

A BALESET-MEGELŐZÉSI TEVÉKENYSÉG HELYZETE, JÖVŐKÉPE

1. Helyzetkép és elvárások

A közlekedési bűncselekmények fogalma Európa-szerte különbözőképpen van definiálva, és az e fogalmi körbe tartozó vétek büntető törvénykönyvekben való elhelyezése is eltérő. Alapvetően két nagy rendszerezés terjedt el kontinensünkön: vagy a Büntető Törvénynek az élet és testi épséget sértő vagy veszélyeztető cselekményei körében, vagy önálló fejezetben kapnak helyet. Magyarország jogalkotói legutóbb (1978-ban) ez utóbbi megoldást választották.

A közlekedési bűncselekmények fogalmkörébe számos jogellenes tett tartozik. Ezek egy része szándékos, más része gondatlan bűnelkövetésben realizálódik. A lakosság körében elsősorban a közúti közlekedési balesetekben megtestesülő bűncselekmények vonják magukra a figyelmet. Egy országról számos ismérv alapján formálódik kép. Ezek egyike a közúti közlekedésbiztonság. Európa országai a rohamos motorizációval párhuzamosan sokrétű erőfeszítéseket tettek a közúti balesetek, méginkább a közúti halottak számának csökkentése érdekében. Bár e fáradozások eredményei nagyon eltérők, a biztonságteremtő igyekezet egyetlen pillanatig sem lankad. Közeledik az újabb cél megvalósításának határideje: az Európai Unióban elvárás, hogy 2010-re – 2001-hez képest – a tagállamok a halottak számát a felére csökkentsék.¹⁷ Nyilvánvaló, hogy valamennyi, a közlekedési bűnözés megelőzése és kontrollja érdekében kifejtett erőfeszítés is ennek a célkitűzésnek a sikere érdekében kell, hogy működjön. Még akkor is, ha tudjuk: a jogi, ezen belül különösen a büntetőjogi szabályozás csak megkétszerezésére és nagyon korlátozott mértékben képes az emberi viselkedés szabályozására. Annál inkább van lehetőség a büntetőjogon kívüli eszközök jelenleginél eredményesebb bevonására.

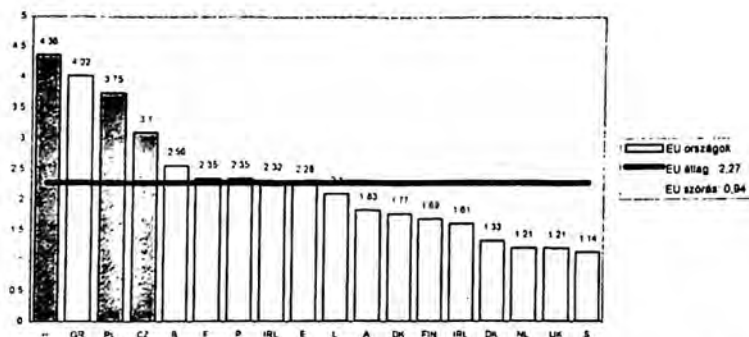
Európa közlekedésbiztonsága nagyon eltérő képet mutat. Összehasonlításhoz a nemzetközileg leginkább elfogadott mérőszámok a következők: a lakosságszámra vetített közúti közlekedési baleseti és halottszám, a személygépkocsi-számra vetített közúti közlekedési baleseti és halottszám, a járműkilométerszámra vetített közúti baleseti és halottszám, valamint a közúti közlekedési baleseti sérültszámra vetített halottszám. Az említett mutatók felhasználásával a nemzetközileg összehasonlítható statisztikai adatok mentén a kontinens országai három nagy régióra oszthatók: a legfejlettebbek (ide tartoznak mindenképp előtt a skandináv országok, valamint Nagy-Britannia és Hollandia), a közepesen fejlettek, s egyben az élvonalhoz egyre inkább felzárkózók (ilyen pl. Németország, Ausztria, Svájc), végül következnek a mediterrán régió országai. Ebben a csoportosításban még nem szerepelnek az Európai Unióhoz 2004-ben csatlakozó országok, valamint a délkelet-európai országok. Az előbbieket leginkább a lemaradó mediterrán országok adataihoz (pl. Görögország) közele

¹⁷ European Commission: White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brüsszel, 2001. szeptember 12. Com (2001) 370. Indoklasként: Az Európai Unióban 2000-ben több mint 40 000 ember halt meg és több mint 1,7 millió ember sérült meg közúti balesetekben. A közúti balesetek közvetlenül mérhető költsége 45 milliárd euró körül van. A közvetett költségek (az áldozatok és családjaik fizikai kárait és lelki sérülését is beleértve) három-négyszer magasabbak ennél. Az éves költség 160 milliárd euróra tehető, ami az EU bruttó nemzeti termékének (GNP) 2%-a. A dokumentum leszögezi: „Az Európai Uniónak a következő 10 évben azt a nagyratörő célt kell elémnie, hogy felére csökkentse a közúti balesetek halálos áldozatainak számát; ezt az emberi és a műszaki tényezőkre egyaránt tekintettel lévő és a transz-európai úthálózatot biztonságosabb hálózattá tevő összehangolt intézkedésekkel kell elérni.”

képet mutatnak, az utóbbiak pedig még ennél is hátrányosabb helyzetből kezdik meg a felzárkózást. (L.d. az 1-3. ábrát.¹⁸)

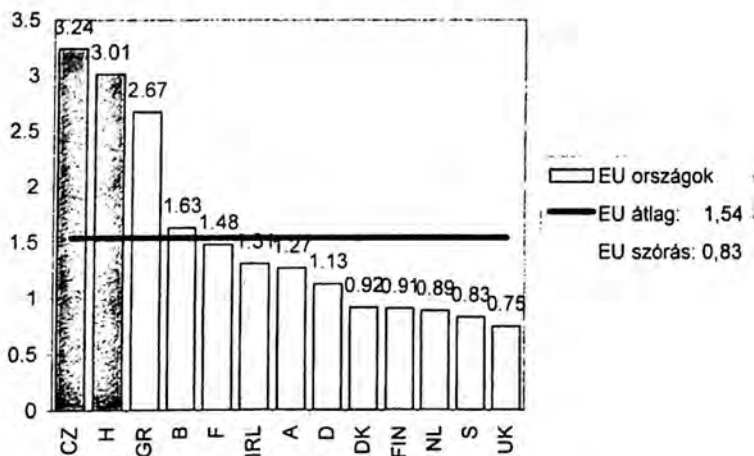
1. ábra

Meghalt/10 000 gépjármű



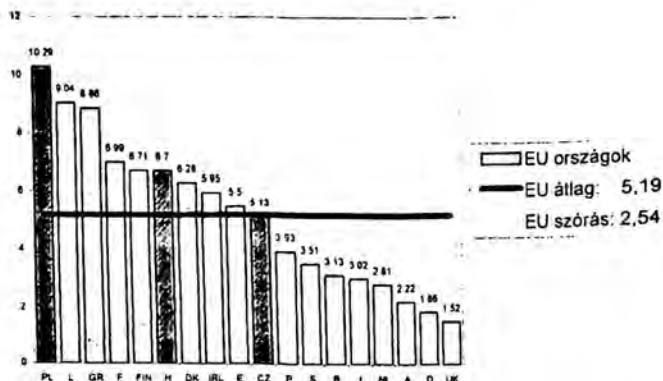
2. ábra

Meghalt/százmillió járműkm



¹⁸ Az adatokat Dr. Holló Péter egyetemi tanár, a Közlekedéstudományi Intézet tagozatvezetője volt szíves rendelkezésünkre bocsátani.

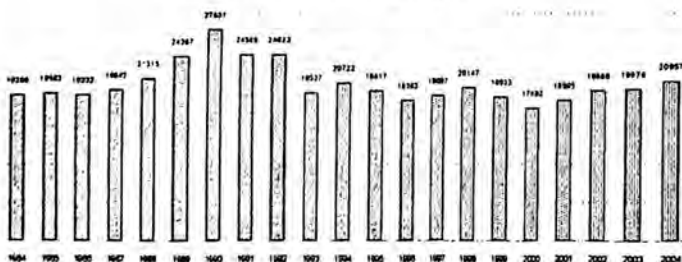
Meghalt/100 személyröléses baleset



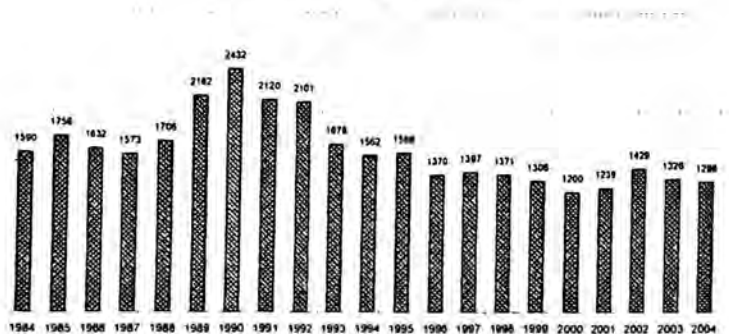
Magyarországon az elmúlt másfél évtizedben ellentmondásosan alakult a *baleseti halottszám*. A rendszerváltást közvetlenül megelőző időszakot már növekedés jellemezte, amely később a lakosság és a hatóságok által egyaránt eltarthatatlannak minősített méreteket öltött. Az 1992-es évtől kezdődően kedvező változások voltak tapasztalhatóak egészen az évtized végéig. 1998-tól azonban a számok újból emelkedni kezdtek, s a 2004. évi, korábban alacsonyabb számadatok alapján még nem mondható meg, hogy csupán a növekedés megtorpanásával, a magasra emelkedett számok stagnálásával vagy egy újbóli csökkenő tendencia kezdetével állunk-e szemben. Amit tudunk: a gazdaságilag fejlett európai országok mindegyikében (tehát nem csak az EU-15-ökben) az elmúlt évtized során sikerült tartósan csökkenő tendenciát elérni. Erről egyelőre nálunk még szó sincs. (ld. 4. és 5. ábra)

4. ábra

Személyi sérüléssel járó balesetek alakulása Magyarországon (1984-2004)



Közúti baleseti halottszám Magyarországon (1984-2004)



Valamennyi országra jellemző, hogy a kezdeti időszak elteltével (ez nálunk az 1970-es évekre esett) a közlekedési balesetek áldozatainak száma tendenciájában már nem növekszik tovább, sőt néhány évtized elteltével csökken. Ennek ellenére tény, hogy a motorizáció fejlődésének függvényében *egyre többen válnak potenciális bűnelkövetővé*. Ahol ilyen nyilvántartás van, sok helyütt egyre *növekszik* a konkrét balesetkez nem vezető, ám a közlekedésbiztonságára nagy veszélyt jelentő normasértésekért felelősségre vontak száma. A tényleges viktimizáció veszélye változatlanul nagy. Vannak korosztályok, amelyekben az elhalálozások elsődleges oka a közúti balesetben való érintettség. Érthető, hogy a lakosság-nak az áldozatok iránti részvéte nem csökken, ugyanígy a jellemzően balesetekhez vezető magatartásformák tanúsítóinak elítélése sem. Mégis a balesetek előidézőinek vagy gyakran véltlen áldozatainak közvetlen hozzátartozói mindmáig nehezen értik meg: miért keveredhetett az egyén balesetbe. A társadalom (nemcsak a magyar!) mindmáig nem tudja helyén kezelni a közúti közlekedési baleseteket. Nagy eltérés mutatkozik viszont az egyes országok között abban a tekintetben, hogy a társadalom, illetve annak reprezentánsai milyen tényezőket sorolnak a balesetek elsődleges előidéző okai közé, továbbá abban is, hogy milyen prioritásokat rendel a különféle balesetmegelőző lehetőségek mellé.

A közlekedési bűncselekmények másik neuralgikus vizsgálódási pontja az alkohol és más, *vezetési képességet befolyásoló szer hatása alatti vezetés*, ill. ilyen szerek hatása alatti balesetokozás. Bár a harmonizáció Európa-szerte megfigyelhető, ma még jelentős különbségek vannak mind a mérési módszereket, mind a bizonyítási kritériumokat, mind a befolyásoltság jogi következményeit, mind az ellenőrzési és bizonyítási módszereket illetően. Nem egységes e cselekmények jogi megítélése (szándékos vagy gondatlan bűncselekménynek tekintendő-e az ittas állapotban történő balesetokozás?) éppúgy, mint ahogy a személyi sérüléssel járó baleseteket követő eljárások is eltérők. Így az egyes országok tényleges helyzete nemigen hasonlítható össze. (Van olyan EU-tagállam, ahol az országok többségében rutinfeleltetnek számítók, balesetet követő véralkohol-vizsgálatot még a baleseti halottak esetében sem végzik el minden esetben.)

A közlekedési bűncselekmények közfelháborodást keltő fajtái közé tartoznak azok a viszonylag ritka, ám nem vitatottan *szándékos bűncselekmények*, amikor a gázoló „cserbenhagyja”¹⁹ áldozatát. Egyes országokban nagy veszélyt jelent a közúti, de méginkább a vasúti jelzések és jelzőberendezések ellopása, megrongálása, szándékos magatartás általi üzmképtelenné tétele.

2. Külső motiváció, belső orientáció

Tekintettel arra, hogy a balesetokozás legfőbb jellemzője a bűnös szándék hiánya, az embert – esetünkben: a közlekedő embert – körülvevő *környezetből érkező információk* mind mennyiségi mind minőségi szempontból döntő fontosságúak. Ahhoz, hogy az információk optimalizálására javaslatot tehesünk, előbb tekintsük át az ember és környezete viszonyának legfontosabb jellemzőit!

A közlekedő ember viselkedésével foglalkozó magatartáskutatók kísérleti vizsgálataik során az Amerikai Egyesült Államokban már a 20. század harmincas, Európában az elmúlt évszázad ötvenes-hatvanas éveitől kezdődően számos tényre hívták fel a figyelmet. Ezek olyannyira lényegesek, hogy azokat – jelentős késéssel ugyan – a büntetőjogászok is akceptálták. A legfontosabbak a következők:

- A közlekedés komplex rendszer, amiben az embernek, a járműnek és a környezetnek egyaránt szerepe van, a három tényező *dinamikus egyensúlyi állapota* garantálja a közlekedésbiztonságot.
- Az emberi teljesítőképesség véges.
- Számos tényező rontja az emberi teljesítőképességet. Mind a túlságosan sok, mind a túlságosan kevés információ kedvezőtlen következményeket von maga után. Az információk mennyiségén túlmenően fontos azok minősége is. Az információk felhívó jellege befolyással van a döntésre. Veszélyes, ha túlságosan sok információ közül a kevésbé fontos kerül előtérbe, s ehhez képest a minőségileg fontosabbak háttérben maradnak.
- Az ember tökéletes teljesítményre nem képes. Az kizárt, hogy soha döntései során soha ne hibázzon. Csak az várható el, és követelhető meg, hogy a hibás döntések aránya ne haladjon meg egy bizonyos szintet. Ez egyben azt is jelenti, hogy az ember gondos lehet, tökéletes azonban soha. Az előbbi elvárható, az utóbbi nem követelhető meg.
- Vannak olyan helyzetek, olyan körülmények, amelyekben az emberek nagyobb arányban szoktak hibás döntést hozni, s vannak, amelyekben a hibázás gyakorisága kisebb. Az olyan helyzetek, amelyekben sok ember hoz hibás döntést, nem felelnek meg az emberi természetnek.

• A közlekedési környezetet kell az emberi viselkedés számára alkalmassá tenni és nem fordítva. Minden lehetséges eszközt igénybe kell venni annak érdekében, hogy az ember a környezetéhez alkalmazkodni tudjon, idejében észlelje kötelességeit, alkalmazni tudja a szabályokat, saját maga és a többi közlekedő partner normasértéseit idejekorán észlelni tudja, s minden lehetséges eszköz álljon rendelkezésére a hibás döntés következményeinek elhárítására, ha pedig ez már nem lehetséges, a következmények enyhítésére.

Közlekedésbiztonság szempontjából *alapvető téziseink* tehát a következők:

1. Az embertől a tőle telhető *gondos magatartás mindig elvárható*, a tökéletes, *hibamentes döntés és cselekvés* azonban *sohasem*.

¹⁹ A magyar büntetőjogi szabályozás értelmében a cserbenhagyás tényállása csak akkor állapítható meg, ha a baleset következtében személyi sérülés nem történik. Ha személyi sérülés történik, akkor a „cserbenhagyó” magatartása segítségnyújtás elmulasztásának minősül.

2. A magatartás mindig valamely szituációhoz való viszonyulás irányába hat. Az embert számos tényező ösztönözheti a gondos magatartás tanúsítására. Ezek egyik része *külső motiváción*, másik része *belső orientáción* alapul. A *külső motiváció* az emberi döntést befolyásoló külső tényezők összessége. A külső motiváció nagyban befolyásolhatja a belső orientációt. Ezért a biztonság irányába ható motiváció kedvezően befolyásolja a biztonságot előnybe részesíteni kész orientációt. A biztonság irányába ható motiváció hiánya éppolyan hatást eredményezhet (de nem feltétlenül kell ilyen hatást eredményeznie), mint a biztonság ellen ható motiváció.

3. Az egyén korábbi tapasztalataira épülő *beállítódása* jelentős mértékben befolyásolja a *belső orientációt*, végső soron mindkettő befolyásolja a döntést.

4. A *döntés* akkor helyes, ha a környezeti szituációra adható lehetséges válaszreakciók közül azt részesíti előnyben, amelyik a döntést követően olyan cselekvést eredményez, ami a biztonság irányába hat.

A külső motiváció legfontosabb összetevői

1. Az emberek többségének környezetéhez való viszonyulását (ide értve az emberekhez és a tárgyi világhoz való kapcsolatát egyaránt) alapvetően befolyásolja az a miliő, amiben részint leéli életét, részint aktuálisan tartózkodik. Szociálpszichológusok már régóta megfigyelték, hogy a *tisztaság*, a külső rend, a *környezet rendezettség*e az emberek többségét normakövetésre inspirálja. Ugyanígy, a rendetlenség, a szenny és a szemét, az elhanyagolt környezet hozzájárul ahhoz, hogy ott sok ember ne tartsa magára kötelezőnek az egyéb helyeken önként követett szabályokat.

Európának a Lajtatól és az Oderától keletre eső térségében – különösen a „régii” EU-tagállamokból idelátogató polgárok számára – feltűnő a lakott területeken belüli és kívüli térségekben nagy számban található elhanyagolt térségek. Nemcsak a városok falait borítják el az önjelölt festőművészek „remekművei”, hanem a közterületek, így az utak mente is sok helyen elhanyagolt. Az emberek viselkedése eltérő aszerint, hogy érzi-e vagy sem: az a terület, amin tartózkodik vagy amin áthalad, tartozik-e valakihez vagy sem. Nemcsak a bűnözést vonzza az elhanyagolt közterület, a közlekedők magatartása is eltérő attól függően, hogy érzi-e a helyiek figyelmét környezetük iránt vagy sem. Más egy olyan lakott területen közlekedni, ahol világosan elkülönül az úttest annak szegélyétől, s a járművezetők magatartása eltérő annak függvényében, hogy poros és burkolati jeleket nélkülöző, szabályozatlanság benyomását keltő úton halad-e, vagy érzékelhetően a járművezetőről gondoskodást árasztó térségen megy-e keresztül.

2. Fontosságban az előbbi követő helyen szerepel az *információ-felvétel mennyisége és minősége*. Itt kell vizsgálni azt, hogy az információnak, mint jelzés-adónak milyen a viszonya ahhoz a valósághoz, amiről tájékoztatást kell adnia. Mennyire jut szerephez annak az üzenetnek a fontossága, ami az információ-vevőnek szükséges ahhoz, hogy helyes, azaz szituáció-adekvát döntést hozhasson? Mennyire fedik el redundáns vagy a szituáció helyes értékelése szempontjából kevésbé fontos, ill. lényegtelen információk a fontosakat, lényegesseket.

3. Régóta tudjuk, hogy az a *forgalomszervezés* a kielégítő, amelynek során nem a közlekedő járművek vezetőinek keresgélniük kell a nagyszámú információ közül a számukra relevánsakat, hanem a biztonság szempontjából fontos információk megtalálják a közlekedőket. Ezért fontos kérdés arra választ adni, hogy mennyire érvényesül a döntés szempontjából releváns *információk felhívó jellege*?

A jó forgalomszervezés a lehető legkevesebb döntési kényszer elé állítja az embert, s ha erre mégis rákényszerül, egyértelmű megoldást „javasol”. Ez azt jelenti, hogy olyan információ-

ókkal, elsősorban vizuális üzenetekkel látja el a közlekedő embert, amelyek segítségével helyesen érzékeli a biztonságos közlekedés határait.

A forgalomszervezésnek elsősorban a következő *magatartásszabályozó szerepet* kell betöltenie:

3.1. A korábbi forgalmi folyamatban milyen, előre várható, ám fokozott figyelem nélkül kellő időben előre nem látható veszélyforrások vannak? A helyes problémamegoldás érdekében milyen döntést vagy döntéseket kell hoznia a közlekedőnek? (Ilyen lehet pl., ha az útkeresztesződés előtt sávszűkléssel a járművezetőket sebességsökkentésre ösztönzik.)

3.2. Amennyiben a közlekedő személyben a biztonságos közlekedés határának érzete nem úgy működik, mint ahogy a környezet információinak helyes feldolgozása szerint elvárható volna, a forgalomszervezési eszközök kényszerítik a helyes döntés meghozatalára. (Ilyen lehet pl. a sebességhatároló jelzéseket figyelmen kívül hagyó járművezetőket „fekvőrendőrökkel”²⁰ történő lassításra kényszerítése.)

4. A környezeti tényezők körében mindig nagy – bár erősen változó – szerep jutott a járműnek, a technikai fejlődésnek. A *közlekedés eszköze* lényegében két ponton is kulcsfontosságú. Többnyire akkor, amikor hozzájárul az ember – jármű – út kapcsolatának biztonságos fenntartásához, s ennek során gyakran mind az ember, mind az út csökkent biztonságfokát képes semlegesíteni. Ritkán azonban akkor is fontos feladatot lát el a jármű, amikor ez az egyensúly már megbomlott, nem is állítható többé helyre. Ilyenkor a bent ülőket (olykor a többi közlekedési partner is) védi a súlyos sérülésektől. Az elmúlt két-három évtizedben ebből a szempontból a gépjárművek – s e körben is elsősorban a személygépkocsik – több nagyságrendet jelentő minőségi javuláson mentek át. A folyamat folytatódik, hiszen az emberi élet és egészség értéke Európában növekszik. Kevesebb szó szokott esni az *ergonómiai elvárások*ról. A járművek korszerűsödésével együtt a járművezetők tartós biztonsági beállítódását jelentős mértékben elősegíteni képes vezetői munkahely ugyancsak nagy fejlődésen ment keresztül. A látszólag csak a kényelmet szolgáló berendezések (pl. pedálok elhelyezkedése, légkondicionáló berendezés, tolatóradar) mind a fokozott koncentráció és a környezethez való alkalmazkodás elősegítői.

A belső orientáció legfontosabb összetevői

1. Első helyen szerepel a *tamulás*. Bár ez életen át tartó folyamat, s az ember mindenkori környezetétől és tevékenységétől függően a források jelentős átalakuláson mehetnek át, mégis van néhány olyan orientációs pont, ami az ember döntéseit, környezetéhez való beállítódását, vélekedését jóról és rosszról, helyesről és elítélendőről alapvetően befolyásolja. A legfontosabbak: a gyermekkori környezet (jó esetben pozitív példák a szülőktől), a mindenkor változó szociális milió (család, baráti kör, munkahelyi környezet). Ugyanide sorolandók azok a tapasztalatok, amelyek arra alapozódnak, hogy saját, korábbi viselkedését a környezete miként ítélte meg. (Pl. jutalmazás, vagy hatóság által kimért jogi avagy környezete által kiszabott morális büntetés.)

2. A közlekedésben nagy fontosságot tulajdonítottunk a *szabálykövetésnek*. A biztonságot szolgáló normák követésének akkor van nagy esélye, ha az összhangban áll az ember belső értékrendjével. Ilyenkor a szabály követése önkéntes és nincs szükség külső kényszerrel való fenyegetésre vagy kényszereszközök alkalmazására. Ilyen esetben a biztonság a partneri kapcsolaton alapul, aminek elsődleges szabályozója a *bizalmi elv*. Ennek lényege, hogy mindenki mindaddig bizhat más jogkövető magatartásában, amíg ennek ellenkezőjére

²⁰ A sebességsökkentő bordák, kúszobok szakszerű kiépítése úgy támogatható, ha az azokon való biztonságos áthaladást lehetővé tevő sebesség, az adott útszakaszra engedélyezett, illetve az adott helyen elvárt sebességhez igazodik.

a körülményekből következtetnie nem kell. Ehhez fontos előfeltétel a situációnak megfelelő *sebesség* alkalmazása, általában a sebességhatárok betartása, továbbá a jogi előírásokon alapuló, de a mindenkori konkrét situációnak megfelelő, *kiszámítható magatartás* tanúsítása.

3. Vannak olyan szabályok, amelyek betartatása a *közérdek érvényesülése* céljából különösen fontos. Általában vannak olyan időszakok és helyek, ahol a biztonság kielégítő szintje csak akkor biztosítható, ha a járművezetők túlnyomó többsége eleget tesz nemcsak az általa helyesnek vélt magatartás tanúsításának, hanem a hatóságok által előírt jogkövetési kötelezettségnek is. Az ilyen, elsősorban situáció-függő szabályok betartatása *rendőri jelenlétel* jelentősen fokozható.

4. A belső orientáció visszatükröződik a konfliktusok kezelésében. A *konfliktuskezelés* akkor kielégítő, ha időben és térben helyes, megfelel a situáció támasztotta elvárásoknak (situáció-adekvát), és a közlekedés körében elkerülhetetlen kockázatvállalás mértéke nem lépi túl a biztonságos közlekedés fenntartását célzó, tehát még elfogadható (eltűrhető) mértéket. A váratlan helyzetek megoldásában azonban reflex-szerű tevékenységre van szükség, ahol a *beállítódás*, a tudattalanban elraktározott korábbi emlékképek, problémamegoldási blokkok (patternök) jutnak döntő szóhoz. Az ilyen helyzetekben mindenki azt nyújtja, ami személyisége legmélyéből fakad. Másként reagál a kezdő és a rutinos, másképp az introvertált és az extavertált, a szorongását leplező agresszív, az önmaga értékességében magabiztos autós. Természetesen a problémamegoldás végeredménye is eltérő lesz a különféle személyiségű járművezetők esetében.

A külső motiváció és a belső orientáció összefüggései

Az előzőekben talán már sikerült érzékeltetni: minél magasabb színvonalú a külső motiváció, annál kevesebb szerep jut a belső orientációnak. Kedvező környezetben következőképpen a személyiségben rejlő gyengeségek, hiányosságok és hibák is kisebb fontossággal bírnak, mint ha az egyén nem kap megfelelő ösztönzést az adott helyzetben elvárható magatartásra. A külső motivációk azonban a belső orientációval együttesen képesek a kívánt eredmény elérésre. A legfontosabb kapcsolódások a következők:

1. *A forgalomszervezés és a szabályismeret valamint a szabálykövetés* közötti összefüggések. A jó forgalomszervezés a napi rutin során jórészt mentesíti a közlekedőket bonyolult szabályok alkalmazása alól, mert az egyén kevés és egyértelmű, jórészt mérlegelést nem igénylő döntések sorozatán át jut el a kiindulási ponttól a célig.

2. Ugyancsak a forgalomszervezés minősége tükröződik vissza abban, hogy a *bizalmi elv*nek milyen szerep jut a gyakorlati közlekedésben. Kedvező esetben alkalmazása során az elv általában töretlenül képes érvényesülni (a járművezető erősen bízhat a másik partner normakövető viselkedésében, mert ezzel ellentétes viselkedésre szinte nem kell számítani). Kedvezőtlen esetben azonban állandóan a bizalmi elv érvényesülésének csorbulására kell felkészülnie. (A járművezetőnek általában azt kell figyelnie, hogy mikor nem fogják részére az elsőbbséget a többiek biztosítani, vagy nem számíthat általában arra, hogy jogaival élhet). A forgalomszervezés és az egyén kölcsönös viszonyulását gyakran szokták a közlekedési kultúra színvonalával aposztrofálni. A magas színvonalú közlekedési kultúrájú országokban a kedvező forgalomszervezés párosul partnerbarát viselkedéssel.

3. A forgalomszervezés azonban kötelező előírások és tilalmak állításával is csak javaslatot tehet a járművezetők számára a követendő magatartásra. Ezt kikényszeríteni csak a *rendőrség* képes. Feladata nagyban eltér attól függően, hogy jelenlétével milyen üzenetet kíván továbbítani. A baleseti góccok felügyeletével a forgalomszervezés meg nem oldott feladataiból vállal részt. A szabályos sebesség vagy lámpahasználat *kikényszerítésével* a

forgalomszervezési eszközök arzenálját növeli meg. A biztonsági övhasználat *kikényszerítésével* pedig a járművekben rejlő biztonság optimalizálásához járul hozzá.

3. A semmibe ment terv

Az ORFK közbiztonsági főigazgatója – munkatársaival együtt észelve a legutóbbi néhány év során a közlekedésbiztonsági helyzetben bekövetkezett kedvezőtlen tendenciát 2002-2003-ban sok évtizedes tapasztalattal rendelkező szakemberekből álló multidiszciplináris munkacsoportot kért fel arra, hogy tegyen javaslatot a tendencia megállítására és megfordítására.²¹ Ebben Irk Ferenc is részt vett. A felkérésnek megfelelően előbb észrevételezte a hagyományos balesetelemzési módszereket, majd – szoros kooperációban a győri Széchenyi István Egyetem tanszékvezetőjével: Nagy Vincével – számos javaslatot tett.

3.1. Észrevételek

A statisztikai elemzések során *egyrészt* a halálos és súlyos kimenetelű balesetekkel és sérültekkel, *másrészt* a csak anyagi kárral járó és az ún. majdnem balesetekkel (konfliktus-szituációkkal) kapcsolatos információk feldolgozására és kiértékelésére van szükség. Az első csoportra vannak, az utóbbira (csak részben, a biztosító társaságoknál vannak, vagy egyáltalán) nincsenek magyarországi adatok.

A lokális prevenció leghatékonyabb eszköze (és módszere) a *baleseti göckutatás*. Ez arra a felismerésre alapul, hogy vannak olyan helyek (és részben e helyeken olyan időpontok, közlekedési résztvevők, haladási irányok stb.), amelyekben viszonylag sokan hibáznak, ezért gyanakodni kell arra, miszerint a környezetben olyan rendellenességek vannak, amelyek viszonylag nagy számú embert tévesztenek meg, készítetnek (a környező térségeknél mindenképpen gyakoribb) *situáció-inadekvát döntésre és emiatt hibás cselekvésre.*

A régiók megvalasztásakor néhány szempont figyelembe vétele javasolt. Így

- A régiók szintjét semmiképp nem szabad a göcök szintjével együtt kezelni.
- A régióknak három (vagy négy) szintjét célszerű görcső alá venni: a jelenlegi megye, a kistérségi, (a jelenlegi 7 nagyrégió) és a 4 nagyrégió szintjét. (Várhatóan ez utóbbi lesz az EU által akceptált régióelosztás Magyarországon.)
- A régiókat „keresztmetszetükben” célszerű vizsgálni, azaz területi-közigazgatási-szerepvállalási és egyéb jellemzőiket együttesen figyelembe véve.

A hatályos szabályozás körében időszerűnek látszik a prioritások gyökeres ártrendezése. Végre szakítani kellene a járművezetőkre vonatkozó szabályok járművezetők általi ismeretének fetiszizálásától, mert évtizedek óta bizonyított, hogy a *Kressz-tudás és a forgalomban való helyállás között* – legyen hibás megfogalmazásban is – *nincs összefüggés* (vagy ha van: az a kívánattal épp ellentétes irányú, azaz diszfunkcionális). Ezzel szemben nagy hangsúlyt kellene helyezni a *forgalomszervezési rendelkezések* következetes betartására, ahol kell, ezen előírások korszerűsítésére.

A gyakorlati tapasztalatok alapján indokolt a teljes *gépjárművezetői képzési rendszert* átvilágítani. Ennek ki kellene terjednie az *alapképzésre*, el kellene indítani a kezdő vezetői időszak végén az önkéntes, de ösztönzött *továbbképzést*, s gyökeres változást kellene végrehajtani a sok tekintetben kudarcot vallott *utánképzésen*.

²¹ Erre az adott sürgető indokot, hogy már ismert volt részint az, hogy Magyarország rövid időn belül az Európai Unió tagja lesz, részint az, hogy ha nem sikerül nagyon komoly erőfeszítéseket tenni, hazánk nem lesz képes teljesíteni azt EU-irányelvet, ami szemmi a tagországoknak – 2000-ig képest – 2010-re a közúti közlekedési balesetek halottainak számát a felére kell csökkenteni

A beválás legfontosabb mutatója a korszerű nyugat-európai tapasztalatokon alapuló *pontrendszer* kell, hogy legyen.

A *forgalomellenőrzésnek* egyrészt a baleseti góckutatásokon kell alapulnia, másrészt mindenben meg kell felelnie az alkotmányos jogállam által támasztott elvárásoknak. Fontos volna a tájékoztatás rendszerét korszerűsíteni, amiből sem a biztosító cégek, sem a kereskedelmi televíziók nem vonhatnák ki magukat. Ennek érdekében a *jogszabályi kényszer és a kölcsönös érdekek* tekintetbe vétele alapján új stratégia kidolgozása látszik szükségesnek.

3.2. Javaslatok

Cél: Mind a közúti közlekedésbiztonság, mind a közlekedésbiztonság érzetének jelentős növelése.

Előfeltételként kívánatos elfogadni, hogy

- mindkettő azonos fontosságú.
- mindkettőhöz az ember-jármű-környezet rendszer alapján felépített, folyamatos költség-hason elemzésen nyugvó, a rendszerfejlesztésbe önkormányzati beépítő szervezetfejlesztésre van szükség, amihez a megfelelő anyagi háttérrel a mindenkori Kormánynak folyamatosan biztosítania kell.

- az eredmények elérése az időben előre haladva egyre kisebb lépésekben lesz lehetséges. Különösen vonatkozik a kemény számokkal alátámasztható változásokra. (Ld. példaként infláció csökkentésének üteme 1992-2002. között.)

Rövidtávú feladatok lehetnek (2006-2010 között)²²:

1. A rendőrség részéről a három, mérlegelést és jogvitát viszonylag ritkán kiváltó, ám a közlekedésbiztonságot és biztonságérzetet jelentősen növelni képes *szabálysértés* ellenőrzésére koncentráció. Ezek:

- sebességkorlátozás túllépése,
- biztonsági öv előírás szerű használatának ellenőrzése,
- nappali előírás szerű lámpahasználat ellenőrzése.

Az ellenőrzéseket kizárólag az országos főközlekedési úthálózatokon (ide értve azok lakott területeken átvezető vagy csatlakozó útvonalait), továbbá elsősorban a baleseti góckutatás alapján kiemelten veszélyes helyeken, időszakokban és jármű(vezető)fajtákra célszerű korlátozni és egyben koncentrálni.

2. A rendszeres, kutatásokat támogató, retrospektív statisztikai adatfelvétel és –feldolgozás megteremtése. Ennek alapján a *góckutatás* beindítása annak érdekében, hogy részint azonnali és olcsó, részint középtávú tervezést igénylő és drágább beavatkozások lehetővé váljanak e gócek felszámolására. Meg kell teremteni valamennyi régióban a rendőrség és a közúti hatóság részint jogszabályi előírásokon, részint kölcsönös érdekeltségen nyugvó közvetlen, folyamatos együttműködését annak érdekében, hogy a forgalom folyamatosságának és biztonságosságának összhangja állandóan biztosított legyen.

3. Az autókлуб és a mobil telefonokat üzemeltető társaságok segítségével célszerű magasabb színvonalra emelni a rádióállomások jelenlegi *közlekedésbiztonsági információtájékoztatató* tevékenységét. Ezzel egyidejűleg a rendőrségnek – különösen autópályákon, autópályákon és az ezeket (még) kiváltó nagyforgalmú főutakon speciális egységeinek (autópálya-rendőrség, illetve ilyen feladatokat ellátó kvázi autópálya-rendőrség) állandó jelenlétével erősíteni kell az információs szolgáltatást.

²² A felsorolt feladatokat a „semmibe ment terv” is szó szerint tartalmazta, a 2003-2006. közötti időszakra vonatkozóan. Három évet ismét elveszített a szakma

Közép távú feladatok lehetnek (2006-2012. között)²³:

1. *Egységes, a napi helytállást megalapozó iskolai közlekedésbiztonsági oktatás és gépjárművezetői képzés* kialakítása, s az évtized végétől rutinszerű folytatása. Ennek során több tekintetben vissza kell nyúlni az 1980-as évek Európájában mintául szolgáló oktatási kultúrájához, hozzátéve a részben kibővült, részben megváltozott ismereteket, korszerű oktatástechnikát. Az oktatásnak a kezdetektől a *situációmegoldást és a partnerismeretet kell középpontba állítani*. A Kreszt ehhez képest csak korlátozott mértékben szabad oktatni, fetisizálása pedig megszüntetendő. A megváltozott szemléletnek az oktatásra fordított tanóra-arányokban is mielőbb vissza kellene tükröződnie.

2. Mielőbb – elsősorban a Magyar Autóklubra támaszkodva – meg kellene valósítani az ugyancsak *situáció-megoldásra alapozó elméleti és gyakorlati továbbképzést*, bár elvileg önkéntes, azonban anyagilag is ösztönző alapokon. Mielőbb el kellene érni, hogy a mintegy 8-12 ezer kilométeres vezetési gyakorlattal rendelkező fiatalok ezen a képzésen minél nagyobb számban részt vegyenek. A Kresz-ismeret helyébe itt is a *situáció-felismerés és megoldás* kell, hogy lépjen.

3. Felül kellene vizsgálni és alapos megfontolások mellett *korszerűsíteni kellene az utánpérezési rendszert*. Különösen megfontolást igényel, hogy az ittas vezetés miatt e képzési rendszerbe irányított gépjárművezetőkön túl van-e további olyan csoport, amelynél képzés jelen formájában indokolt, vagy esetleg az ő esetükben a továbbképzés speciális formájának alkalmazása volna inkább célravezető. A Kresz-ismeret megerősítésének helyébe itt is a *situáció-felismerés és megoldás* kell, hogy lépjen.

4. Elsősorban a Magyar Biztosítók Szövetségére alapozva, rendőri irányítás mellett országosan létre kellene hozni azt a *balesetelemző team-hálózatot*, amelyik valamennyi halálos kimenetelű balesetet, továbbá bizonyos, elsősorban elszaporodó és/vagy jellemzően súlyos kimenetellel járó baleseteket a felelősség-megállapítást végző hatósági vizsgálattól függetlenül, de azzal együttműködve végez annak érdekében, hogy az ember-jármű-környezet rendszerben levő jellemző hibákat minél komplexebb összefüggésben ismerhesse fel és ad-hoc javaslatot a rendszerhiba megszüntetésére vagy hatékony kezelésére.

A 2002. december elején megfogalmazott elképzelések szerint folyó munka végeredménye lett két párhuzamos – és egymással szoros összefüggésben levő – tanulmány.

Nagy Vince 2003. márciusi keltezésű dolgozatának súlyponti elemei a következők:

1. A közúti közlekedés biztonságát és a baleset-megelőzést meghatározó látás-, láthatóság kritériumjellemezők komplex vizsgálata

- az EU követelmények szem előtt tartásával és a magyarországi tudományos háttér kihasználásával.

- A látás, láthatóság, kritériumjellemzőket tartalmazó szakterület fejlesztése alapvető fontosságú a közlekedésbiztonság növelésében és különösen a baleset-megelőzésben.

A látás és a láthatóság alapvető és rendkívül fontos szakterületeken művelt tudományos meghatározó gyakorlati feladatok megoldása jelentős és gyors előrelépést ill. eredményt biztosít.

2. A közlekedésbiztonság javítását eredményező baleset-megelőzési tevékenység jogi, közgazdasági és műszaki-technikai feltételeinek rendszerszemléletű vizsgálata, szabályozási folyamat kiépítése

- A jelenlegi helyzet értékelése
- EU kompatibilitási feltételek

²³ A felsorolt feladatokat a „Semmibe ment terv” is szó szerint tartalmazta, a 2003-2010. közötti időszakban vonatkozóan. A javaslatokból eddig semmi nem valósult meg.

- Szakértői rendszer alkalmazása
- Szervezeti feltételek
- A közlekedési balesetekből származó információs adatbázis
- Új, hatékony és minőségi baleset-megelőzési tevékenység bevezetésére vonatkozó javaslatok
- Intézkedésekre vonatkozó javaslatok
- A bevezetésre vonatkozó hatások
- A rendszer működőképességének biztosítása

Eredmény: a bevezetendő új módszer alapján a baleset-megelőzés hatékonyságának nagymértékű növelése a meglévő és kialakítandó feltételek kihasználásával és működtetésével.

3. Biztonságtechnika hasznójárművekre

3.1. Tehergépkocsik biztonságos rakomány elhelyezése és rögzítése

- kézikönyv fuvarozó cégek irányító személyzete részére
- rakományrögzítési szeminárium sorozat gépjárművezetők részére

3.2. Elalvás hasznongépjármű balesetek elemzése egzakt tachográf vizsgálatok alapján

- az ilyen baleseteket előidéző rizikótényezők (fáradtság, vezérlési hibák, egyéb igénybevétel, stb.) megállapítása
- az ilyen balesetekről esettanulmányok készítése fuvarozó cégek menedzserei ill. gépkocsivezetők részére

3.3. Közúti biztonsági menedzsment program – IRU ajánlás – kidolgozása fuvarozó cégek részére

- közlekedésbiztonsági szempontok járműflották esetében
- gépkocsivezetői motiváció
- baleseti adatrögzítés és feldolgozás vállalati rendszere

3.4. Biztonságos vezetéstechnika személy- és hasznójárművezetők részére

- számítógépes szimulációs programok segítségével valós balesetek feldolgozása és audiovizuális bemutatása gyakorlati képzés mobil – csúszólapos pálya segítségével

3.5. Hasznójármű és védtelen közlekedési partnerek konfliktushelyzetei a közúti közlekedésben

- konkrét balesetek feldolgozása és elemzése számítógépes szimulációs bemutatással
- frontális – ráfutásos balesetek
- hasznójármű és személygépjármű besorolási manőverek
- tipikus motorkerékpár menettulajdonságok és baleseti formák
- a különböző balesettípusok bemutatása (IbB-Széchenyi István Egyetem) útközési kísérletek alapján

4. Számítógéppel támogatott baleseti információs és értékelő rendszer

Tetszőleges időszakot átfogó baleseti helyzetértékelés az előfordult balesetekből nyert információk alapján, amely lehetővé teszi

- a baleseti helyzetértékelést a kiváltó okok, következmények, földrajzi hely, infrastruktúra, stb. alapján
- az értékelések folyamatos aktualizálását, karbantartását, változási trendek, beavatkozási lehetőségek biztosítását,

- a balesetek paraméterei és oka, a közlekedési infrastruktúra elemei közötti kölcsönhatások és visszacsatolások vizsgálatát,

- szoftver készítését a baleseti eloszlásának elemzésére, értékelésére, bemutatására és az intézkedések megtételére (járművezető, jármű, környezet, forgalom időpont stb.)

Eredmény: tetszőleges időszak szerinti baleseti helyzetkép-minősítés, beavatkozási, intézkedési lehetőségek tudományos alapozása.

5. Közúti gépjárművek biztonsági berendezéseinek minősítése

A gépjárművek, személy- és haszonjárművek biztonsági berendezéseinek minősítése, időszakos műszaki felülvizsgálata, a műszaki és jogszabályi környezet alapvető a baleset-megelőzési tevékenységben.

Futóművek és kormányberendezések időszakos műszaki vizsgálati előírásainak értékelése és gyakorlati használhatóságának kidolgozása, a bevezetés feltételrendszere, elméleti és kísérleti vizsgálatok, valamint gyakorlati eredmények alapján.

6. Sebességcsökkentett övezetek kialakítása

- Általános baleseti minősítési, ill. veszélyességi utca-út katasztert kell készíteni. Ez fokozatosan megvalósítandó feladat, melynek eredményeként a vizsgált út-utca minősítést kap. A minősítés alapja statisztikai felmérés, de nem nélkülözheti szakértői csapat bejárását sem. A települési, ill. városi minősítések alapján – később meghatározandó módszerrel kiadódik az a terület, elsősorban a megtörtént balesetek számából kiindulva, melynél elsősorban – egyéb intézkedések mellett – sebességcsökkentéssel baleset-megelőzés valószínűsíthető meg. Itt fontossági rangsort kell felállítani.

Települési-városi sebességcsökkentés esetén a szakértői csoport munkáján kívül a munkába bevonandó – meg nem kerülhető módon az adott területen közlekedő, ill. a területet kezelő szervezetek képviselőinek állásfoglalása. (Pl. iskolák, óvodák, Volán ill. egyéb szállítási vállalatok, Rendőrség, Önkormányzatok, Felügyelet, Közútkezelő, Mentőszolgálat, Tűzoltóság, egyéb társadalmi és hivatalos szervek. Ezen véleményekkel az előzetes hatástanulmányt ki kell kiegészíteni (természetesen a sebességcsökkentett útszakaszok vagy területek az adott helyi közlekedési régióra vett hatása is vizsgálandó), majd megfelelő intézkedések, gyakorlati-technikai megvalósításával ideiglenes jelleggel kialakítható a sebességcsökkentett szakasz, ill. terület. A változtatás véglegesítése a helytől ill. a körülményektől függő időtartam után a már említett, a közlekedésben, a baleset-megelőzésben elsődlegesen érdekelték írásos véleménye alapján véglegesíthető.

- A sebességcsökkentést szabályozó elemek és a jármű közötti dinamikai kölcsönhatások identifikációja, különös tekintettel a járműre, utasra és a rakományra gyakorolt hatások figyelembevételére.

7. Városi közúti minőségi tömegközlekedést biztosító kötöttpályás pálya-jármű rendszer közlekedésbiztonsági feltételeinek javítása

- a kerék-sín kapcsolat kezelése a közlekedésbiztonság javítása és a tömegközlekedés baleset-megelőzése céljából laboratóriumi környezetben kialakított technológiának az üzemi körülmények közötti megvalósításával.

Eredmény: a városi közösségi tömegközlekedés biztonságának javítása.

8. Tudományosan megalapozott oktatási, illetve ismeretterjesztő anyagok összeállítása a következő témakörökben:

- Gyalogosok számára elsőbbségük érvényesítésére, jelzőlámpás csomópontok működésének ismertetéséről, nem kivilágtott útszakaszokon való közlekedésről

- Kerékpárosok közlekedésének szabályaira, kerékpárutak használatára, a nem kijelölt utakon való és kivilágtatlan kerékpározás veszélyeire

- Közúti – vasúti szintbeni kereszteződések biztosítására, működésére, meghibásodott útátjáróknál történő viselkedési magatartásra
- A hosszas időtartamú vezetéssel együtt járó veszélyekre
- A gépjárművek műszaki meghibásodásából adódó veszélyforrásokra azon esetekben, amikor a gépjármű működőképes, de a közlekedésben veszélyt jelenthet.
- Egyes gyógyszerek, kábítószeres, ittas vezetés fiziológiai khatásaira, veszélyforrásaira.

9. Sebességűtlépés csökkentése

A balesetek egy részének közvetlen okozója a sebesség űtlépés, más esetekben a sebesség értéke járulékosan növeli az egyéb okokból bekövetkező baleset súlyosságát. Célserű lenne országos tervet készíteni ezen okú baleset-megelőzésről, mely az intézkedések meghozataláról rangsort készít – többek között a területi és út baleseti regiszter alapján.

A sebességcsökkentésnek kiemelt szerepet kell kapnia. Ehhez gazdasági-intézkedési tervet kell kidolgozni, elsősorban a Rendőrségnek – mely a munka egy részét csak külső szakértőkkel végezetheti.

A sebességellenőrzésnek komplex, hathatósabb módszerét kell kidolgozni. Eldöntendő, hogy a Rendőrség jelenlegi személyi állományával a jelenlegi technikai, ill. a jövőbeni beszerzésekkel mit tud vállalni ezen a területen. Mivel várhatóan a Rendőrség a feladat teljes teljesítésére képtelen (ellenőrzések száma, következetessége, területi lefedettség) a sebességellenőrzésre, büntethetőségi lehetőségre, egyéb – rendszerbe foglalt – más szervek, szervezetek bevonása szükséges pl. Felügyelet, önkormányzat, egyetem, KTI, polgárőrség, stb. megfelelő érdekeltségi rendszer kialakításával.

A sebességcsökkentés kiemelt fontosságú baleset-megelőzési lehetőség – országos rövid és hosszú távú komplex megvalósítási projekt kidolgozása és megvalósítása halaszthatatlan feladat.

10. A megkülönböztető jelzéseket használó járművezetők továbbképzése

A forgalombiztonsági helyzetet figyelembe véve 2002. év során továbbképző tanfolyamok szervezésére került sor a megkülönböztető jelzéseket használó társasági járművezetők részére a különböző kapcsolódó szakterületek (Rendőrség, Úgyészség, Bíróság) vezető szakembereinek bevonásával. A továbbképzés alkalmanként 3 napos elméleti képzést tartalmazott. A tapasztalat az volt, hogy a társasági járművezetők a továbbképzésen elhangzottakat elsajátították és mindennapi munkájuk során megfelelően alkalmazzák.

Az elmúlt évi oktatási tapasztalatokat, valamint az utóbbi években a megkülönböztető jelzéseket használó járművezetők által okozott balesetek tanulságait is figyelembe véve, 2003-tól az elméleti képzés kiegészítésre került 1 nap gyakorlati oktatással, ami a Hungaroring pályán és tanpályán került lebonyolításra. A vezetéstechnikai gyakorlat témakörei többek között: csúszós pályás fékezési gyakorlatok, hirtelen felbukkanó akadályok kikerülése, az alul- és túlkormányozottságból adódó vészhelyzetek kivédésének gyakorlatai.

A közlekedés biztonságának javítása, ill. a megkülönböztető jelzéseket használó járművezetők által okozott balesetek számának csökkentése, azok elkerülése érdekében a továbbképző tanfolyamra szüksége van valamennyi olyan területnek, ahol megkülönböztető jelzéseket használó járműveket üzemeltetnek, mint pl. mentők, rendőrség, tűzoltóság, ill. egyéb (gáz-, víz-, áramszolgáltatás).

11. Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetének EU szempontrendszer szerinti értékelése

A jelenlegi közlekedésbiztonsági helyzet értékelése, feltárása, EU jogi és műszaki, technikai szempontrendszer alapján, majd javaslatok kidolgozásával tennivalók kitűzése, különbségek tekintettel

- a tranzitforgalomra,
- a forgalomellenőrzésre pl.: sebességellenőrzés, követési távolság, forgalomirányító lámpáknál áthaladás, stb.

4. 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 nemcsak 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 prevenció súlypontjairól, a prioritásokról vallott elképzelések. Úgy tűnik, hogy van olyan elképzelés, ami szerint a társadalmi bűnmegelőzés a teljes prevenciót átfogja, lényegében annak helyébe lép. Ezzel szemben – már ahol ezt a fogalmat használják – a társadalmi bűnmegelőzés csak a kriminál-prevenció egyik fajtája. Ha a nemzetközi (akár angol, akár német nyelvű) szakirodalmat vesszük górcső alá, a kriminál-prevenció eszközeinek osztályozásával foglalkozó tanulmányok, lényegében két nagy kategóriát említenek: egyik a *situációs*, a másik a *társadalmi* (angolul: social – ritkán: societal – crime prevention) (vagy: közösségi [németül: gemeinwesenbezogene Kriminalprävention]) bűnmegelőzés.²⁴ Van azonban olyan álláspont is, amelynek képviselői a situációs bűnmegelőzést tartalmilag két részre osztják. Az egyik (bár szűkített tartalommal) megtartja az eredeti elnevezést, és önálló részterületként. Külön elnevezés alatt kezeli a környezeti prevenciót, s harmadikként említi a társadalmi megelőzést. A közösségi bűnmegelőzés fogalom-használata helyébe német nyelvterületen elsősorban a kommunális prevenció lép. A kérdéskör legfrissebb szakirodalmi óriási: elég, ha az Internet valamelyik nagy témakereső programjába ütik be a kereset kifejezéseket.

A szakirodalom tanulmányozása még egy figyelemre méltó adalékkal szolgál: ma már mindenütt első helyen szerepel a felsorolásokban a situációs (vagy a situációs és környezeti) megelőzés, s csak ezt követi a sorban a közösségi prevenció. Ez utóbbi alatt pedig főként – hűen a kifejezés etimológiai tartalmához – a közösségek (önkormányzatok, civil szervezetek) bűnmegelőzési tevékenységét tárgyalják. A situációs megelőzés kezdeményezője pedig – nem véletlenül, hiszen ez a szervezet van a legtöbb és legfontosabb információ birtokában – többnyire a rendőrség.^{25, 26}

²⁴ Erdemes hivatkozni Knutssonra, aki szerint „a bűnmegelőzési intézkedéseket gyakran két csoportra osztják: társadalmi (social) és a situációs megelőzésre” (Vö. Bottoms, A (1990) Crime prevention facing the 1990s Policing and Society 1 90) A társadalmi megelőzés célja különféle, a bűnözéssel kapcsolatban álló társadalmi folyamatok és körülmények megváltoztatása (Vö. Gladstone F (1980) Co-ordinating crime prevention efforts Home Office Research Study No. 62 London HMSO) Ld.: Knutsson, J.: The Swedish Experience of Situational Crime Prevention Studies on Crime and Crime Prevention Vol. 7 No. 2 (1998) pp. 109-112

²⁵ Ezt részletezi az ún. SARA-modell. (Ez a következő mozaikszavak együttese: Scanning, Analysis, Response, Assessment.) Egyik korai bemutatását ld.: Eck, J E – Spelman, W.: Problem-Solving: Problem-Oriented Policing in Newport News National Institute of Justice Washington 1987. Idézi: Smith, M.: Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situational crime prevention. Crime Prevention Studies Vol. 9 (1998), pp. 67-88 (Pp. 72-73)

²⁶ A külföldi gyakorlat – Kanadától Ausztráliáig és az Amerikai Egyesült Államoktól Svédországon át Németországi Szövetségi Köztársaságig – egységes abban, hogy a teljes szekunder-prevenció „gazdája”, vala-

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

A szituációs és a közösségi bűnmegelőzés – ha jól működik – egymást szervesen kiegészíti. Az előbbi – s 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 főfeladata a bűnalkalmak struktúrájának megváltoztatása, ami leginkább a környezeti elemek olyan kialakításával érhető el, amely a többé-kevésbé racionálisan gondolkodó potenciális bűnelkövetőt eredeti szándékától eltéríti.²⁷ A bűnalkalmak koncentrált csökkentése pedig a bűnözés egészének erőteljesebb csökkenését eredményezi.²⁸ Fontosságának háttérében elsősorban az a felismerés áll, hogy *a szituációt gyakran inkább és gyorsabban lehet megváltoztatni, mint az emberi magatartást.* Ez elsősorban az épített környezetre vonatkozik.²⁹

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 sértetti kompenzáció lehetőségeinek kidolgozására és megvalósítására.

5. Szituációs megelőzés – a baleset-megelőzés legfontosabb eszköze

A bevezetőben felsorolt nemzeti lemaradások lényegében számos feladat megfogalmazását is tartalmazzák. Itt még egy szempontra célszerű a figyelmet felhívni: nem elég a *biztonság növelése*, ezzel ma már azonos fontosságú a jelenleginél sokkal jobb *biztonságérzet*

mennyi részterületének sikeres műveléséért felelős intézménye a *rendőrség*. I.d. erre a régebbi szakirodalomból Kube (1988) 271. és köv. pp., újabban pedig a CPTED-programok realizálásával kapcsolatos Internet-szakirodalmat. Ld. még *Kriminalprävention aus Sicht der Polizei eine Aufgabe auch für Architekten und Stadtplaner?*

In: http://www.e-doca.net/Resources/Articles/Kriminalprävention_eine_Aufgabe_für_Stadtplaner_Internetvers.pdf
Jellegző a várostervező - építész – rendőr együttműködés. Nagybritanniában ennek pl. több, mint 30 éves a hagyománya

²⁷ Vo.: Clarke, R.V., *Situational Crime Prevention: Its Theoretical Basis and Practical Scope*. In: Tonry, M. – Morris, N. (eds.): *Crime and Justice: An Annual Review of Research*, Vol. 4 (1983) University of Chicago Press, Chicago. Idézi: Smith, M., *Regulating opportunities: multiple Roles for civil remedies in situational crime prevention*. *Crime Prevention Studies* Vol. 9 (1998), pp. 67-88 (P. 71); továbbá Kube (1987) im. 19. p. Smith utal arra, hogy ennek a dolgozatnak – tematikailag – előfutára Jeffery, C.R.: *Crime Prevention Through Environmental Design* c. 1971-ben (majd 1977-ben újabb) megjelent könyve csakúgy, mint Newman, O.: *Defensible Space* c. 1972-ben napvilágot látott, mind a mai napig megalapozónak számító műve.

²⁸ Bővebb kifejtésért ld. Felson, M. – Clarke, R.: *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 (Ismereti: II. Koetzsche a Die Kriminalprävention 3/1999 számban 116-117 pp.)

²⁹ Így Monahan-Klassen, idézi Kube (1987) 30. p. Más vélemény szerint azonban az épített környezet biztonságsegítő kialakítása még a primer prevenció körébe tartozik. Így Northoff, R. (Hg.) *Handbuch der Kriminalprävention*. Nomos, Baden-Baden 1997. 3. Primäre, an der Wurzel ansetzende, Prävention, 3.3.1. Wohnumfeld und Stadtplanung, különösen 8-37. pp. Eszerint az álláspont szerint a primer és a szekunder prevenciót az választja el egymástól, hogy az utóbbi az előbbinél kevésbé összpontosít a keretfeltételekre, s erősebben a tényleg vezető interakciós folyamatra. Erre vezethető vissza, hogy az anglo-amerikai irodalom a szekunder prevenciót a szituációs prevencióval azonosítja. Vo.: Northoff im. 4. Sekundäre, risikoorientierte, Prävention, 4.1. Verminderung des Täterrisikos 1. p.

megteremtése. A célként kitűzött megvalósítása nem egyszerű, noha – mint látni fogjuk – a kettő egymásra kölcsönösen hat, segíti (vagy rontja) egymás eredményét.

A közlekedésbiztonsági kutatások, az ezekre alapozó megelőzési intézkedések *hagyományosan az ember – jármű – környezet* dimenzióba rendezik ismereteiket. A *kriminológiai ismeretek* fényében ebben a rendszerben – annak tudástartalmát nem érintő, ám a rendszer homogenitását elősegítő – minimális átrendezésre kerülhet sor. A korábbi három egység kettőre korlátozódik, mégpedig egyrészről az emberre, másrészről az embert körülvevő környezetre.

Az *ember* kategóriájába pedig két szereplő kerül (ne feledjük! situációs megelőzésről van szó, tehát közlekedési situáció-megoldási feladatokkal kell megbirkózni!): egyrészről *baleset-okozó* (ha büntetőjogi megítélés alá esik a jelenség: az elkövető), másrészről – van ilyen – a *sértett*.

A *környezet* kategóriája ugyancsak két részből tevődik össze, úgymint a *jármű és épület* (a közlekedés szempontjából releváns) *környezet*, azaz a közút és tartozékai, valamint mindazok a környezeti elemek, amelyek a közlekedő ember viselkedését – pozitív vagy negatív irányban – befolyásolni képesek. Az okok kutatását csakúgy, mint a prevenció csapásirányait ennek az osztályozásnak megfelelően szoktuk kezelni.

A korszerű, *situáció-orientált megelőzés* a lehetőségeket nemzetközileg elfogadott rövidítéssel „a 3E” alatt szokta tárgyalni. Részterületei: a nevelés (Education), a mérnöki tevékenység (Engineering) és az ellenőrzés (Enforcement).

A prevenció *célkitűzés* kettős: egyrészt gondoskodni kell a saját élet és vagyon delméről, másrészt el kell kerülni azt, hogy másoknak személyi vagy anyagi sérelmet okozunk. A célok kitűzése után mindhárom területen meg kell szabni a hatásirányokat (azaz: kiknek szól?, a tartalmat (miről szól?) és az eszközöket (mivel lehet megvalósítani?).

Érdekes *erkölcsi kérdéseket* vethet fel annak elemzése, hogy a viselkedés tanúsítása során *szabad-e* másnak fizikális vagy vagyoni károkozással *nem járó sérelmet okozni*. Befelér-e az átlagember-mentalitásba – ami a közlekedésben mindig a konkrét döntés, az követő magatartás megítélésének zsinórmércéje – az, hogy a másikat mozgásában tudatosan vagy akaratlanul gátoljuk, szándékolt viselkedésében akadályozzuk, megijesztjük, bosszúságot okozunk neki, stb. A jelenlegi keretek között ennek kifejtésére nincs mód, azonban utalok arra: a közlekedésben is valamely baleset-kiváltó ok gyakran időben és térben elválik a konkrét végeredménytől.

Az előbbiől *nem független* annak értékelése, hogy a *kockázatvállalás mértéke* mikor milyen körülmények bekövetkezésekor fordul át megengedettből tilalmazottba. Azt ugyanis nem volna helyes állítani, hogy a baleset bekövetkezésének veszélyét magában rejtő rizikó vállalása minden körülmények között tilalmazott magatartás. Ennek elfogadása esetén magát a közlekedést számolnánk fel. Az pedig evidens, hogy egy bizonyos határt akár mennyiség, akár minőségi értelemben átlépő kockázatvállalás tilos. Mégpedig azért, mert a kockázatvállalással elérhető nyereség valószínűsége lényegesen kisebb, mint a kárbekövetkezés lehetősége. Kérdéses azonban, hogy hol húzódik ez a határvonal, ki, mivel, hogyan jogosult vagy éppenséggel köteles ezt mérni, s a határt átlépővel szemben ki, milyen alapon miként járhat el.

Tekintettel az érdeklődő közönség összetételére, mint „célcsoportra”, továbbá a két korreferens szakmai érdeklődésének fő vonulataira, a nevelés és a mérnöki munka vonatkozásában csupán vázlatosan kívánom mondanivalómat összefoglalni. Részletesebben fejtem ki viszont a harmadik E-ről: az ellenőrzés –nyomatékosan a kriminálprevenció kontrolltevékenység – területéhez kapcsolódó gondolataimat.

6. A „3 E”

Ahhoz, hogy a megelőzésbe befektetett anyagi és szellemi erőforrások optimálisan kihasználásra kerüljenek, legelőször alapos *helyzetfeltárásra* kell, hogy sor kerüljön. Az országos, a regionális és a lokális elemző tevékenységnek elsősorban a baleseti okokra kell kiterjednie. Az itt szerzett ismeretek birtokában nyílik lehetőség arra, hogy a 3E-t tartalommal megtöltő, költséghatékony munka folyhasson.

I. E = Nevelés

1) Tudás-fokozás

Ismeret-bővítésre van szükség a gépjármű-közlekedéssel kapcsolatos szociális, pszichés és fizikai törvényszerűségek jobb megismerésére. Ezek többsége az általános ismeret-bővítés körébe tartozik, s ezért részint a NAT, részint a speciális továbbképzéseket nyújtó – középfokú – oktatóanyagokban kell helyet kapjanak. Az eredményes munkához részint a *jogi környezet* kell változnia (kötelezővé tett minimumok deklarálásával), részint a pedagógusok szemlélet-változására szükség van. Hasznos segítséget nyújthatnának a későbbiekben a pedagógus-továbbképzés motorjaként kiválasztható *szakreferensek*.

2) Mentalitás-változtatás – az érdekek

A biztonság, mint érték tisztelésének kiterjesztéséhez segítséget nyújthat az *egyéni érdekesség* növelése. Az eddiginél következetesebben kell jutalmazni a jó, és büntetni a rossz teljesítményt felmutató járművezetőket. Sürgető szükség van a „*cégautók*” esetében is a *bonus-malus rendszer bevezetésére*. Elfogadhatatlan, 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 ún. kiemelt szabálysértések megvalósítóival szemben a biztosító társaságok különleges érzékenységet kellene tanúsítaniuk. (Pl. a kötelező vagy a casco-biztosítások bizonyos mértékű korlátozásával, megemelt önrész fizetésére kötelezéssel.)

3) Mentalitás-változtatás – az érzelmek

A közlekedési konfliktusok jelentős része mélyen rögzült *előítéletek*, szándékos konfrontációk empirikusan nem igazolt vélelmzésén alapul. Ezzel a beállítódással a közlekedők egymásban nem partnert, hanem eleve ellenséget látnak, akit le kell győzni, meg kell leckéztetni, mósre kell tanítani stb. Túl azon, hogy erre a feladatra nem a közlekedők, hanem az őket felügyelők (így pl. a rendőrség) hivatottak, e mentalitás eleve kirekeszti a közlekedési zavarok legtipikusabbját, a pusztá figyelmetlenségre, elővigyázatlanúságra visszavezethető magatartás-hibákat. (A jelenlegi hibás beállítódást erősítik a közlekedők agresszív mentalitására utaló gyakori hatósági megnyilvánulások is.) E rossz szemlélet megváltoztatása érdekében kívánatos a *mélyebb baleseti és közlekedési konfliktus-elemzés* – benne részletezve az ún. elkövetői és az ún. sértetti szerep lényegét, a megelőzésre kínálkozó lehetőségekkel együtt.

4) Szituáció-ismeret, szituáció-uralom

A speciális ismeretek körében kell említést tenni a jelenleginél sokkal általánosabb jelleggel elterjesztendő *továbbképzésről*. E képzési formának egyrészt sokkal szélesebb kört kell megcélözni és sikeresen elérnie, 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 veszély-felismerési képességének és készségének kiforrálása. Magyarországon is el kell terjeszteni – és standardizálni – azokat az ismereteket, amelyek megalapozzák, hogy a fiatalok ne csak mintegy 60 ezer és

100 ezer kilométer megtételét követően – jórészt a szerencsétől függően – a saját vagy más „bőrén” tanulja meg a tipikus veszélyhelyzetek előjeleit. Megfelelő technikákkal defenzív vezetés alapjait a kezdő vezetők mintegy 10 ezer kilométer megtételét követően már képes elsajátítani. Így épp akkor szembesülhet elméleti tudásának súlyos korlátaival, amikor már épp abban a tudatban kezd el részt venni a forgalomban, hogy technikailag uralni képes járművét.

A *célcsoportok* elsősorban a gyerekek és szüleik, mint gyalogosok, valamint a fiatal kezdő járművezetők. Az első esetben rövid távolságon belül a biztonságos útvonalak jelölése és a legfontosabb veszélyforrások megismertetése a leglényegesebb. Távolsági közlekedésben az *iskolabusz-hálózat* létrehozása sürgető feladat, ami a gyereklétszám csökkentésével kényszerűen együtt járó iskolakörzetesítés miatt rövid időn belül ott is elkerülhetetlen lesz, ahol ma még csekély létszámú és többnyire korszerűtlen iskolákat tartanak életben. Ezzel egyidejűleg ennek, a kelet-közép európai régióban még újdonságnak számító közlekedési formának is meg kell teremteni mind az oktatási, mind a jogszabályi alapját.

A *járművezetői tudás* elsajátítása többlépcsős folyamat során képzelhető el. A kezdő vezetői jogosítvány birtoklásának idején, az önkéntesen vállalható *továbbképzés* kívánatos eszköz a helyes ismeretek elmélyítésére. Ösztönző hatása a célcsoportra akkor lehet, ha sikeres teljesítményhez valamilyen kedvezmény (pl. a próbaidő lerövidülése) társul.

Közép-Kelet-Európa országaiiban nagy veszéllyel jár az *éjszakai közlekedés* – különösen lakott területen kívül. Minden eddigi erőfeszítés ellenére kudarcot vallottak a közlekedés legsérülékenyebb résztvevőinek (kerékpárosok, gyalogosok) láthatóvá tételét célzó, akár elsősorban pozitív befolyásolásra, akár elsősorban büntetésre alapozó erőfeszítések. A legkorszerűbb műszaki eszközök felhasználásával, fokozott erőfeszítésekre van szükség annak érdekében, hogy az általában gyér forgalmi viszonyok között, nagy sebesség mellett bekövetkező halálos kimenetelű gázolások áldozatainak száma csökkenthető legyen. Az bezonyosodott, hogy a gépjárművezetők felelőssé tételével ez a probléma nem oldható meg, mert a motorizált közlekedési résztvevőktől általában nem várható el az olyan alacsony sebesség, ami lehetővé tenné – szükség esetén – a biztonságos megállást. A korszerű, nagyteljesítményű távolsági fényszórók jelenleginél gyakoribb, szabályos használata is hozzájárulhatna éjszakai balesetek számának és súlyosságának csökkentéséhez. A közúti közlekedés szabályai jelenleg a távolsági fényszóró használatát nem teszik kötelezővé. Megfontolandónak tartjuk a kötelező használat előírását, hiszen ez – pontosabban ennek tényleges betartása nem csak az észlelést könnyíti meg, hanem nagymértékben csökkentené a be nem látható útkanyarulatban történő előzésekre visszavezethető, frontális jellegű balesetek számát is.

Hasonlóan javasoljuk, hogy kereskedelmi forgalomba csak az üzemeltetési műszaki feltételeknek megfelelő – jelen esetben világítóberendezéssel ellátott – kerékpár kerülhessen.

2. E = Forgalmiszervezés

A jó *forgalmiszervezés céljai* között szerepel, hogy egyértelművé teszi a közlekedők számára jogait és kötelezettségeiket. Ezen túlmenően, részint jelzési rendszerével, részint az épített környezet segítségével, elősegíti a helyes, és megnehezíti a helytelen döntés, magatartás tanúsítását. A közúti közlekedés környezete a situációs baleset-megelőzésben alapvetően ugyanolyan szerepet játszik, mint a CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) a situációs bűnmegelőzésben. Csökkenti a szorongást a jól tervezett környezetben, növeli a potenciális veszélyek időbeni felismerésének lehetőségét, a bizonytalan beállítódású személyeket megerősíti a kívánatos döntés és cselekvés tanúsításában.

Jogi feltételek jelenleginél kedvezőbbé tételével el kell érni, hogy a közlekedők tájékozása javuljon. A baleseti göcökben, azaz olyan helyeken, ahol az átlagosnál gyakrabban vetkeznek be – akárcsak „pléhkáros” – balesetek, minden esetben fel kell tételezni, hogy közlekedési környezet nem felel meg az „átlagember” elvárásainak. Ilyen helyeken elsőbbségben nem a járművezetők normakövetésének kikényszerítésére kell törekedni, hanem inkább a környezet megváltoztatására oly módon, hogy az elvárásoknak a közlekedők többsége meg tudja felelni. A növekvő idegenforgalomra tekintettel az útbiztosítást adó új 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 forgalomszervezés tartalmaz általános elvezetési szabályokat a helyi körülményekhez alkalmazkodó specifikációra van szükség. Számítani a megítélés (pl. a járműforgalom szabad jelzéséhez képest megkésleltetve adott gyors szabad jelzés a kanyarodó forgalom irányában), a nem egyértelmű (pl. négy sávós úton) nem az egyes sávokból lehetséges, sávonkénti továbbhaladási irányt jelző nyílak, a túlterhelést jelentő (pl. túl sok jelzés vagy szöveg egyazon helyen), és a hiányos jelzések (pl. városok ki- vagy bevezető irányjelzésének megszakadása) alkalmazását.

A környezeti díjazás az említettekben túlmenően magában foglalja a köz- és közlekedésszervezés szempontjainak érvényre juttatását a városi környezetben. Ide tartozik – egyebek mellett – az útkereszteződések áttekinthetősége, az úttest és a járda közötti átláthatatlanság csökkentése, a járműforgalom szabályozása, a gyalogos övezetek közlekedés- és közbiztonsági szempontjainak érvényre juttatása. Ehhez az elveket érvényre juttató jogi szabályozás, és a mindenkori konkrét körülményekhez igazodó megvalósítás szükséges. Ennek szellemében lakott területekben az elsősorban forgalomszervezési, forgalomtechnikai megoldásokkal kell megteremtíteni és erősíteni a biztonságot. A sebességet minden lehetséges technikai megoldással csökkenteni kell, bizonyos területeket teljesen le kell zárni a járműforgalom elől, forgalmilag lezárt övezeteket, zónákat kell létesíteni, a közlekedésben résztvevőket a közlekedési módok szerint, lehetőség szerint szét kell választani. Ezáltal a rendőri ellenőrzéseket számos helyen feleslegessé lehet tenni.³⁰

A sebesség visszafogása lakott területen kívül is elvárás, különösen Európa azon régióiban, ahol a gépjármű-közlekedés zöme ma még nem autópályákon, hanem a biztonság szempontjából az előbbinél több nagyságrenddel rosszabb, kétirányú forgalmat lebonyolító, részben korszerűtlen utakon bonyolódik.³¹

legfontosabb részfeladatok a következők:

1) Euro-konform időszakos műszaki vizsgálat

Az Európai Unió általánosan megismert országaiban az időszakos műszaki vizsgálatot mindenütt azonos módon, és kizárólag országos hálózattal és pontosan azonos felszereléssel rendelkező cégek végzik. Valamennyi országban kevés ilyen vizsgázóhely van, ott azonban pontosan azonos módon, szigorúan ellenőrzött technológiai láncban folyik a felülvizsgálat. Ugyanitt végzik el azokat a soron kívüli vizsgálatokat is, amelyekre a rendőrség küldi el a

Illés L.: Szervezési kérdések a közlekedésrendszert és az autópálya-rendszert strukturális elhelyezkedéséről. Belügyi Szemle 2004/1. 86-108 pp.

A brit Transport Research Laboratory tanulmánya szerint, ha Európában az átlagssebességet 3 km/h-val csökkenteni lehetne, ez azt eredményezné, hogy évente 5-6000 emberrel kevesebben halnának meg az utakon, a balesetek száma 120-140.000-rei csökkenne, és ezzel legkevesebb 20 milliárd €-t lehetne megtakarítani. Az Egyesült Királyságban végzett felmérés szerint az automatikus sebességellenőrző kamerák felszerelésével az átlagssebességet 9 km/h-val sikerült csökkenteni. Ld. Seminar „Killing speeds, saving lives” des belgischen EU-Ratvorsitzes, 8. November 2001 in Brüssel European Commission: White Paper. European transport policy for 2010. time to decide. Brüssel, 2001. szeptember 12. Com (2001) 370

műszakilag nem kifogástalan állapotban levő járműveket, ahol a javítások után kiállítják rendőrség számára az igazolásokat.

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

2) Időjáráshoz alkalmazkodó (téli-nyári) gumibroncs használat

Sok éves tapasztalat, hogy a járművezetők jelentős része nem vagy csak megkésve a téli vezetésre. Ennek egyik előfeltétele a téli gumi használata. Az utóbbi évek tömegszerecsétlenségei, téli időszakban előforduló útakadályai arra figyelmeztetnek: nem lehet rólag a járművezetők belátására bízni a gumiköpeny-cserét. Ez egyaránt vonatkozik a mély és (fokozott mértékben) a nehéz gépjárművel vezetőire. Bebizonyosodott, hogy az téli-nyári gumiköpeny egyik évszakban sem megfelelő. Bár a közlekedés-biztonságnak anyagi megfontolásai is, azonban miként a biztonsági gyermekülést is kötelezővé teszi ma már a jogszabályok, s egyre szűkül a választási lehetősége az autósoknak arra vonatkozóan is, hogy vesznek-e autójukba légszákot vagy biztonsági fejtámlát, úgy ezt a biztonsági szempontot sem szabad a jövőben figyelmen kívül hagyni. *Ősziől tavaszig a téli, tavasztiől ősziig a nyári gumibroncs-használat követelmény kell, hogy legyen.*

3) Gépjárműpark korszerűsítése

Az utóbbi években – a meg-megújuló nyugati roncsimport-törekvések ellenére – a műpark összetételében kedvező változások voltak megfigyelhetők. Ennek motorja – helyesen – eddig a környezetvédelem volt. A jövőben ezzel egyenrangú követelmény kell, legyen a *biztonsági szempontból „fapados” autóiport korlátozása*. Amint a környezetvédelmi megfontolásokban a jogszabályok egyre kevésbé ismernek kivételeket (bár a magasabb színvonal több beruházást igényel), úgy a biztonsági követelményeknek megfelelő szakai színvonal – legalább az országba akár használtautó-, akár újautó-import keretébe behozott gépjárművekre elvárható követelmény.

4) Láthatósági követelmények szigorítása

A járművek észlelhetőségének nagy jelentősége van a súlyos kimenetelű balesetek következtetésében. Elsősorban a kerékpárok éjszakai láthatóságának javításában van szükség a fronttörésre. A magyarországi akut probléma tőlünk nyugatra eső országokban lényegében ismeretlen. Elhatározás kérdése, hogy a korábban is ismert megoldásoknak (fényvisszaverő prizmmakkal árukt kerékpárok, követezetes ellenőrzés, nem rendőri szervezetek eredménye: bevonása a felvilágosításba stb.) végre sikerül-e érvényt szerezni. Azt végre be kell látni: *kivilágítatlan gyalogosok és kerékpárosok elütésének a gázoló gépkocsivezetők felelősségére vonásával nem lehet elejét venni*. Ellenkezőleg: minden egyes elítélés üzenet a védtelen partnernek: a baleset a másik felelősségi körön belül megelőzhető lett volna, ne kellett volna nagyobb gondosságot tanúsítania. Az azonban nem egyéb, mint az elvárhatóság körének már megengedhetetlen kiszélesítése.

5) A közlekedés környezete, a környezeti dizájn

Jogi feltételek jelenleginél kedvezőbbé tételével szükséges, hogy a közlekedők helyes tájékozódása javuljon. Olyan helyeken, ahol az átlagosnál gyakrabban következnek be akárcsak „pléhkáros” – balesetek, ott minden esetben fel kell tételteni, hogy a *közlekedési környezet nem felel meg az „átlagember” elvárásainak*. Ilyen helyek elsősorban nem járművezetők normakövetésének kikényszerítésére kell törekedni, hanem sokkal inkább környezet olyatén megváltoztatására, hogy az elvárásoknak a közlekedők többsége meg tudjon felelni. A növekvő idegenforgalomra tekintettel az útbaigazítást 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 forgalomszervezés tartalmaz általános elveket, azonban a helyi körülményekhez alkalmazkodó specifikációra van szükség. Számítani kell a megtévesztő (pl. a járműforgalom szabad jelzéséhez képest megkésleltetve adott gyalogos szabad jelzés a kanyarodó forgalom irányában), a nem egyértelmű (pl. négy sávós autópályán nem az egyes sávokból lehetséges, sávonkénti továbbhaladási irányt jelző nyílak), a túlterhelést jelentő (pl. túl sok jelzés vagy szöveg egyazon helyen), és a hiányos jelzések (pl. városok ki- vagy bevezető irányjelzésének megszakadása) alkalmazását.

környezeti dízajn az említettekben túlmenően magában foglalja a köz- és közlekedésbiztonság szempontjainak érvényre juttatását a városi környezetben. Ide tartozik – egyebek mellett – az útkereszteződések áttekinthetősége, az úttest és a járda közötti átláthatatlan akadályok felszámolása. A gyalogos övezetek közlekedés és közbiztonsági szempontjainak érvényre juttatása. Ehhez az elveket érvényre juttató jogi szabályozás és a mindenkori konkrét körülményekhez igazodó megvalósítás szükséges.

E = Forgalmellenőrzés

A közlekedési szabályok betartásának ellenőrzése nem lehet öncél. A kontrollnak nem lehet célja sem az állami erőszak demonstrálása, sem kizárólag az államkassza bevételeinek növelése. Az ellenőrzés *ketős célt* szolgál: egyrészt a forgalom folyamatosságának és lehetőség szerinti zavartalanságának fenntartása, másrészt – részben az előbbi cél kiegészítéseként – a biztonságos közlekedés fenntartása.

célko eléréséhez a következő szempontok figyelembe vételére van szükség:

1. Egyértelmű, az alkotmányos jogállamiság normáinak maradéktalanul eleget tevő *kritériumrendszer* a végrehajtáshoz és a bizonyításhoz. A fenti alapelv csak akkor valósulhat meg, ha az ellenőrző apparátus minden egyes résztevékenységét – ellenőrzési fajtánként – az intézkedések sorrendiségét is pontosan rögzítő ún. checklista tartalmazza. Az improvizáció az ellenőrzés kritériumainak kiválasztásánál nem fogadható el. A szabályos végrehajtás minden egyes részteleme utólag *kontrollálható és bizonyítható* kell, hogy legyen.

2. *Magas szintű jogalkotói és/vagy jogalkalmazói állásfoglalás* a normasértés kritériumainak meghatározásához. A közbiztonság és a közlekedésbiztonság végrehajtó apparátusa számára Magyarországon egyaránt hiányoznak azok a kritériumok, amelyek kibővítik a jelenlegi ellenőrzés lehetőségeinek körét. Külföldi gyakorlatnak megfelelően elvárás az éjszakai közlekedésben a fényszóró-tompítási (és ennek ellentétjeként a távolsági fényszóró-használati) kötelezettség távolságfüggő definiálása. Ugyanígy távolság és/vagy időköz definiálásával kell egyértelművé tenni a követési távolság be nem tartásának a közlekedésre súlyos veszélyt jelentő mértékét. Jelenlegi jogi környezetben a Legfelsőbb Bírószág – szakértői véleményeken alapuló – elvi vagy jogegységi döntései teremthetik meg a jogalapot a megfelelő intézkedésekre.

3. Hiteles és hitelesített *eszközrendszer* a bizonyító erejű beavatkozás sikeréhez.

modern rendőrség – egyebek mellett – arról ismerhető fel, hogy lehetőleg minél kevesebb emberrel és minél több korszerű eszközzel végzi munkáját. Ehhez természetesen csak annak ténynek a felismerését követően juthat el, hogy az ellenőrző munkában a legnagyobb és leglassabban megtérülő költségtényező a szakember-kiképzés, illetve továbbképzés. Ennél több nagyságrenddel kevesebbe kerül a – mégoly gyorsan – amortizálódó gépek, gépi eszközök beszerzése és üzemeltetése. A magyar rendőrségnek – így a közlekedésrendészetnek – 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 kívánságokat, 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 alapszintű túlképzésnek.

4. *Szolgálat-vezénylés korszerűsítése.* A szolgálat-vezénylésnek – önkényesen ide rolvá az ügyeleti vezénylést is – szintén a hatékony munkavégzést kell szolgálnia. A központi ügyeleteken szolgálatot teljesítő személyek a legképzettebb, legrugalmasabb rendőrök közül kell, hogy kikerüljenek. Munkájukat számítógépes informatikai rendszerek kell magatnia, ami egyrészt minden bejelentést kitorólhetetlenül rögzít, másrészt az egyes munkafolyamatok sorrendiségét is magában foglaló ún. checklista rendelkezésre bocsátásával segíti a hibamentes munka-irányítást.

5. *Balesetelemző teamekkel* a mélyebb baleseti törvényszerűségek feltárására. A tuáció-orientált baleset-megelőzés egyik alapfeltétele a statisztikailag rögzíthetőnél mélyebb ismeretek begyűjtése, kiértékelése és intézkedési javaslatok megítése. Ezt célozzák azok elemzések, amelyek a baleseti helyszíni szemlével egyidőben, azzal párhuzamosan és attól merőben eltérő céllal folynak. Ezeket, az általában a biztosító társaságok szövetségei finanszírozott okfeltáró munkákat, speciálisan képzett rendőrtiszt vezeti, a teamben rész vesz egy-egy orvos, igazságügyi gépjármű-szakértő, gépjármű- és útmérnök (forgalomstervezési szakember). Vizsgálatuk tárgyai a halálos kimenetelű balesetek, a tömegszerencsétlenségek és az elszaporodó balesetek. A különféle szakemberek által feltárt okokat összegezik, és javaslataikat eljuttatják az illetékes főhatóságok számára.

6. *Hivatásos járművezetők* speciális ellenőrzése. Az utóbbi évtized közlekedésbiztonságot veszélyeztető fejleménye a kamionok vezetői közreműködésével keletkező, gyakran nagyon súlyos kimenetelű balesetek. Újabban e csoporthoz csatlakoznak a kisárúszállító művek vezetői által előidézett súlyos kimenetelű balesetek. Épp ezért ezen járművek veszélyessége fokozott törődést tesz indokoltá. Magyarországon is ki kell alakítani azokat a ciális egységeket, a közúti hatósággal rendszeresen együtt dolgozó teameket, amelyek képesek ezeknek a járműveknek és vezetőiknek közlekedésbiztonságát szakszerűen 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.

7. Összegezés

A baleset-megelőzés lehetőségei kriminológusi szemmel nézve a következő, tényekkel alátámasztott szemléletbeli változásoktól, s az új gondolkodásra épülő gyakorlati munkától teljesezhetnek ki, s válhat e terület a bűnmegelőzés és a rendőri munka „sikerárazatává” járulhat a következőkben jobban hozzá a nemzeti vagyon gyarapításához:

1. A megelőzést a *veszélyhelyzetek* idejekorán történő felismerésének lehetőségére kell alapozni. Ebben főszerepet játszik részint az ember (a potenciális „támadó” és áldozata egyaránt), továbbá az épített környezet. A későn észlelt hiba elhárításában (a konfliktushelyzetből való sikeres menekülésben), vagy a bekövetkezett baleset kimenetelének csökkentésében az ember(ek)en túlmenően döntő szerepet játszik a jármű.

2. Az ember viselkedése akkor tekinthető megfelelőnek, ha *situáció-adekvát*, azaz az adott út-ido dimenzióban biztonságos.

3. Számos tényező játszik szerepet abban, hogy az ember viselkedése adott út-iddimenzióban *situáció-adekvát*nak 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 tudattalanul – milyen válaszreakcióval szolgál.

4. Minél erősebb valamely külvilági inger felhívó jellege, annál valószínűbb, hogy ez fog dominálni az információ-felvétel, -feldolgozás során, majd a rákövetkező cselekvést megelőző döntésben. Ezért különösen fontos, hogy az ember idejekorán befogadhassa a helyes döntéshoz szükséges információkat. Ehhez szükség van a *helyes döntést elősegítő fizikális környezet* felhívó jellegének biztosítására. A balesetmentes közlekedésben a legdöntőbb tényező az épített környezet és annak magatartás-formáló szerepe.

5. Az előbbieket garantálhatják azt, hogy a potenciális támadó – tudatos vagy tudattalan döntésével – a jelenleginél gyakrabban tanúsít normakövető magatartást, a potenciális áldozat pedig képes a szituáció-adekvát támadás-elhárításra.

6. Mind a veszély-szituációk 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 igénybe vételére szükség van*, annak ellenére, hogy tudjuk: csak alkotmányos-jogállami eszközök és módszerek igénybe vétele esetén különösen korlátozott ezek eszközök közvetlen hatása.

8. A rendőrség a *forgalom-felügyelet* során elsősorban jelenlétével, másodsorban a tettenért szabálysértések súlyának és számának nagyságával, harmadsorban a kiszabott büntetés gyorsaságával és a potenciális veszélyhelyzethez igazodó mértékével működhet közre a balesetek visszaszorításában. Mind a normásértés 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 rendőrség 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, mintha a szervezet – végrehajtói által – maga veszi semmibe az előírásokat, amelyek betartását az állampolgároktól súlyos büntetések kilátásba helyezésével megköveteli.

A rendőrségi lehetősége a balesetmegelőzés területén

A rendőrségi forgalomfelügyelet célja mind a közúti közlekedésbiztonság, mind a közlekedésbiztonság érzetének jelentős növelése.

Előfeltételként kívánatos elfogadni, hogy

- mindkettő azonos fontosságú.
- mindkettőhöz az ember-jármű-környezet rendszer alapján felépített, folyamatos költség-haszon elemzésen nyugvó, a rendszerfejlesztésbe önkormányzati beépítő szervezetfejlesztésre van szükség, amihez a megfelelő anyagi háttérrel a mindenkori Kormánynak folyamatosan biztosítania kell.
- az eredmények elérése az időben előre haladva egyre kisebb lépésekben lesz lehetséges. Különösen vonatkozik ez a kemény számokkal alátámasztható változásokra.

A rendőrségi ellenőrzés súlypontjai, stratégiai döntések

Olyan ellenőrzés lehet hatékony, amely a szükségleteknek megfelelő *súlypontokat* megtalálja, s munkáját ezeknek megfelelően alakítja ki. Magyarországon ma ezek a következők:

1. *Jelenlét* az utakon a biztonság és a biztonságérzet növelése céljából. Ennek során elsősorban azoknak a rendőri módszerekkel kikényszeríthető szabályoknak a betartatása cél. amelyek sértik a bizalmi elvet. Ezek jelenleg: a sebesség és a helyes járműkivilágítás kontrollja.

2. *Azok ellenőrzése és felelősségre vonása, akik magukra nem tartják érvényesnek a bizalmi elvet, akik vitathatatlanul tudatosan szegik meg a legalapvetőbb biztonsági előírásokat*, ezzel súlyosan veszélyeztetik a közlekedésbiztonságot, s magatartásuk rendőri módszerekkel ellenőrizhető, bizonyítható. Ezek: a mobiltelefon menetközbeni jogellenes használata és a kábitószerkezetek valamint kábitó hatású szerek befolyása alatti vezetés.

3. *A baleseti göcök felügyelete*, azaz az átlagosnál nagyobb veszélyességű helyek rendőri jelenlét segítségével történő biztonságosabbá tétele. A rendőri jelenlét a járművezetők többségét fokozott gondosságra ösztönzi. Ezért azok, a környező útszakaszokhoz képest veszélyesebb útszakaszok, csomópontok is biztonságosabbakká válnak, ahol az ott közlekedők viszonylag nagy számban követnek el magatartáshibákat.

4. A biztonsági öv előírászerű használatának ellenőrzése abból a célból, hogy ha önkontroll és a külső motiváció valamennyi eszköztára csődöt mondott, akkor is maradjon *lehetőség a magatartáshiba következményeinek enyhítésére*.

A súlypontok meghatározását követően *stratégiai döntések* sorozatára van szükség. Ezek a már korábban ismertetett rövid, ill. hosszú távú feladatok részletezésében bonthatók ki.

A rendőrség hitelének és népszerűségének növelése érdekében további – nemcsak a közlekedésbiztonság területét érintő – szemléletváltásra van szükség. Ehhez a következő elvárások érvényre juttatására elengedhetetlen:

1. Végezzen jó munkát (ide tartozik: ne szegje meg a mindenkire kötelező előírásokat, ne karambolozzon, ne lépje túl hatáskörét, általában ne felejtse el, hogy kit szolgál). Dolgozzon jól (azonnal menjen a bűncselekmény helyszínére, gondoskodjon a gyors helyszín-lezárásról, nyombiztosításról, legyen az ügyeletesnek ún. check-listája, hogy váratlan, esetleg sokkoló helyzetekben is tudja: milyen lépéseket milyen sorrendben kell megtennie).

2. Nem elég a következetes jogkövetés. Az intézkedés nemcsak törvényes kell, hogy legyen, de annak is kell látszania. Annak még a látszatát is el kell kerülni, hogy rendőr a felett áll. (Ez tipikus posztkommunista országbeli rendőrséggel szembeni elvárás, ahol múltban – s ezt még sokan nem felejtették el – a rendőrség a „munkásosztály előretolt ökle” volt.) Mindig csak alkotmányos jogállami eszközöket szabad felhasználni, s ezt szóban vagy ráutaló magatartással (megtehetnénk, de nem tesszük...) úton-útfélen hangsúlyozni kell. Feltétlenül kerülendő a jog határán való egyensúlyozás, a később vitatható jogértelmezés.

3. A rendőrségtől érkező első legfontosabb üzenet: **NEM VAGY EGYEDÜL!** De! Nem lehet a panaszt lerázni, a feljelentést tenni akarót „elhajítani”, vele szemben fölényeskedni, sértettet, tanút bűnözőként kezelni!

4. A rendőrségtől érkező második legfontosabb üzenet: **A BŰNÖS MEGBŰNTETÉSE ELKERÜLHETETLEN!** Különösen az állampolgárokat leginkább irritáló közterületi és az adott körzetben elszaporodott vagyon elleni bűncselekmények esetében.

Budapest 2005. augusztus