármű-  
vezetők száma a legmagasabb, e körben történt a legnagyobb elárelépés, külö-  
nösen a 2003 utáni években.
2. Lakott területen a gyalogos áldozatok száma magasabb, mint az utas áldozato-  
ké, és kérdéses, hogy a 2004 utáni emelkedés egyszeri esemény-e, vagy egy  
csökkenő tendencia végét jelzi, amit tartós emelkedés, esetleg emelkedő tenden-  
cia fog követni.
3. Ez a kérdés annál indokoltabb, mert bár lakott területen kívül a gyalogos áldoza-  
tok száma alatta marad az utas áldozatokénak, az imént említett emelkedés  
azonban ezúttal is érzékelhető.

Az is tanulságos, hogy az egyes közlekedési résztvevők milyen közlekedési környezetben veszik életüket. Erről a következőkben kapunk ötleteket.

- Nem meglepő, hogy a gyalogosok egyharmada lakott területen hal meg.
- Az viszont figyelmet érdemel, hogy a motorkerékpárosok is ugyanitt vannak a legnagyobb veszélynek kitelve.
- Arányait tekintve a gépkocsivezetők lakott területen ugyanolyan részesedést képviselnek az autópályákon, mint az egyéb utakon, a járműutasok részaránya viszont az autópályákon a legnagyobb. A gépjárművezetők és utasok halálozási részaránya az autópályákon kétharmad, az egyéb lakott területen kívüli utakon mintegy hatvanszázalékos, lakott területen egyharmad. Országonkénti bontásban nyilvánvalóan ezúttal is jelentős eltéréseket tapasztalhatnánk.

Ismert tény, hogy a közúti halálozás megoszlása korcsoportonként jelentős eltéréseket mutat. Európa számos országában jelentős erőfeszítések történtek, hogy főként a fiatalok körében a biztonság növekedjen.

Az elsődleges célcsoport valamennyi korcsoportban a fiúk, illetve a férfiak, nyomásztól valószínűleg az egész életfolyamon át jellemző. A hirtelen emelkedés a 15. életévtől kezdődik, de különösen a 15 és 25 év közötti korcsoportokban magas, bár a csökkenés ez után is egészen a harmincadik életévig nagyon lassú.

A férfiak imént jelzett korcsoportonkénti felülreprezentáltsága az egyes országokban változatos képet mutat.

A balesetek áldozatainak közlekedésben betöltött szerepe országonként ugyancsak jelentősen különbözik egymástól. Magyarországon a gyalogosok halálozási részaránya a harmadik legmagasabb (23 százalék). A vizsgálatba bevont országok közül csak Észtország (27), Lengyelország (32) és a teljesen speciális közlekedési adottságokkal jellemezhető Málta (35) előzi meg. A közlekedésbiztonság egyik mintaországának tekintett Nagy-Britannia viszont e tekintetben alig marad el Magyarországtól (21 százalék). Ugyanakkor – a biztonsági öv valamennyi, évek alatt végrehajtott mérési adatok által alátámasztottan alacsony használati aránya ellenére – hozzánk az egyike azoknak, ahol a járműben meghaltak (járművezetők + utasok együttesen 48 százalék) a legalacsonyabb arányt képviselik.

Azt is megvizsgálhatjuk, hogy Európában (vagy legalábbis annak 14 tagországában) az elmúlt tíz évben a közlekedés különböző résztvevőit egymással összehasonlítva melyik csoportban milyen változások következtek be. Az összesítésből kiűnik: a leginkább kedvező változás a mopedvezetők és a gyalogosok körében, a legkedvezőtlenebb a motorkerékpárosok körében volt megfigyelhető.



A motorerékpárosok helyzete egyre rosszabb. Figyelmeztető jel, hogy amíg valamennyi egyéb közlekedő csoport körében – néhol tendenciájában is igen jelentős (gyakorlatilag mintegy egyharmados) – csökkenésnek lehetünk tanúi, addig a motorerékpárosok halálózása tíz év leforgása alatt ötödével növekedett.

## Összegző értékelés (prioritások, súlypontok)

Az előző részben bemutatott számadatok ismeretében meglehetősen *ellentmondó*-sos kép alakulhatott ki az Európai Unió egyes országainak – többnyire az utóbbi tíz év alatt lezajló – közlekedésbiztonsági változásairól. Nagy különbségek mutatkoznak mind Kelet–Nyugat, mind Észak–Dél viszonylatában. Ugyancsak jelentős eltérések figyelhetők meg mind egy-egy ország változásaiban, mind – olykor – szomszédos országok viszonylatában. Bár ezeknek a differenciáknak a feltérőására már évtizedek óta folytak – többnyire lizavirág-életű – kísérletek, a „megfejtőkulccsal” a szakemberek mindmáig adósak. Más szavakkal: a változások (és a „helyezések”) okairól a valószínűség alacsonyabb vagy magasabb fokán álló elképzeléseink vannak, ezek azonban messze állnak a biztos receptként szolgálni alkalmas tudástól.

Azt a kérdést azonban mindezek ellenére fel kell tennünk, hogy Magyarország hova akar eljutni, jelenlegi körülményeinket figyelembe véve milyen *reális* célú tüzhetünk magunk elé a következő évtizedre, és ennek megvalósításához mit kell tennünk. A következőkben ezt kísérlem meg vázolni.

Mielőtt erre sort kerítenék, összefoglalom az előző részben megszerezhető leglényegesebb tanulságokat. Ezek a következők:

1. Az Európai Unió közlekedésbiztonsággal foglalkozó döntéshozói a jelek szerint *kiemelt fontosságot* egyetlen mutatószámok tulajdonítanak: ez pedig a közúti közlekedési balesetekben *életüket veszítő személyek* száma. Az országokat épp ezért ugyancsak egyetlen mutatószám alapján rangsorolják. Ez az előbbi számnak (azaz: a közúti balesetekben meghaltak számának) a lakosságszámhoz viszonyított aránya. Emellett még egy viszonytszámnak tulajdonítanak jelentőséget: annak, hogy a lakossági halálózáson belül mekkora a közlekedési halálózás aránya. Minden más – a közlekedés biztonságát egyébként jellemző – fontos mérőszám (például a baleseti sérüléseken belül a halálos kimenetelűek részaránya, a motorizációs szinthez vagy a járművezetők által teljesített kilométerszámmal, az úthosszhoz vagy éppenséggel a vezetők által a járművezetéssel eltöltött órák számához viszonyított baleseti, sérülési vagy halottsám) másodrendű. Ez azt jelenti, hogy a felsorolt változók szakmailag továbbra is fontosak és érdekesek lehetnek, de a politikai döntéshozók számára nem relevánsak.

2. Az előbbi mutató (tehát: a lakosságszámhoz viszonyított halottság) tekintetében tartós javulásra csak azok az országok és csupán attól az évtől kezdve voltak képesek, amelyek és amikortól olyan helyzetbe tudták hozni magukat, hogy nemcsak tendenciájában, hanem évről évre a halottság úgynevezett monoton módon csökken, azaz: egyetlen olyan év sem fordult elő, amikor a lakossághoz viszonyított halottság magasabb lett volna az előző évinél.
3. A siker fontos feltétele lehet a megfelelő anyagi ellátottság, ebben azonban más – és részben ismert, részben e sorok írója által ismeretlen – tényezők is szerepet játszottak. Amit alappal feltételezni lehet: nem a véletlen szerencse (vagy pech, például egy-egy nagy tömegszerencsétlenség), hanem következetes, kitartó, rendszerében összehangolt és megújuló erőfeszítések következményei azok a számok, amelyek produktumokként a statisztikai adatokban napvilágra jutnak. Nagyjából ismertek Franciaország, Németország és a skandináv államok erőfeszítései, de egyelőre kevésbé vagyunk tájékozottak a jelentős mértékben eltérő folyamatai (és végeredményt) produkáló Hollandia és Belgium, Portugália és Spanyolország mind nagyságrendjében, mind tendenciájában eltérően mozgó baleseti statisztikai adatai mögött meghúzódó okokról. Számunkra elsősorban az EU-tagállamok többségénél gazdaságilag viszonylag fejlettebb, a közösséghez később csatlakozó, politikai megközelítésben a sok évtizedes diktatúrából a demokráciába nemrég átváltó országban (tehát: Portugáliában) bekövetkező „csoda” megfélése volna tanulságos. Tudomásom szerint ennek elemzésére Magyarországon még senki nem vállalkozott, de a nyugat-európai szakirodalomban sem találtam olyan adatot, amely ezzel foglalkozott volna.
4. A hazai kedvezőtlen számadatok mögött húzóó okokat se nem menti, se nem magyarázza, mint ahogy a jelenlegi helyzetért döntéshozatali szinten elkövetett hibák okozóinak sem ad felmentést az a tény, hogy az EU 2001-es elhatározását, az úgynevezett Fehér könyvben leírt célkitűzéseket a közösség legtöbb országában időarányosan nem sikerült teljesíteni. A felsorolt néhány – a kiinduló magyarországi gazdasági-társadalmi helyzethez képest lényegesen kedvezőtlenebb pozícióból induló, híressen csatlakozó – kelet-európai országot leszámítva azonban csak Magyarország indult el az EU-tagállamok többségével ellenkező irányba, éppen akkor, amikor pedig már – bár erősen ingadozva, de – ráállni látszott a kedvező pályára.
5. Észrevehető, hogy az EU-n belül van néhány, Magyarországhoz közeli, sőt nála rosszabb statisztikai adatokat is produkáló ország. Ezek többnyire a mediterrán térséghez tartoznak. A célkitűzések megfogalmazásakor nem árt arról is állást foglalni, hogy Magyarország – politikusai döntéshozatalain mint egyfajta szűrőn keresztül – melyik térségbe igyekszik. Lehetőség van akár a balkumi, akár a bal-

káni országok régiójához, de a történelmileg, kulturálisan és gazdaságilag hagyományos közép-európai partnerországokhoz, avagy éppenséggel a kontinentális Európában egyedülálló Hollandiához és (a némi földrajzi erőszakítéttel a skandináv régióhoz kapcsolt Nagy-Britanniával együtt) az észak-európai közösséghez csatlakozni. Mindenütt vannak – pozitív és negatív szempontokat is figyelembe véve – „mintaországok”. Szóunkra vélhetően a biztonság szempontjából az egyes régiókban élen járó országok tevékenységének minél pontosabb ismerete volna tanulságos.

Általánosan elismert tény, ezért talán külön részletes indokolást nem igényel, hogy Európa-szerte a közúti közlekedés-biztonságot három elem (ha úgy tejszik: pillér) sikeres fejlesztésében, ezek kellő egyensúlyának garantálásában látják. Ezt az egyes területek angol kezdőbetűi nyomán ma már csak egyszerűen 3E-nek nevezik. Részleteesebben: a (közlekedésre) *nevelés (Education)*, valamennyi *mérnöki tevékenységet* magában foglaló *forgalombiztonsági tevékenység (Engineering)* és a közlekedést *ellenőrző feladatok teljesítése (Enforcement)*. Ez a kutatók számára éppúgy evidens rendszer, mint ahogy erre épül a rendőrségen belül a közlekedésrendészeti alap- és továbbképzés tartalma és módszertana. Ezt hívják általában a közlekedésbiztonság úgynevezett integrált megközelítési módjának.<sup>4</sup>

Figyelemre méltó tény, hogy a magyarországi gyakorlatban ennek az egységes szemléletnek mára a nyomát sem látni, pedig a múlt század nyolcvanas éveiben a teljes baleset-megelőzési tevékenység (nem eredménytelenül) lényegében erre a rendszerre épült, még ha akkortájt fogalmunk se volt arról, mi is a 3E. (Nem tudtuk, de tettük...) Addigra ugyanis országunkban is általánossá vált néhány, nálunk fejlettebben motorizált országban végzett kutatásnak a mindennapi gyakorlatban is alkalmazható végeredménye. Ezek közül itt csupán – példálódzó jelleggel – néhányat sorolok fel.

1. A balesetek, de különösen a halálos kimenetelű balesetek „ősellensége” a gyors-hajtás.
2. Ha az abszolút gyorshajítások – azaz: jogszabályokban rögzített módon (idesorolva a jelzőtáblákkal) elrendelt sebességhatár-túllépések – számát és mértékét sikerül csökkenteni, az jótékonyan befolyásolja a balesetek többségénél szerepet játszó relatív – tehát a forgalmi, látás- és/vagy útviszonyokhoz képest túlzott – sebesség-túllépéseket is. Utóbbi különösen fontos tényező a súlyos kimenetelű balesetek bekövetkezésében. (Ez akkor is tény, ha napjainkban a média az abszolút gyorshajítás veszélyességét favarizálja.)

4 [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index\\_hu.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_hu.htm)

3. Mindig, valamennyi forgalmi helyzetben hibátlan (értsd: a jogszabályokat betartó és az adott helyzetben szituációadekvát döntéseket hozó és e szerint viselkedő) közlekedési magatartásra senki nem képes. Ember és ember (közlekedő és közlekedő) között csak a hibázások gyakoriságában és minőségében van különbség. Az emberektől csak a gondos, de nem a tökéletes viselkedés várható el. (Ennek lényegi kifejtésére ezúttal nincs lehetőség, az elmúlt évtizedekben számos munkámban részleteztem a felfogás lényegét és a belőle levonható következtetéseket.)
4. A közlekedési balesetek többsége nem a közlekedési (KRESZ) szabályok nem ismerésére, hanem néhány jól ismert szabály be nem tartására vezethető vissza.
5. A normasértések egy része tudatos, a szabály megszegése szándékos, másik része nem tudatos és nem szándékos. A kétfajta normaszegés között a kimenetel szempontjából általában nincs különbség (sőt az utóbbi veszélyesebb lehet az előbbinél), „csupán” a két csoportba sorolt normaszegés morális tartalma különbözik gyökeresen egymástól. Emiatt teszünk különbségeket például egyrészt az agresszív, másrészt az ügyetlen, figyelmelen közlekedők között. Bár az esetek jelentős részében – pusztán a közlekedő viselkedését megfigyelve – a két csoport elhatárolása nem könnyű. S mivel az emberek többsége azt feltételezi: más is úgy viselkedik, mint ő, ezért épp az agresszív, nemtörődöm, a közösség érdekeit semmibe vevő közlekedő – saját előítéleteitől vezérelve – a másikat is vele azonos vagy hozzá hasonló jellemvonásokkal ruhazza fel. Az egész társadalmunkat mérgező negatív személyiségjellemzők így válnak közlekedésbiztonságot befolyásoló tényezőkké.
6. Ezekből az következik, hogy *feladatunk* nem elsősorban bonyolult és a közlekedés minden részletét szabályozó normák alkotása, hanem annak elérése, hogy a nagy balesetveszéllyel járó szabályokat – lehetőség szerint figyelemmel a normaszegések helyére és idejére is – minél szélesebb közlekedői kör ne szegje meg.
7. Erre csak akkor van esély, ha – térben és időben – egyrészt megismerjük a közlekedők többségének tipikus közlekedési szokásait, és az e szokások mögött meghúzódó *motivációkat* csakúgy, mint azokat a lehetőségeket, amelyekkel a kedvezőtlen szokásokat a közlekedők széles körében meg tudjuk változtatni.
8. Rövid időre rögzített akciókkal, részintézkedésekkel, eseti beavatkozásokkal nem vagy csak átmeneti javulásokat lehet elérni. A közlekedésbiztonság gyökeres és tartós javításához a *JE* mindegyikének összehangolt és középtávú koncepciójára van szükség, aminek végrehajtására a társadalom széles köre által támogatott, parlamenti konszenzuson nyugvó szilárd elhatározás születik.

Amint említettem: a közlekedés is azok közé a tevékenységek közé tartozik, amelyek körében a helytállóhoz *életlen* át folyó tanulás szükséges. Ennek részletezésére itt és most nincs lehetőség. *Csupán* jelzésszerűen utalok a következőkre.

Meg kell tanulni (ez a 3E közül az első körébe tartozik), hogy

- az emberi teljesítőképesség véges, és határait gyakran nem lehet előre felismerni;
- a közlekedés elképzelhetetlen kooperáció nélkül, ami azt jelenti, hogy az ezzel ellentétes, konfrontatív viselkedés ön- és közveszélyes;
- a közlekedés előírásai nem öncélúak, a szabályok *tízlmai* és *engedélyei* arra valóak, hogy a közlekedő emberek többsége (akik egyúttal a gondos vezetők körét alkotják) képes legyen a biztonságot elvárható szinten teljesíteni;
- minden közlekedő hoz hibás döntéseket, közöttük olyanokat is, amelyek – egyrészt ha rossz út–idő konstellációban következnek be, másrészt ha nincs az elkövetett hiba korrigálására képes és/vagy kész partner – balesethez vezethetnek;
- az előbbivel összefüggésben fontos feladat, hogy a közlekedők kooperáljanak egymással, mert így a balesetveszély lehetőségét többnyire még idejében képesek felismerni, és a baleset bekövetkezését megelőzni, de legalábbis a baleset kimenetelének súlyosságát csökkenteni.

Megjegyzem: ez a tanulási folyamat óvodáskorban kezdődik (kellene kezdődnie), és a szeniorokban sem érhet (érhetne) véget. *Élelkor- és közlekedésmód-specifikus tanulásról* van szó, amiben az életkori sajátosságok döntő hangsúlyt kapnak (kellene kapniuk). Ennek része egyrészt az *alapvető szabályok ismerete*, de ennél sokkal fontosabb a meglévő képességek, az ezekben bekövetkező változások helyes felismerése. Az említettek is felülmúlja az a *tapasztalat*, amit a gyerek, majd a serdülőkorba kerülő fiatal a környezetéből merít. Sok autós szülő nem is sejtí: saját vezetési stílusát, a többi közlekedőhöz való hozzáállását – főleg a balesetek okozásában neme folytán (miként a nemzetközi kimutatásokból a korábbiakban már bizonyítva láttuk) eleve felülreprezentált – fiúgyermek a volán mögé ülve megpróbálja követni, kvázi leutánozni. A többi közlekedő magatartását átírozó, a kocsiból „kibeszélő”, öklét rázó, a sebességkorlátozásokat rendszeresen figyelmen kívül hagyó, életveszélyes előzésekkel produkáló, a rendőri intézkedések miatt „anyázó” apa viselkedése a kocsi ülő gyermek számára nemcsak hogy normális, hanem követendő példa. Ezért ne várja, hogy korábban a hátsó, majd az anyósülésen helyet foglaló rutintalan fia ne ugyanígy próbáljon a volánt forgatva viselkedni. Nem élheti meg meglepetésként, ha gyermeke ilyen előzmények után a papától kölcsönkapott kocsit saját képességeit meghaladó manőverek sorozatán át vezeti, és előbb-utóbb súlyos közúti baleset okozója lesz. Itt is érvényes a régi igazság: a gyerekek sose felelősek apjuk bűneiért, utóbbiaknak viszont mindig kell hogy legyen lelkiismeret-furdalásuk fiuk bűneiért.

Számos figyelmeztetés hangzik el – különösen a közlekedésrendészeti szakemberek részéről (akik között különösen a baleseti helyszínelők gyűjtöttek össze mun-

kájuk során kényszerűen is sok tapasztalatot) –, hogy az utóbbi időszakban a gépjárművezetői kiképzés és vizsgáztatás színvonala jelentős mértékben csökkenett. E kedvezőtlen folyamat kezdete még a rendszerváltozás körüli időkre tehető, amikor – ma már mindenki által a feledés homályába vesző indokok alapján – megszűnt Magyarországon az a minőségű gépjárművezetői képzés, amelyet az akkor még meglévő vasfüggöny túlsó oldaláról is sokan jöttek tanulmányozni. Véleményem szerint nem a személygépkocsi-vezetői engedély megszerzése korhatárának csökkentése, hanem magának az oktatás színvonalának csökkenése (ideértve az oktatók tudásának és moralitásának végszes visszaesését) az, ami ahhoz vezetett, hogy ma – a senki által nem tagadottan működő korrupció lehetőségét kiiktatva is – az önálló gépjárművezetés megkezdésére alkalmatlan fiatalok tömege található az utakon. Mindeközben semmilyen korrekciós lépés nem történt annak érdekében, hogy erre a minimális tudásra és a fiatalok életkorára jellemző viselkedésműveletre eredményesen hatást lehessen gyakorolni. Nem e dolgozat célja az európai, számunkra is alkalmazható példák bemutatása. (Például az ideiglenes vezetői engedéllyel bíró személy mozgásának kontrollálása a vizsgálhatóság által bizonyíthatóan megfelelő vezetési képességekkel és készségekkel felruházott, kijelölt gyakorlott személlyel a vezetés első időszakában; a speciális pontrendszer alkalmazása; az átlagosan engedélyezettnél alacsonyabb sebességhatár megszabása; a sötétben vezetés korlátozása vagy tilalma; élekor és motorokékpár-hengerűrtartalom és/vagy teljesítménykorlátozás szabályozása – és még folytathatnánk.) Nyomatékosan utalni kell arra, hogy a szakemberek nem az elméleti, hanem a jelenlegi gyakorlati oktatás színvonalát kritizálják – megalapozottan. Abban is teljes az egyetértés, hogy ez a kiképzés ellenőrzése színvonalának növelése nélkül nem változtatható meg.

Az emberi hibázások minimalizálásához – az imént felsoroltakon túl – a 3E további két elemének igénybevétele is szükség van. Nemzetközi tapasztalatok bizonyítják: a jó forgalomszervezés nemcsak számos emberi hiba megelőzésére alkalmas, hanem arra is, hogy a közlekedőket – az önkéntes normakövetés ténye vagy látszata segítségével – a helyes magatartás tanúsítására ösztökélje. Ezek körében természetesen a jól megválasztott sebesség elérése áll a prioritások élén. Magyarország az EU azon tagállama, ahol ma (már) pozitív és negatív példák egyaránt sorakoztathatók. Abból a szempontból talán eltér (még) a régi tagállamoktól, hogy az ország különböző régióiban ez a fajta hatósági aktivitás nagy különbségeket mutat, és abban is, hogy a helyes prioritások kijelölése milyen színvonalú. A magyarországi közforgalom elterjedése (igaz, a szakemberek mintegy negyed századon keresztül tartó hiábaválok jóvásladópíngje után) az egyik ilyen pozitív fejlemény, ami – viszonylag csekély költségberuházással – nemcsak a közlekedés folyamatosságát se-

giti, hanem számos korábbi útkereszteződés átalakulásával emberéletek sokaságát menti meg. A másik ilyen pozitív példa a lakott területek kezdeténél elhelyezett sebességcsökkentő ívek és sávszűkítéssel párosuló lassító szigetek gyors ütemű elterjedése.

E példák ellenére leszögezhető: ma még Magyarországon jórészt hiányzik a járművezetők biztonságra ösztönző magatartásának különféle – forgalomszervezési lehetőségekkel történő – befolyásolása. A forgalmi és útviszonyokhoz igazodó sebességszabályozás (korlátozás) Európa egyre több országában, legalább is a nagy forgalmi terhelést viselő autópályákon és más gyorsforgalmi utakon az infrastruktúra mindinkább elengedhetetlen része. A *telematika* megvalósítása – akár beruházási, akár üzemeltetési szinten – kétségtelenül drága, a befektetett költségek azonban gyorsan megtérülnek azáltal, hogy a közlekedők biztonságát támogatják, jelentős mértékben csökken a balesetek száma, és e berendezések alkalmazásával részben elkerülhető, részben csökkenthető a forgalmi torlódások száma és időtartama. A változtatható jelzéseképű berendezések – ezek között is elsősorban a környezeti viszonyokat figyelembe vevő sebességkorlátozó jelzések – gyors elterjesztése halaszthatatlan feladat.

A magyarországi közlekedésbiztonság egyik leggyengébb láncszeme lakott területen a *kijelölt gyalogos-átkelőhelyek biztonsága*. Hibás az a felfogás, amely szerint egyszerű megoldásokkal (például generális sebességkorlátozások elrendelése, csak a rendőri ellenőrzés fokozása) a jelenlegi helyzet gyökeresen megváltoztatható. Tekintettel arra, hogy az elsőbbség meg nem adásának okai is összetettek és sokszereplőek, ezért a megoldásokban is – tér-idő függvényében változó – eltérő feladatok adódnak. Európa országaiban – ott, ahol ez a probléma már a múlt homályába vész – számos és eltérő kezelés és intézkedés történt, amelyekből tanulni lehet. Ilyenek például

- a gyalogosok és járművezetők megismertetése a fiziko és az emberi pszichikum azon törvényeivel, amelyek meg kell hogy határozzák az egyes partnerek döntéseit, viselkedésformáit (ilyenek: a reakcióidő, az elvárható lassulás, az ültetésre lépés pillanatában a gyalogos felé közeledő jármű minimális távolsága, a gyalogos várható haladási sebessége, a gyalogoselütés utáni túlélés sebességfüggő esélye stb.);
- a gyalogosok helyes és a járművezetők számára is informatív viselkedése az áthaladási szándékról (ilyenek például szemkontaktus felvétele, határozott mozgásforma, ennek ellentétéként a zebra szélénél történő, áthaladási szándéktól független magatartások – például beszélgetés, mobiltelefonálás – mellőzése.);
- a járművezetők számára lassításra figyelmeztetés és kényszerítés (például sávcsökkentés, sávszűkítés, figyelmeztető jelzőlámpa, sötétben speciális zebravilágítás, a zebra megemlése, azaz „fekvő rendőrré” helyezése).

Itt említtem meg, de a közlekedés biztonság színvonalának egészére kiható körülmény, hogy az utak és azokon az útburkolati jelek milyen állapotban vannak. A járművezetők számára ezek a legfontosabb orientációs információk arról, hogy az állam milyen viszonyban van közlekedő polgáraival. Lekopott, hiányos, egymásnak ellenmondó útburkolati jelzések – meglehetősen kockázatos – rejtélyfeladványnak elmennek, egyúttal azonban azt az üzenetet is küldik, hogy a közlekedésbiztonságért alapvető felelősséget viselő, az adófizetők pénzét felhasználó állami (és önkormányzati) intézmények a közlekedőket magukra hagyják napi problémáik megoldásában. Ez önmagában demoralizáló, és ennél fogva az állam által kikényszeríteni szándékolt jogkövetés ellen hat. Az állami szervek nemcsak köz- és közlekedésbiztonsági, de – ami hosszú távon ennél súlyosabb – morális kárt is okoznak azzal, hogy pénzhiánya vagy még arra se hivatkozva, azt éreztetik a közlekedőkkel, hogy a mindennapi közlekedési feladatok megoldásából „kiszállnak”. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyek állapota például az ország számos lakott településén – ideértve a főváros több főútvonalát is – botrányos. Mintha nem tudnák a közlekedésbiztonságért felelős ügyesek: a gyalogos-átkelőhelyet nem az arról tájékoztató tábla, hanem az egyértelműen, az útesten jól láthatóan felfestett útburkolati csíkozás jelzi. (Ehhez képest a felező- és terelővonalak hiánya és megkopott állapota, az ideiglenesen, átmeneti forgalomterelési céllal felfestett sárga és a véglegesnek tekintett fehér színű záró, felező- és terelővonalak kaotikus állapota éppúgy másodlagos, bár ennek ellenére közlekedési morált romboló tény, mint az útburkolatok számos helyen jelzéssel ellátott vagy anélküli önkéntes sebességcsökkentésre készletű állapota.)

Hiányzik az összhang az EU más országában érvényes előírásokkal. Manapság általánosan elterjedt fejlesztési módszer a legjobb gyakorlatok (best practices) tanulmányozása és átvétele. Ennek hozánkban pillanatnyilag legfeljebb a nyomait látjuk. Ha nem így volna, akkor – ismét csak példalódzó jelleggel – nem kellene megkérdőzni a következőket:

- Hogyan fordulhat elő, hogy amikor a jobbra kanyarodó autós és a kanyarodási ívét keresztező gyalogos elvileg egy időben kap szabad jelzést, akkor az autós a kanyarodást már akkor megkezdheti, amikor a gyalogosnak még tilos az áthaladás? Majd amikor a gépkocsi a zebrára ér, már a gyalogos is szabad jelzést kap, és keresztezi az autós haladási irányát.
- Miért tilos Magyarországon főútvonalain fekvő rendőrt létesíteni, és ahol ez megengedett, miért nincs szabvány a forgalomcsillapító berendezés kialakításának jellemzőire (magasság, szélesség)?
- Az EU valamennyi tagállamával ellentétben Magyarországon miért nem vesznek tudomást arról, hogy a lakosság elöregszik, fokozatosan növekszik az időskorúak



száma és részaránya, amire nem az a civilizált válasz, hogy kitiltjuk őket a forgalomból, hanem az, hogy e tényt figyelembe véve a forgalomszervezés módszertanát alakítjuk át (például gyolagos zöld jelzés időtartamának, autópályákon a tájékoztató feliratok betűméretének megnövelése).

A 3E másodikként említett fogalomtárba tartozik a járművek *aktív és passzív biztonsága* is. Ezúttal csupán arra az anomáliára hívom fel a figyelmet, hogy Magyarországon jelenleg is tömegesen helyeznek forgalomba olyan – egyébként korszerű – új gépkocsikat, amelyekből olyan *alapvető biztonsági kiegészítő eszközök*, elemek *hiányoznak*, amelyek nélkül ugyanezek a gépkocsik a nyugat-európai országok többségében nem volnának eladhatók. Részben a lakosság tájékozatlansága és a pénzszüke az előidézője annak a helyzetnek, hogy a hazai autóforgalmazók – élve a magyar jogi szabályozás (nevezzük így) nagyvonalúságával – a korszerű járművek „fapadosított” verzióját is árusíthatják – természetesen a biztonsági berendezések teljes körével felszerelt járművek árához képest jóval alacsonyabban. Autógyártók és márkaképviseletek imázsalkotási módszereitől is függ, hogy mit engednek kipróbálni valamelyik kocsitípusból, és attól is, hogy milyen biztonsági felszerelés tartozik az alapárba. A most említett berendezések többnyire – épp a rosszul megválasztott sebességből adódó – vezelési hiba következményeinek megelőzését vagy csökkentését célozzák. Ezért volna szükséges, hogy részint a hatósági forgalomba helyezés során az engedélyeztetési eljárásban, részint a biztosítási ügyletek megkötése alkalmával e korrekciós berendezések (elsősorban a blokkolásgátló [ABS], a kitérés-gátló [ESP] és a lehetőség szerinti legtöbb légzsák [de némi kiterjesztéssel e körbe sorolható ma már a klímaberendezés és a xenonvilágítás is]) forgalomba helyezéssel együtt járó beszerelése részint a kötelezően előírtak, részint a premizált tartozékok kategóriájában szerepeljen. A legkorszerűbb autótól gyártó és egyúttal a legjelentősebb baleset-csökkentési eredményeket felmutató ország vezető szakpolitikusa a tehergépjárművek esetében e körbe sorolja még a nyom- és fékasszisztensi, a minimális követési távolság szabályozását végző berendezést, továbbá a tolatóradart is.<sup>5</sup>

Az úgynevezett „*Jekete doboz*” beszerelése is e körbe tartozik attól függetlenül, hogy a nyugat-európai országokban – korántsem mindig korrekt indokkal, hanem jóval inkább jól frazírozott érdekvégyesítési technikákkal – sikerült mindmáig a civil szférában ezt megokodályozni. Általában az emberi jogok védelmére szokás hivatkozni annak elhallgatásával, hogy e berendezés alkalmazása egy baleset után nemcsak a bűnösségnek, hanem a véltenségnek is megcáfolhatóan

5 Nachgelagter Minister Tiefensee. ADAC-Motorwelt, 7/2008., S. 12.

bizonyítékaival szolgálhat, ami viszont feleslegessé teszi számos igazságügyi gépjárműszakértő valószínűség-számításokkal operáló módszereit, és ezáltal a sztrászakértők „kenyerét” veszélyezteti. Arról is kevés szó esik, hogy a készülék megnöveli a felelősségudatát, hiszen a vezető tudatában van annak, hogy egy baleset során mindig rögzítve vannak a megelőző másodpercekben a gépkocsival végzett manőverek. Végül egy tény: a berlini rendőrségen belül, ahol valamennyi járóautóba beszerelték a „fekete dobozt” ötven százalékkal csökkent a sajáthibás balesetek száma.

## A forgalom ellenőrzése

A továbbiakban – középpontban a rendőrség ez irányú tevékenységével – a *3E harmadik eleméről* fejtem ki véleményemet. Előjáróban álljon itt néhány, a félreértések eloszlatására hivatott gondolat.

A lakosságnak tudomásul kell vennie: bár a rendőrség fontos közlekedésbiztonsági feladatokat lát el, a közúti biztonságnak nem kizárólagos, de még csak nem is elsődleges szereplője. Ezt azért fontos hangsúlyozni, mert számos oknál fogva – és ebben a rendőrség félrevezető médiatevékenysége sem teljesen véletlen – a lakosság széles körében elterjedt az a nézet, hogy a közlekedésbiztonság azért olyan rossz nálunk, mert a rendőrség nem végzi megfelelően a munkáját. Sokan vallják például azt a tévképzetet, hogy a rendőrségtől függ, hol létesítenek jelzőlámpás kereszteződést, hol helyeznek el sebességkorlátozó jelzőtáblát vagy épenséggel hol festenek fel zebrát. A rendőrségnek mindmáig nem sikerült a lakosságot ezektől a téveszméktől eltántorítani, és tudomásul vetetnie az emberekkel: döntési és intézkedési lehetőségei korlátozottak, a felelősség pedig gyakran megoszlik a közlekedés biztonságában közreműködő hivatásági szereplők között. Ezt akkor is el kellene fogadtatni az emberekkel, ha – szerintem vitathatatlanul, és talán éppen a tévképzetek miatt is – *hogyományan a rendőrség lesz a legtöbbet a közlekedésbiztonságért.*

A rendőrség feladatai részben löbb, részben más, mint az utakon elkövetett normaszegések üldözése (és azok elkövetőinek tettenérése). Maga az *enforcement* kifejezés is többjelentésű. Idesorolódik a büntetészankción és a kikényszerítésen kívül az alkalmazás és a (törvény) végrehajtása is. A német közlekedési szakzsargonon a közlekedés-ellenőrzést (Verkehrskontroll) a forgalomfelügyelet (Verkehrsbewachung) részeként kezeli. A magyarországi közlekedésrendészeti szakemberei is évtizedek óta tevékenységük lényegét ezzel a kiterjesztett értelmezéssel azonosítják. Azáltal, hogy munkájuk részének tekintik például a forgalom folyamatosságának

elősegítését, a forgalmi torlódások, zavaroktólük telhető csökkentését, közvetve részt vesznek a prevencióban, mert abban nyújtanak segítséget, hogy a közlekedők jogkövető magatartást tanúsítsanak. (Például jelzőlámpás csomópontokban meggátolják, hogy az autósok „benngadjanak” a kereszteződésekben, jelzőlámpa-meghibásodás esetén forgalmat irányítanak, és ezáltal leveszik a közlekedők válláról azt a terhet, hogy maguknak kelljen meggyőződniük az elsőbbségadás feltételeinek meglétéről.) A rendőrség ily módon gyakorlatilag részesévé válik annak a pozitív folyamatnak, amelyik elősegíti a közlekedők egy részét jellemző szociális deficitek leépítését.

A rendőri beavalkozások másik alapvető formája a közlekedés biztonságára különösen nagy kockázatot jelentő normasértések megelőzése, ennek sikertelensége esetén a szabályokat megszegők megbüntetése.

Alkotmányos jogállami feltételek között azonban jelenleg a rendőrségnek meglehetősen korlátozott eszköztár áll rendelkezésére ahhoz, hogy hatékonyan lépjen fel az emberi életet súlyosan veszélyeztető személyek ellen. A hiányosságok többé-kevésbé a következők:

1. Túlságosan szűk körben ismertek azok a helyszínek (ügynevezett baleseti gócpontok és veszélyes útszakaszok), ahol visszatérően előfordulnak ügynevezett kocconásos balesetek. Vannak országok, amelyekben a biztosítótársaságok egyesületei (szövetségei) gyűjtik össze az egyes biztosítóktól ezeket a konfliktuspontokat (amelyek többsége egyúttal potenciális baleseti gócpont is), és a rendőrséggel, valamint az ügyi hatóságokkal együttműködve tesznek kísérleteket a helyszínekhez kötődő biztonsági kérdések kezelésére. Mi még azonban ott tartunk, hogy nálunk – tudomásom szerint mindmáig üzleti titokra hivatkozva – a biztosítók megtagadják ezeknek a helyszíneknek a rendőrség rendelkezésére bocsátását.<sup>9</sup> Ez különösen azért káros gyakorlat, mert a nemzetközi mérések azt bizonyítják, hogy ezeknek a kocconásos baleseti színhelyeknek a többsége olyan konfliktustérség, ahol a közlekedőtől független, szemszögükből véletlen tényezők határozzák meg: mikor követi a sorozatos kisebb baleseteket egy-egy súlyos vagy (ugyancsak a véletlen következményeként) ritkábban bekövetkező halálos kimenetelű baleset? Jelenleg a rendőrség csak a személyi sérüléssel járó balesetek maga által végzett kigyűjtése alapján tudja meghatározni a baleseti góccokat, egyéb esetekben csupán közvetett jelek (például ismétlődő féknyomok, útszélre sópórt üvegcserepek) adnak sejtésszerű információkat arról, hol kellene a rendőr-

<sup>9</sup> Tekintettel arra, hogy a balesetmegelőzés kérdéskörében, ennek sikerességéhez pedig a most még zárt adatok miatt is szükség van, kérdéses, hogy a magyarországi biztosítótársaságok jelenlegi gyakorlata alkotmányossági szempontból nem aggályos-e.

ségnek (és az ügyi hatóságoknak) a környezetre és a járművezetők viselkedésére fokozottan figyelnie.

2. A veszélyes szabályszegések bizonyítása megint csak korlátozott körben lehetséges, aminek – legalábbis egyelőre – számos technikai akadálya van. Az összeütközések számához képest legnagyobb halálozási arányt képviselő szabálytalan előzések bizonyítása például a legkorszerűbb eszközökkel is csupán egyetlen aspektusból bizonyítható: a rendőrségi megfigyelés idején előzésben volt-e a jármű a tiltó tábla vagy a felfestett záróvonal térségében, vagy sem, és ha igen, ennek tényét a rendőrség – a későbbi bizonyítási eljárás számára hitelt érdemlően – vizuálisan rögzíteni tudja-e, vagy sem. Arról (légi felvételek készítésének esetét kivéve) nem lehet bizonyítékot szerezni (látható formában rögzíteni), hogy az előzést végrehajtó a többi közlekedő sebességéhez képest megfelelő út-ídő dimenzióban fejezte-e be a manővert. A legtöbb esetben az sem bizonyítható, hogy a KRESZ-ben egyébként előírt, az előzési elősegítő magatartásnak eleget tett-e akár a megelőzni kívánt, akár a vele szemben közlekedő jármű vezetője. A kétféle bizonyítás egyszerre pedig gyakorlatilag kizárt.
3. A hazai jogalkotásban (vagy jogalkalmazásban) nem ritkán hiányoznak azok a fogódzók, amelyek ahhoz valónak szükségesek, hogy a szabálysértés elkövetését később ne lehessen vitatni. Az előbb említett esetben például meg kellene határozni, hogy a sebesség függvényében mennyi az az időköz, amelynek el kell telnie ahhoz, hogy az előzést befejező és a vele szemben közlekedő jármű eljérjen egy vonalba kerülése biztonságosnak legyen tekinthető. Ugyanígy számszerűen definiálni kellene, hogy – a sebesség függvényében – mekkorának kell lennie annak a minimális időköznek, amelyen belül ha két, egymást követő jármű azonos pontot ér el, a követési távolság be nem tartása bizonyítottan tekinthető. (Ezeket az adatokat a nyugat-európai országok többségében a jogalkotás vagy a bírói joggyakorlat már évtizedekkel ezelőtt deklarálta, a rendőrség pedig kifejlesztette azokat a műszeresen támogatott módszereket, amelyekkel ezek a szabálysértések vitamentesen bizonyíthatók.) Aligha véletlen, hogy ilyen okok is közrejátszanak abban: miért a magyarországi autópályákon és gyorsforgalmi utakon váltak tömegessé a kamionok ráfutásos balesetei, és miért ritka ez a forgalombénítő jelenség akár Németországban, akár Ausztriában. Utóbbi két államban a rendőrségnek egzakt számadatok birtokában felhatalmazása van arra, hogy mérje a követési távolság betartását, következőképp a szabályokat megszegők ott pénzbüntetésre (és büntetőpontra) számíthatnak.

A rendőrségen kívülálló bizonyítástechnikai nehézségek azonban nem szoríthatják háttérbe azokat a problémákat, amelyek a rendőrség hatékony közlekedésbizton-

sági munkáját a szervezeten belülről hátráltatják vagy akadályozzák. Ezek egy része még a rendszerváltozás előtti időszakra jellemző szemléletbeli okokra vezethető vissza, és továbbélésükben részben a jelenlegi rendőri felső és középvezetés sem teljesen makulátlan. A legfontosabbak a következők:

1. Bár még nem találkoztam olyan rendőri vezetővel, aki elismerte volna, ettől azonban még tényként kezelhető, hiszen a Rendőrtiszti Főiskolán évtizedes gyakorlattal bíró tiszthelyettes hallgatók egybehangzón állítják, hogy a közlekedési területen a vezetői tevékenység eredményességének egyik fontos mutatója a bűnszékbehozás összegének nagysága, az ebben évről évre bekövetkező növekedés vagy csökkenés. Ez pedig arra ösztönöz minden vezetőt, hogy az állományt akkor és olyan helyekre küldje ellenőrizni, amikor és ahol sok szabálysértési bírság kiszabására van lehetőség, teljesen függetlenül attól, hogy az a helyszínt milyen közlekedésbiztonsági paraméterek jellemzik. (Politikusi szemléletű megközelítésből ez azt jelenti, hogy a rendőrségen ebből a szempontból még nem történt meg a rendszerváltás.) Ez a forgalom-ellenőrzési gyakorlat tehát olykor egybeesik a balesetveszélyes időszakokkal és útszakaszokkal, többnyire azonban nem. Amíg ezen a mennyiségorientált eredményességimutató-szemléleten nem sikerül túllépni, addig nincs esély arra, hogy a köztudottan rendkívül szerény műszerezettségű és létszám gondokkal küszködő állomány a köz számára valóban hatékony munkát végezzen.
2. Szintén a múltat idézi, hogy számos – olykor fenyegetés formáját öltő – ígéret hangzik el vezető beosztású (nem feltétlenül a rendőr vagy a rendőri szakmához értő) politikus, tisztviselő szájából arról, hogy „a jövőben minden másként lesz”. Ez a gyakorlat különösen nagy publicitást kapó, súlyos kimenetelű balesetek után divik, és az állampolgárok egy ideig komolyan is veszik. Ne feledjük: bármennyire nem örömteli tény, de igaz: a mi földrajzi régiánkban a félelem érzete hagyományosan szinte reflexszerű ávalosságra ösztönöz, és ezt az érzetet – épp a múlt még el nem feledektapasztalatai okán – ma sem nehéz a döntési determinánsok élvonalába helyezni.<sup>7</sup> Viszont az is tény, hogy az emberek figyelnek: a félelem indokolt-e, vagy megint csak riasztás történt. S ha a fenyegetés nem válik a napi valóság tényeinek részévé: hamar eszmélnék. Gyorsan észreveszik, hogy az ígéretekből – mint korábban, ismét – nem lesz semmi, és visszaáll minden a régi kerékvágásba. (Legutóbb például ilyen felbuzdulásnak lehettünk tanúi a szakmailag teljesen előkészítetlen és a gyakorlatban a közlés szerinti formában

<sup>7</sup> Példaként elég utalni a járdakövi lövőanyagok az autósok döntő többségére gyakorlati hatására. Nem merik megelőzni akkor sem, ha ezt a megengedett sebességhatárok betartásával, szabályosan megtehetnék. (Természetesen ez a jármegnyitkezés egyáltalán nem kedvező példája a kívánatosnak ízelhető rendőri-civil kapcsolat jelenlegi állapotának.)

végrehajthatatlan zebraellenőrzések kapcsán.) Ezek közül számossal – a példabelivel is – nemcsak az a probléma, hogy nem része egy általános közlekedésbiztonsági koncepciónak (amely jelenleg tervezeti formájában sem létezik), hanem az is, hogy valóban sürgősen megoldandó és hosszú idő óta halogatott feladatot akar elkészíttetniül és szakmai egyeztetés nélkül kikényszeríteni. De – kissé korábbi időszakra visszatekintve – hasonló „bölcst” (bár sokak számára népszerű, ám a szakemberek által már a bevezetés időpontja előtt egyértelműen kedvezőtlennek ítélt) elhatározás volt a sebességhatárok lakott területen kívüli felemelése, amely – mivel jogszabályi formát is kapott – nyomban érezlette kedvezőlen hatását a baleseti halottak számában.

3. A rendőrség kötelekén belül tevékenykedő közlekedési szakemberekkel teljes egyetértésben rögzíthető: *mindaz, ami az apparátusban – különféle indokkal, de a permanens átszervezés formájától – a közlekedési szakágazattal folyamatosan történik, az eddig csak károkat okozott.* E sorok írója az utóbbi negyven évben legalább négyszer élte végig (az utolsókat kivéve külső szemlélőként) e szakág beolvasztását a közrendvédelembe, majd újbóli önállósítását. Ezek az átalakítási manőverek másra nem voltak jók, csak hogy a korábbi megyei közlekedésrendészeti osztályokat, ezeken belül is elsősorban a közúti közlekedésbiztonságát leginkább erősíteni képes és magas színvonalon működő, jól képzett szakemberekből álló forgalom-ellenőrző osztályokat meggyengítsék, megszüntetésük esetén pedig ellehetetlenítsék. Akkor, amikor a halálos kimenetelű balesetek többsége lakott területen kívül történik, a racionalitás minimumát is nélkülöző döntés, hogy a városi kapitányságok egy részén egyáltalán nincs közlekedési szervezet. Az évek óta létszárhányoson működő közlekedés-ellenőrző tevékenységnek meg lett a következménye, hiszen nemcsak az önkéntes normakövetés csökkent, hanem jelentősen megnőtt azok száma, akik a szabályokat kizárólag a rendőri jelenlét „árnyékában” hajlandók betartani.
4. Az autópályákon közlekedők biztonsága szempontjából (I) az irracionális döntés legpregnánssabb példája az alig néhány évvel korábban létrehozott autópálya-rendészet önállóságának legutóbbi megszüntetése. (Ez, tudomásom szerint, példa nélküli döntés volt az Európai Unióban.) Következményei kiszámíthatók lehettek, hiszen valamennyi (korábbi) átszervezés is mindig együtt járt a legkiválóbb felső és középvezetők egy részének távozásával, és számos tehetséges tiszthelyettes kilépésével a rendőrség kötelekéből. Az autópálya-rendészet megszüntetéséről döntőknek valószínűleg fogalmuk sincs arról – ami egyébként például a Rendőrségi Főiskolán évek óta kötelező tananyag –, hogy a korszerű autópálya-rendészet állományának milyen komplex felügyeleti-ellenőrzési feladatokat kell megoldania, ehhez milyen speciális tudásra, folytonos továbbképzésre

és eszközökre van szüksége. Az irányításra akár a jelenlegi megye, akár a régiós szerkezetű főkapitányságok számos okból alkalmatlanok, ennek részletes kifejtésére itt nincs lehetőség. A negatív következmények egy része már tapasztalati szinten ismert, a többi majd a pályahálózat gyors kiépítésével párhuzamosan jelentkezik. Ami szolgáltatásszervezési téren már hosszabb ideje tényként kezelhető: a *permanens átszervezés állapotában lévő középvezetők és rutinos beosztottak* mára gyakorlatilag elvesztették azokat a *motivációikat, amelyek a magas színvonalon végzendő tevékenységükhöz hozzá kellene hogy tartozzanak*. Idetartozik annak megemlítése, hogy a – ma már gyakran nemzetközi méreteket (TISPOL) is összehangolt – demonstratív közlekedés- (és olykor közbiztonsági) ellenőrzések hasznosak lehetnek. A megelőző és utána következő időszakokban – a már említett rendőri létszámhelyzet miatt – a forgalomban szolgálatot teljesítő járőrök száma azonban még a korábbiánál is alacsonyabb. Ezt a tényt ma már a közlekedők éppúgy tudják, mint a bűnözők azt, hogy a nagy társadalmi megmozdulások alatt, előtte és utána kevésbé kell számítani ellenőrző járőrtevékenységre, sőt arra sem, hogy ha sértett a rendőrségen bűncselekményt jelent be, belátható időn belül rendőr bukkan fel a cselekmény színhelye közelében.

5. Rendőrségi forrásokból származó információkból az is tudható, hogy a korlátozott feladatok elvégzésére képes (elsősorban sebességmérésre és alkoholellenőrzésre szolgáló) berendezések többnyire elavultak, és számuk sem elegendő. Az a jelenlegi kényszermegoldás pedig szintén kritizálható, hogy az úgynevezett automata (dobozos) sebesség-ellenőrző készülékek telepítését a rendőrség saját erőforrás felhasználásával képtelen megvalósítani, és lényegében nem a rendőrség, hanem egy másik minisztériumhoz tartozó *lehatóság*<sup>8</sup> dönti el: mikor és hány ellenőrző készülék telepítésére és működtetésére kerülhet sor. Ami ehhez járul, hogy – épp az anyagi javak szűkössége miatt – a rendőrség képtelen érvényre juttatni azt a mindenüttl bevált sokkoló hatást, amelyet rövid időn belül nagyszámú sebességellenőrző doboz működésbe állításával lehet elérni, és ami után az emberek túlnyomó többsége számára gyorsan természetessé válhatna: a megengedett sebességhatárokat be kell tartani, mert aki nem ezt teszi, bárhol és bármikor súlyos büntetésekkel nézhet szembe. (Azt a luxust egyetlen más ország sem engedi meg magának, hogy egy-két dobozhoz rendeljen egy-egy mérőkészüléket. Ahol ezek elterjesztésére került sor, ott 10-15 dobozra esik egy – a doboz értékének többszörösébe kerülő – készülék, amelyet a rendőrség rendszeresen helyez egyik helyről a másikra, ezzel kiszámíthatatlanná téve az „éles mérés” színhelyét. A jelenlegi magyarországi gyakorlat tipikus példája a pozarló sze-

<sup>8</sup> Jelenleg épp az Állami Autópályakezelő Zrt. van ebben a pozícióban.

gényességnek. „Lopokodva” nem lehet tartós hatással járó, áttörést jelentő változást elérni. Időnként aggódó észrevételek hangzanak el irányítói posztot beöltött rendőröktől, hogy a sebesség-ellenőrzés széles körű és gyors elterjesztése esetén nem volna elegendő létszám a gyorshajítók ügyeinek feldolgozására. Bár a létszámfejlesztés és a feldolgozás automatizálása kívánatos (és az állam számára gyorsan megtérülő beruházás), nem árt ezúttal is felhívni a figyelmet arra, hogy ezeknek a berendezéseknek az a céljuk, hogy balesetveszélyes helyeken és időszakokban hozzájáruljanak a forgalom csillapításához. Ez pedig azt is jelenti, hogy egyrészt – leszámítva a bevezetés időszakát – a jól láthatóan, figyelmeztető előjelző táblákkal elhelyezett készülékek „hozama” csökkenő tendenciájú, másrészt a kezdeti időszak túlterhelése is csökkenthető, ha például a nem balesetveszélyes időszakokra ledlílják a kameraműködést.<sup>9</sup>

6. Nem mehetek el szó nélkül néhány további, szakmai körökben vitatott kérdés mellett. Ezek egyike, hogy célszerű-e a járművezetők számára nyilvánvalóvá tenni (például rádióban vagy GPS-készüléken jelezni), hol folyik sebesség-ellenőrzés). A válaszom egyértelműen igen. Ez a szemlelet ugyanis állampolgári oldalról hozzásegíti az autóst ahhoz, hogy olyan helyeken ügyeljen különösen a szabályok betartására, ahol az átlagosnál nagyobb a veszélyhelyzet; rendőri oldalról pedig annak igazolásához nyújt segítséget, hogy az állampolgárok számára egyértelművé teszik, miszerint – a közhiedelemmel ellentétben – nem fejre és a polgárok pénzére vadásznak, hanem a közlekedés biztonságát szolgálják. A másik neuralgikus pontja a rendőrségnek, amikor helyzetének javításáért lobbizik (hogy ne a siránkozás szót használjam) ahelyett, hogy a rendelkezésre álló lehetőségekkel élne a jogállami keretek nyújtotta határokon belül. Ennek „szép” példája az úgynevezett objektív felelősség többéves kárváriója (és nem lehetetlen, hogy alkotmányossági akokból tisztavirág-élete), amire valójában semmi szükség nem volt, és ma sincs, viszont egy sor, előre nem várt jogi és technikai akadályt sikerült a közigazgatási intézményrendszer egésze számára begyűjteni. A Rendőrszti Főiskolán évek óta külföldi szabálysértési okiratokkal demonstráljuk: ilyen eszközök nélkül is éjjel és nappal egyaránt meg lehet állapítani a gépkocsivezetők személyazonosságát. (Kétségtelen: külföldi kollégáink kevesebb figyelmet szentelnek a csak hátulról fényképezhető motoros-gyorshajítóknak, mondván, ők általában csak onveszélyesek. Viszont a hétvégeken egyre több, gyorsulási bemutatókra alkalmas hegyi útszakaszokról illíják ki őket.) Az pedig a rendőrség tehetetlenségének és a gyalogosan, motorkerékpáron vagy gépkocsik-

<sup>9</sup> Azt a rendőri vezetők amúgy régóta tudják, hogy az intézkedések és a balesetek számának változása között meglehetősen laza a kapcsolat, ami persze nem független arról, hogy milyen összefüggés van a balesetek és az intézkedési súlypontok között.



ban szolgáltatót teljesítő járórok sok éven át tartó lélektelen munkavégzésének a bizonyítéka, hogy ma Magyarországon a gépkocsivezetők ezrei büntetlenül közlekedhetnek úgy, hogy valamelyik rendszámotblájuk „elveszett”. Ilyesmí egy normális közlekedés-ellenőrzési munkát végző rendőrséggel büszkélkedő országban elképzelhetetlen.

7. A legutóbbi időkíg a magyar közlekedésbiztonság ellenőrzésére hivatott szervek csekély vagy még annál is kisebb érdeklődést mutáltak a halálos kimenetelű balesetek megelőzésében évtizedek óta közismerten fontos szerepet betöltő biztonsági eszköz, a biztonsági öv használatát illetően. Már az is mércéje egy ország közlekedésbiztonsággal kapcsolatos közintelligenciájának, hogy melyik évtől kezdve ajánlják, majd teszik kötelezővé a használatát. Az viszont – különösen azokban az országokban, ahol gyengék a civilszervezetek – a hatósági intelligencia fokmérője, hogy ennek használatát megkövetelik-e a gépjárművezetőktől. Tovább haladva ezen a vonalon, az sem hagyható figyelmen kívül: melyek azok a szervezetek, intézmények, amelyek tagjaiktól megkövetelik eme élelmentő eszköz következetes használatát, és melyek azok, amelyek különféle verbálisan megfogalmazott vagy csak néma, ráutaló magatartással elnézik, hogy tagjaik mellázzék saját életük védelmének e fontos eszközét. Magyarország főhatóságai – különösen a fejletlen motorizált országokkal egybevetve – nagyon rossz bizonyítványt állítottak ki magukról. Évtizedeken keresztül ugyanis azt sugallták a civil lakosságnak, hogy ennek a berendezésnek a használata felesleges, szükségtelen, sőt sok esetben kifejezetten káros. Vezető kormánytisztviselők, különféle pártok széles körben mintaként szolgáló „ikonjai” nem csatlolták be (és ma sem csatlójk be) a biztonsági övet. Sajnos ebből a sorból nem hiányoznak a rendőrség vezetői tiszttségviselői sem. A média egy része (és különös módon ebben kifejezetten pozitív szerepet játszik a bulvármédia) is csak az utóbbi egy-két évben hívta fel a figyelmet arra, hogy mennyi ismert és értékes közéleti személy halt meg úgy, hogy kiesett a gépkocsiból, vagy a járműben az étellel össze nem egyeztethető sérülései keletkeztek, és halála épp ezzel a ténnyel függhet össze. Valószínűleg az elmúlt két évtizedben az előírásokat megszegő, az övet nem használó rendőrtisztek és tisztihelyettesek földi maradványaival is meg lehetne tölteni egy temetői parcellát. Értelmenl halálukért felelősek az ostoba parancsnokaik is, akik nem vettek tudomást a szakemberek évtizedek óta hangzottatott figyelmeztetéseiről, és – primitív gondolkodásuk ékes bizonyítékaként – úgy vélték: ők jobban ismerik a balesetek törvényszerűségeit, beosztottaik képességeit. Ennek is következménye, hogy bár Magyarország Európában az első között volt a biztonsági öv kötelező használatának elrendelésében, az övhasználati gyakorlatban „sereghajtók” lettünk. Pedig ennek ellenőrzéséhez – ellentétben a sebes-

ségméréssel – nem kell semmiféle bonyolult technikai berendezés, pusztán az, hogy a rendőr egyrészt maga tekintse fontosnak a KRESZ ezen előírását (legyen annyira intelligens, hogy elhiggye: sem ő, sem más nincs védve egy akár más személy által okozott súlyos kimenetelű balesettől), másrészt „nyissa ki a szemét”, amikor ellenőrzést végez.

## Megoldandó feladatok

*Közlekedők kötelességei a biztonság érvényesítésére*

A közlekedés biztonságának érvényesülése elképzelhetetlen néhány alapelv garantálása nélkül. Ezek olyan kötelezettségek, amelyekhez valamennyi úthasználónak alkalmazkodnia kell. Kompetens szakemberek idesorolják a következőket:

1. Ne okozzon balesetet, sőt a személy- és vagyonbiztonságot se veszélyeztesse.
2. Tegyen meg minden tőle elvárható a balesetek elhárítására, illetve a balesetek következményeinek a mérséklésére.
3. A közlekedés többi résztvevőjét közlekedésében indokolatlanul ne akadályozza és ne is zavarja.

Az utóbbi kettő már szoros összefüggést mutat a KRESZ bizalmi-elv-definíciójával, amelynek lényege, hogy mindenki mindaddig bízhat más jogkövető közlekedésében, amíg a külső jelek ellenkezőjére nem utalnak. Ez ma már kiterjesztően értelmezik, és az utak műszaki állapotára is vonatkoztatják. Figyelemre méltó az a *hangsúlyeltolódás, amely a korábbi KRESZ-centrikusságtól a forgalomadekvát viselkedés tanúsításának igénye felé vezet*. Amíg néhány éve széles körben a KRESZ részletekbe menő szabályainak ismeretét tartották a közlekedésbiztonság legfontosabb feltételének, addig mára ez gyakorlatilag elavult nézetté vált. Ma már a biztonságos közlekedés alapfeltételének egyrészt a legalapvetőbb közlekedési előírások pontos ismeretét és maradéktalan betartását, másrészt a közlekedés többi résztvevőjének – gyakran hibázó – magatartásához való alkalmazkodó viselkedés, a veszélyelhárítás technikáját tekintik. Kezdő vezetők esetében pedig kiemelt hangsúlyt kap egyrészt a pszichikai alkalmasság (megfelelő szociabilitás, tehát közösségkonform viselkedés és a képességet, tudást, ügyességet reálisan kezelni képes, kellő önkontroll), másrészt a forgalmi viszonyok, szituációk helyes értelmezésének képessége.

## Prioritások

A korábbiakban többször hangsúlyoztam: azokkal értek egyet, akik a közlekedésbiztonságot a közbiztonság részének tekintik. Ez az összefüggés abban az értelemben is helytálló, hogy a baleset-megelőzés része a bűnmegelőzésnek. Ha ezt a két, azonos logikai alapon nyugvó állítást elfogadjuk, akkor ebből több következtetés is levonható. Ezek élén szerepel, hogy az EU bűnmegelőzéssel kapcsolatos célkitűzései nemcsak a köz-, hanem az ennek részét alkotó közlekedésbiztonságra szempontjából is iránymutató szempontrendszerként szolgálnak. Ez pedig – megfelelő értelmezéssel – azonos a következő prioritásokkal:

1. Csökkenteni kell azokat az *alkalmakat*, amelyeknek súlyos (az EU prioritásrendszerében kiemelt helyen szereplő halálos kimenetelű) baleset lehet a következményük, egyúttal *növelni* kell annak valószínűségét, hogy a súlyos kimenetelű balesethez vezető szabálysértőket megbüntetik, ismételt elkövetés esetén átmenetileg vagy véglegesen megvonják a lehetőségét annak, hogy a korábbihoz hasonló veszélyhelyzetet teremthessenek.
2. Csökkenteni vagy ha lehetséges, meg kell *szüntetni* azoknak a környezeti tényezőknek a hatását, amelyek következtében valaki balesetokozóvá válik. Ismételt elkövetővé válás esetén speciális beavatkozások igénybevételére kell hogy sor kerüljön.
3. Csökkenteni kell az *áldozattá* válás kockázatát. Erre annál inkább szükség van, mert – miként a bűnelkövetők körében, úgy – a balesetekben részesek körében is gyakran azonos vagy hasonló személyiségjellemzőkkel bírók közül kerül ki a két szereplő csoport, és olykor a pusztó véletlen hatására sorolódik valaki az egyik vagy a másik csoportba. Ezért *kiemelt figyelmet* kell fordítanunk azokra, akik *viszátérően* lesznek – *aktuális jogi szerepüktől függetlenül* – *balesetek részesei*.
4. *Növelni* kell az emberek biztonságérzetét, ez a közlekedésben röviden a szabadság rendje fogalomrendszerben valósulhat meg.

A prioritások érvényesülésére akkor van esély, ha a *rendőrség partneri kapcsolatban* tevékenykedik egyrészt a közlekedés személyi és tárgyi alkalmosságának megfelelőségét garantálni hivatott állami és egyéb közszolgálati intézményekkel, másrészt a közlekedésbiztonság prioritásait magukéva tevő egyéb szervezetekkel (egyesületek, alapítványok, társaságok), általában az úgynevezett NGO-k fogalomkörébe tartozó intézményekkel. Ehhez azonban szükség van egy az előbbi elveket elfogadó és hatékonyan alkalmazni képes *baleset-megelőzési* (vagy közlekedésbiztonsági) szervezetre. Erre szolgált a rendszerváltozás előtt az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT), amelyet a rendszerváltozás után az ORFK kiszajított (belőle kreálták

az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Baleset-megelőzési Bizottságot, röviden ORFK OBB-t), elvéve e szervezet legfontosabb mozgatóerejét: a társadalmi beágyazottságot. A többi magyarországi, közlekedésbiztonságot vállaló egyesülés pedig mindmáig gyakorlatilag alkalmatlan e szerepre.

A közlekedésbiztonságot elősegíteni hivatott rendőrség tevékenysége a 3R szemléletből (Reactive policing, Randomly patrols, Reactive investigation) már régebben átment a 3P szemléletbe (Partnership, Problem solving, Prevention). Legelőbbis elméletben. Amikor azonban a korábban már kritikával illetett újbóli összeolvasztásokra került sor, a speciálisan és jól kiképzett közlekedésrendészeti állomány is kényszerűen részt vett a korábban már meghaladott szemlélet továbbélésében. A közbiztonság körében érvényes „ökölszabály” pedig a közlekedésbiztonság területén is érvényes, noha a lakosság erről néha szívesen megfeledkezik. Nevezetesen: a rendőrség nem teremti, hanem óvja a közlekedésbiztonságot. És végül álljon itt még egy általános érvényű megállapítás, amit ugyancsak a közbiztonság szakemberei hangsúlyoznak: bár a közbiztonság védelme állami feladat, amelyet alapvetően a rendőrségnek kell végeznie, a megfelelő szintű közbiztonságért mindenkinek tennie kell. Ezért az eredményeket, kudarcokat, következményeket és felelősséget is a társadalom egészének közösen kell viselnie.

Teljes mértékben egyetérték azon szakemberek véleményével, akik szerint a közbiztonság (és ennek részeként a közlekedésbiztonság) feladatait ellátó állomány tevékenységi körében profiltisztításra van szükség, és általánossá kell válnia a preventív járőrszolgálatnak, váltsuljon az meg akár gépkocsizó, akár gyalogos járőrszolgálat formájában. Mindegyik típusba sorolt járőrszolgálat alapvető feladata a közlekedésbiztonsági szempontból veszélyeztetett gócpontok felügyelete, a balesetveszélyes zónák biztonságának rendőri eszközökkel való megóvása. Ennek eredményessége számos esetben fokozható, ha nagyobb régiók személy- és eszközállományát sikerül koncentrálni, és a veszély út-idő dimenzióknak törvényszerűségeire figyelemmel megfelelően mozgatni. A hagyományos járőröző tevékenység (előre, esetleg éveken korábban elkészített járőrözési útvonaltervek véletlenszerű változtatása) rendkívül időigényes, energia- és emberierőforrás-pozaroló, tehát elavult (bár egyes helyeken máig élő) gyakorlat. Ezt kell felváltania az időben és térben a balesetveszélyes útszakaszokra és gócpontokra (korzetekre) összpontosított járőrözésnek.

Miként a közbiztonsági ellenőrzésekkor is megfigyelhető: bár teljesen eltérő okok miatt a közlekedésben is előfordul, hogy viszonylag rövid időn belül egy felszámolt baleseti góc áthelyeződik a környék egy másik útvonalára, csomópontjára. Ezt valószínűsíthetjük a Magyarországon – úgy tűnik, már permanenssé váló – városfejlesztési, korszerűsítési munkákkal együtt járó forgalomterelések. Tudomásul kell venni egyrészt azt, hogy a forgalomszervezők sem mindig képesek jól felmérni a közleke-

dők majdnem várható viselkedését (az autósok esetleg nem azokat a terelésre szánt útvonalakat fogják előnyben részesíteni, amelyeket a mérnökök nekik szántak), másrészt azt, hogy ezek a forgalomterelési beavatkozások gyakran jelentős, olykor súlyos balesetveszélyeket rejtő hibákat fognak tartalmazni. A rendőrség az, amelyik (Magyarországon a biztosításszervezetek ilyen irányú segítségnyújtásától való elzárkózása folytán) elsőként képes ezekre a hibákra reagálni, és az erre jogosult intézményeket termódosításra készíteni (balesetveszély esetén kényszeríteni).

A jelen társadalmi berendezkedésünkre jellemző jogrendszer viszonylag szűkre szabja a szabályszegők megbüntetésének lehetőségét. A magyar rendőrségnek körültekintőbbnek kell lennie néhány – főként észak-európai – partnerintézményénél akkor, amikor valaki ellen szabálysértési feljelentést tesz. Ennek számos oka van, ezek egy része az elmúlt társadalmi berendezkedésben a rendőrség feladalfelfogásával, részint ennek máig tartó utóéletével függ össze. A lényeg, hogy a magyar rendőr intézkedése során gyakorlatilag tévedhetetlen kell hogy legyen. Az eredménycentrikuság korábban már vadhajításoknak minősített esetei azonban ösztönzően hatnak olyan irányban, hogy a rendőrség végrehajtó állományának egyes tagjai megpróbálják olyan szabálysértések elkövetését is rábizonyítani a közlekedés résztvevőjére, amelyhez nem áll elegendő bizonyíték rendelkezésére.

Az „ellenfél” pedig egyre jobban felkészült. Példaként említhető, hogy a Martin Car Technology elnevezésű cég, a jelenleg Magyarországon – még – legáltalánosan használt radar- és más sebességellenőrző-előjelző berendezések legismertebb forgalmazója, olvasói számára 10 pontban foglalta össze azokat a követelményeket, amelyeknek a lézerradar-bemérő eszközöknek meg kell felelniük, és amelyek írásos bemutatását az ellenőrzés után akár azonnal a forgalom-ellenőrző járőröktől megkövetelhetik.<sup>10</sup> S végül a biztatás: „Ha mindezen papírok közül egy is hiányzik (általában a fele nincs meg), nem használhatják a készüléket, ergo nem kell aláírni semmit.”

### Sebesség-ellenőrzés – buktatókkal

A korábbiakban már részletesen megindokoltam, hogy – egyetértve a közlekedésrendészeti hatóságok felelős vezetőivel – a sebesség-ellenőrzést és az ezzel együtt

<sup>10</sup> Ezek a következők: 1. OMH-bizonyítvány száma, időpontja, érvényessége; 2. Akkreditált kalibráló laboratórium kalibrációs jegyzőkönyve (vagy legalább másolata), ennek időpontja, száma, érvényessége; 3. Akkreditációs tanúsítása a laboratórium részére a kalibráció elvégzésére; 4. HIF-engedély; 5. Rádióengedély; 6. Frekvencia-kijelölési határozat, érvényesség frekvenciánként, típusonkénti külön-külön; 7. Elektromágneses összelterhelhetőségnek megfelelés tanúsítása (EMC radarekvü berendezésenként); 8. CE minőség tanúsítása, ennek magyar nyelvű hiteles fordítása; 9. Lézerradió tanúsítás; 10. Munkavédelmi vizsgálati jegyzőkönyv megfelelési tanúsítással. [www.martincartechnology.hu](http://www.martincartechnology.hu)

járó, a normaszegők előre kiszámítható és érzékeny joghátránnyal járó büntetésekkel való fenyegetését tartom elsődendő eszköznek ahhoz, hogy Magyarországon részint a nemzetközi követelményeknek megfelelően csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek száma, másrészt érezhetően javuljon a lakosság biztonságérzete.

Arról is szóltam, hogy nem értek egyet a „lopakodó” sebességellenőrzés-növelés módszerével és azzal sem, hogy ezt ne teljes egészében a rendőrség végezze, mégpedig a berendezések telepítésétől kezdve a szabálysértők büntetésének kiszabásáig.

Nem esett viszont szó arról, hogy a 410/2007 (XII. 29.) kormányrendeletben körülírt közreműködők milyen körben és milyen feladatokat végezhetnek. Ami feltétlen kívánalom: az ellenőrzésben nem államigazgatási szervek csupán a berendezések rendelkezésre bocsátásában vehetnek részt, tehát lényegében kvázilizincgégként működhetnek közre. Az ellenőrzések helyének, időpontjának (időtartamának) meghatározásába éppúgy nem volna megítélhető a beleszólásuk, mint a büntetések kiszabásába és azok behajtásába. Egyetlen kivétel képzelhető el, és ez egyben kívánatos is volna: a számos állami feladattal és intézkedési jogosultsággal már jelenleg is felruházott közterület-felügyeleti szervek számára jogszabályban rögzített jogosítvány biztosítsa az önkormányzati utakon a sebesség-ellenőrzésre. A helyszínek és időpontok [időtartamok] kijelölésének azonban ebben az esetben is rendőrségi hatáskörben kellene maradnia, azzal, hogy a közlekedésrendészeti szervek kooperáljanak a helyi körülményeket általában jobban ismerő és a mostani tervek szerint egyébként is (újból) fellejlesztés előtt álló körzeti megbízáti hálózat nagy tudású és a helyi problémákra érzékeny munkatársaival (kmb-ek).

#### *Biztonsági öv használatának ellenőrzése*

Haladéktalanul el kell érni, hogy a közéleti szerepet betöltő, továbbá a közszolgálat körében dolgozó, tehát állam által ellenőrizhető személyek teljes köre az előírásoknak megfelelően használja a biztonsági övet a gépkocsiban (vezetőként és utasként egyaránt). Ennek a viselkedésnek az általánosság válásában a rendőrség kötelekésében dolgozó egyenruhás és civil állományok beosztástól függetlenül példát kell mutatnia, és ha kell, belső, érzékeny és következetesen alkalmazott retorziókkal járó következményekkel is ki kell kényszeríteni az előírások betartását. Nyomatékosan érvényes ez a lakott területen belüli gépjárműmozgásokra.

Csak ez után várható el, hogy a rendőrség a biztonsági öv használatát – kiterjesztve e kötelezettséget az EU-szabványoknak megfelelő gyermekülésekre is – a többi gépjárművezető és a gépkocsiban utazó vonatkozásában is érvényesítse. Ismételt hangsúlyozni kell: elsősorban a lakott területen belüli közlekedési gyakor-

latot kell sürgősen megváltoztatni. A külföldi tapasztalatok azt mutatják – és ezt a hazai balesetek helyszínelői, a súlyos baleseteknél tevékenykedő mentők és tűzoltók szintén tanúsíthatják –, hogy már az e védelmi eszköz használatának megkövetelése is radikális halottszám-csökkenéssel járhat.

## ...és végül

Szükség van arra, hogy – mint minden koncepciót tartalmazó megfontolt döntés esetében – előzetes és utólagos hatáselemzésre kerüljön sor. Sajnálatos módon e – speciális felkészültséget igénylő – tevékenységre Magyarországon még gyakran nem kerül sor. Új eszközök és módszerek bevezetésekor – jobb esetben – külföldi tapasztalatokra szokás utalni, és általánosan elfogadott az ilyen alapokon nyugvó érvelés. Ami általában kevés és gyakran félrevezető, hiszen – különösen olyan területeken, ahol nagy embertömegeket érintő módszerek bevezetése a cél – a várható hatások előrebecslése nehéz, mert nem állnak rendelkezésünkre tényleges adatok. Épp ezért az úgynevezett társadalmi hatások vizsgálatára különösen nagy szükség van. Az optimális hatás eléréséhez általában modellkísérletre, a döntéshozóknak az intézkedéssel érintettekkel való kommunikációjára van szükség. Ennek során előtérbe kerülhetnek azok a kedvezőtlen hatások is, amelyek semlegesítésére vagy csökkentésére, avagy kompenzálására szükség van az optimális döntés meghozatalához. A részletes hatáselemzésre – ideértve az előzetes elképzelések megvalósulását, a jó és rossz tapasztalatok objektív kiértékelését obból a célból, hogy a rendszert javítani lehessen – többnyire már általában nem marad kapacitás. Gyakran sem a gazdasági, sem a környezeti hatások elemzése nincs a magyar döntési mechanizmusok centrumában. Nem véletlen, hogy régióinkban – mert a rendszerváltozás előtti évtizedekben, sőt évszázadokban ilyen tevékenység soha nem folyt – napjaink fejlődésének egyik kerékkötője (és a közlekedés területéről számos példa hozható erre) ennek a tevékenységnek az elmaradása, amit különféle szándékokkal az erre szakosodott civilszervezetek alaposan ki is használnak, nem ritkán visszaélve lehetőségeikkel, össztársadalmi szinten nagy károkat okozva. Tudomásul kell vennünk: jelenleg olyan társadalmi berendezkedésű világrendszerhez tartozunk, ahol az állam erőszak-monopóliuma – különösen a korábbi időszakokhoz képest – korlátozott, és számos jó elhatározás, döntés végrehajtása is megtorpedózható, ha a döntés nincs jól előkészítve és „tálalva”. Ez pedig magas színvonalú hatásvizsgálat nélkül egészen biztosan nem lehetséges.