
KÖZLEKEDÉSRENDESZET

IRK FERENC - MAJOR RÓBERT

Ön hogyan döntene?

A közlekedésrendészeti munka erősségei és gyengeségei

1.

Az Európai Unió közlekedéspolitikai koncepcióját tartalmazó úgynevezett „Fehér könyv” célkitűzéseinek egyik legfontosabbika az, hogy a közlekedési balesetben életüket veszített személyek számát 2010. évre a 2000. évihez képest a felére kell csökkenteni.

Magyarországon a közlekedési balesetben elhunytak számának alakulását 2000. évtől kezdve az 1. számú táblázat mutatja.

1. számú táblázat. A KÖZLEKEDÉSI BALEST KÖVETKEZTÉBEN ÉLETÜKET VESZÍTETT SZEMÉLYEK (2000–2004)

ÉV	HALOTTSZÁM
2000	1200
2001	1239
2002	1429
2003	1326
2004	1295*

*előzetes adat, várhatóan egy kicsit több lesz

A táblázat adataiból megállapítható, hogy a 2010. évre tervezett céladat a 600 halott. A tendenciát megfigyelve meglehetősen kilátástalannak tűnik ezen cél elérése.

A megvalósítás érdekében a balesetmegelőzési rendszer egyik szegmense – a forgalom-felügyelet végrehajtója – a rendőrség is komoly kihívással szembesül. Ezért a Tanszéken az a döntés született, hogy megtudakoljuk: ezzel kapcsolatban és tágabban, a közlekedésbiztonság növelésének lehetőségeit illetően mi a közlekedésrendészeti szolgálat vezető beosztást betöltő tagjainak véleménye. Ezért 19 megye közlekedésrendészeti osztályvezetője, és a főváros főosztályvezetője kapta meg az alábbi kérdőívet.

„Közismert, hogy az Európai Unió tagországaiban 2010-re – 2000-hez képest – a közúti közlekedési balesetekben meghaltak számát a felére kell (kellene) csökkenteni. Figyelemmel

Magyarország 2004. május 1-jei csatlakozására, ebből feladatok adódnak a rendőrség számára is.

Ezért a következőkben néhány, a fentiekkel közvetlenül vagy közvetve összefüggő kérdést teszünk fel, amelyekkel kapcsolatban szeretnénk megismerni az Ön személyes véleményét.

Tapasztalatainkkal szeretnénk hozzájárulni mind az eredményes baleset-megelőzéshez, mind a rendőrségi oktatómunka eredményesebbé tételéhez."

A kiküldött 20 kérdőívből 10 érkezett vissza, melyből 9 volt értékelhető. (Egy feldolgozásra alkalmatlan megjegyzéseket tartalmazott.)

A kérdőíven az alábbi kérdések szerepeltek, különböző – a későbbiekben bemutatásra kerülő – válaszlehetőséggel (ún. zárt kérdőív):

1. Ön szerint mennyire valószínű, hogy 2000-hez képest felére csökkenthető a közúti közlekedési baleseti halottak száma 2010-re?
2. Ön szerint reálisan mekkora csökkenés várható?
3. Milyen feltételek könnyítik (erősítik), ill. nehezítik (gyengesítik) a fenti elvárás teljesülését?
4. Milyenek az ország esélyei ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?
5. Ezen belül milyeneknek tartja az Ön irányítása alatt álló szervezeti egység esélyeit ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?
6. Melyek azok a tényezők, amelyek leginkább gátolják a hatékonyabb közlekedésellenőrző munkát?
7. Milyen kihasználatlan tartalékokat ismer, amelyek segítségével eredményesebben lehetne a közlekedési baleseteket megelőzni? (Rendőrségtől független területen, Rendőrség berkein belül, Országosan, Saját területén)
8. Ön milyen prioritásokat képzel el ahhoz, hogy a közlekedésbiztonságban mérhetően és érzékelhetően kedvező változások következzenek be?
9. Ehhez milyen erőforrások
 - bevonására volna szükség? (Főként intenzív fejlesztés.)
 - átcsoportosítására volna szükség (mít, honnan, hová)? (Főként extenzív fejlesztés.)

A feltett kérdések egyenkénti értékelése:

2.

Ad) 1. Ön szerint mennyire valószínű, hogy 2000-hez képest felére csökkenthető a közúti közlekedési baleseti halottak száma 2010-re?

A választ egytől négyig terjedő pontozással lehetett megadni: 1 = nagyon valószínűtlen, 2 = inkább valószínűtlen, 3 = inkább valószínű, 4 = nagyon valószínű. A válaszokat külön kértük országosan és a saját megye tekintetében.

A válaszok Magyarország tekintetében a következőképpen alakultak:

2. számú táblázat. AZ 1. SZÁMÚ KÉRDÉS VÁLASZAI ORSZÁGOSAN

Magyarország esélye	VÁLASZOK									ÁTLAG
	1	1	3	1	2	2	1	2	1	
										1,55

A saját megye tekintetében:

3. számú táblázat. AZ 1. SZÁMÚ KÉRDÉS VÁLASZAI SAJÁT MEGYÉRE

Saját megye	VÁLASZOK									ÁTLAG
	2	2	3	1	2	2	1	2	3	
										2,00

Az adatokból megállapítható, hogy a megyei vezetői szint munkatársai nagyon valószínűtlennek tartják, hogy 2010. évre a baleseti halottak száma az EU által kitűzött célnak megfelelő mértékben csökkenne. Megfigyelhető, hogy saját területük vonatkozásában a megkérdezettek valamivel kevésbé pesszimisták. Ez tökéletesen illeszkedik a bűnözésről, a bűnözési félelemről szóló kriminológiai kutatások eredményeihez, melyek szerint általában az emberek a saját lakó környezetüket kevésbé fertőzöttnek ítélik.¹

3.

A következő kérdés arra vonatkozott, hogy reálisan mekkora csökkenést tartanak elképzelhetőnek.

Ad) 2. Ön szerint reálisan mekkora csökkenés várható?

A válaszokat százalékosan lehetett megadni:

4. számú táblázat. A 2. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK

	VÁLASZOK									ÁTLAG
	25	0	34	10	15	20	20	25	20	
Országosan										18,7%
Saját megyében	30	20	30	15	10	20	20	30	50	25,0%

¹ Erről ld. Irk F. (szerk.): Áldozatok és vélemények I-II. OKRI Budapest 2004.

Az eredmények az előző kérdésre adott pesszimista válaszokhoz igazodnak, ám itt is megfigyelhető, hogy a vezetők saját területük esélyeinek értékelésekor többnyire kissé optimistábbak, mint az országos helyzet tekintetében, ami szintén az általános kutatások eredményeihez igazodik. Az is jól érzékelhető, hogy a realitásnak tekinthető csökkenés – még a saját megye határain belül is – alig egyharmada-egyizede az EU-elvárásnak.

4.

A korszerű kutatások nem nélkülözhetik azokat az információkat, amelyek a rendszeren belül valamely jelenség vagy jelenségek kedvező alakulását segítik, vagy épp ellenkezőleg: hátráltatják. Ezekre keresték a válaszokat a következő kérdések.

Ad) 3. Milyen feltételek könnyítik (erősségek), ill. nehezítik (gyengeségek) a fenti elvárás teljesülését?

Ezen kérdés megválaszolásához kilenc szempont került felsorolásra, melyeket egytől négyig lehetett rangsorolni: 1 = nagyon akadályozza, 2 = inkább akadályozza, 3 = inkább segíti, 4 = nagyon segíti.

A felsorolt körülményeket és a válaszokat az alábbi táblázat tartalmazza.

5. számú táblázat. A 3. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK

FELTÉTELEK	VÁLASZOK									ÁTLAG
Végrehajtó állomány létszáma:	1	1	2	1	1	4	1	1	1	1,57
Végrehajtó állomány szakmai felkészültsége:	3	4	4	2	3	4	4	3	3	3,42
Közlekedési eszközök:	4	1	3	2	1	4	1	3	2	2,28
Mérőeszközök:	4	1	3	1	1	4	1	3	1	2,28
Felsővezetői elhatározás:	3	2	4	2	3	2	2	2	3	2,57
Felsővezetői iránymutatás:	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2,28
Tertületi vezetői elhatározás:	3	2	4	1	3	3	3	4	3	2,71
Tertületi vezetői iránymutatás:	3	2	2	1	3	3	3	4	3	2,42
Szolgáltatás-szervezés:	4	4	3	2	4	4	2	4	3	3,28

A felsorolt feltételek értékelése meglepően vegyes képet mutat. Feltehetően ennek az oka a különböző értelmezésben rejlik. Manapság még magának a kérdésnek a megfogalmazása is több vezető szemében újszerűnek tekinthető, mert a múltban ilyen megkérdésezésekkel nem kellett szembesünniük. Bizonyítani ugyan nem áll módunkban, azonban egyes, informális információk alapján azt gyanítjuk, hogy a kérdőívek kitöltésének nagyszámú megtagadása is épp ezen „kellemetlen”, ám megválaszolásra váró kérdések miatt történt. A vezetők ugyanis rákényszerültek arra, hogy már a kérdőív áttekintése során szembé nézzenek számos, évtizedeken keresztül „szőnyeg alá söpört” problémával.

A válaszok áttekintő értékelése alapján megállapítható, hogy az első, a harmadik, a hatodik és a nyolcadik oszlopban szereplő válaszadók általánosságban beszéltek a felsorolt szempontok hatásairól, míg a többiek a konkrét elvárás tekintetében a tényleges viszonyokat értékelték. Tehát ha a mai tényleges viszonyokról kialakult véleményekre vagyunk kíváncsiak, az átlagos értékelés meghatározásakor a kérdést másként értelmező válaszadókat figyelmen kívül kell hagyni. Ezzel a módszerrel az eredmények méginkább leszűjtők:

6. számú táblázat. A 3. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK KIEMELÉSE

FELTÉTELEK	VÁLASZOK				ÁTLAG
Végrehajtó állomány létszáma:	1	1	1	1	1
Végrehajtó állomány szakmai felkészültsége:	4	2	3	4	3,25
Közlekedési eszközök:	1	2	1	1	1,25
Mérőeszközök:	1	1	1	1	1
Felsővezetői elhatározás:	2	2	3	2	2,25
Felsővezetői iránymutatás:	2	2	3	2	2,25
Területi vezetői elhatározás:	2	1	3	3	2,25
Területi vezetői iránymutatás:	2	1	3	3	2,25
Szolgálatszervezés:	4	2	4	2	3

A kérdésre adott többi válasz alapján levonható az a következtetés, hogy leginkább a technikai eszközöket és a vélt vagy valós létszámhiányt tartják nélkülözhetetlennek a közlekedésbiztonság javítása terén.

Kiemelendő, hogy a végrehajtó állomány szakmai felkészültségét lényegében komoly kritika nem érte. Bizunk azonban abban, hogy az oktatás további erősítésével a felkészültség tovább növelhető. Az oktatásnak segítenie kell a napi munka megkönnyítésében preferált szolgálatszervezési ismereteket is. Terepismeret birtoκάban valamennyien tudjuk: a jó szolgálatszervezés nagymértékben kompenzál-

hatja a létszámhiányt, s ugyanezt eredményezi a kor színvonalának megfelelő technikai háttérbázis biztosítása.²

Ennél a kérdésnél a válaszadóknak lehetőségük volt a feltételek listáját kiegészíteni, azonban mindössze négy kérdőíven szerepelt kiegészítés, melyek az utak állapotát, a közlekedők mentalitását, a társadalmi felelősségvállalást, a jogi hátteret, illetve a kötelező érvényű felsővezetői utasításokat említették. A legfigyelemreméltóbb megjegyzés az volt, hogy a vezetőknek el kellene fogadni az utcán lévő rendőri állomány konkrét helyzetekben megnyilvánuló ésszerű alkalmazkodásait, döntéseit. Kritikai jellegű kiegészítésként a végrehajtó állomány motiváltságának hiánya, a megelőző tevékenységhez szükséges létszám hiánya és a megelőzés nem rendőri eszközeinek visszafogott jelenléte jelentek meg.

A mérőeszközök hiánya és elavultsága olyan válaszadónál jelent meg kiegészítésként, aki a mérőeszközök rovatba 4-es számot írt, azaz nagyon fontosnak tartja azok meglétét az eredményes megelőző munkában. (Ez is a fent írt eltérő értelmezést bizonyítja.)

5.

A magyar belügyi és rendőri felső vezetés már évek óta készíti fel a középvezetést és rajta keresztül a végrehajtói állományt az EU-csatlakozás utáni időszak kihívásaira. Ebből a szempontból is figyelmet érdemlő lehet a következő kérdésre érkezett válaszok megoslása.

Ad) 4. Milyenek az ország esélyei ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?

A kérdés megválaszolása egytől négyig terjedő értékeléssel volt lehetséges: 1 = nagyon rosszak, 2 = inkább rosszak, 3 = inkább jók, 4 = nagyon jók.

7. számú táblázat. A 4. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK

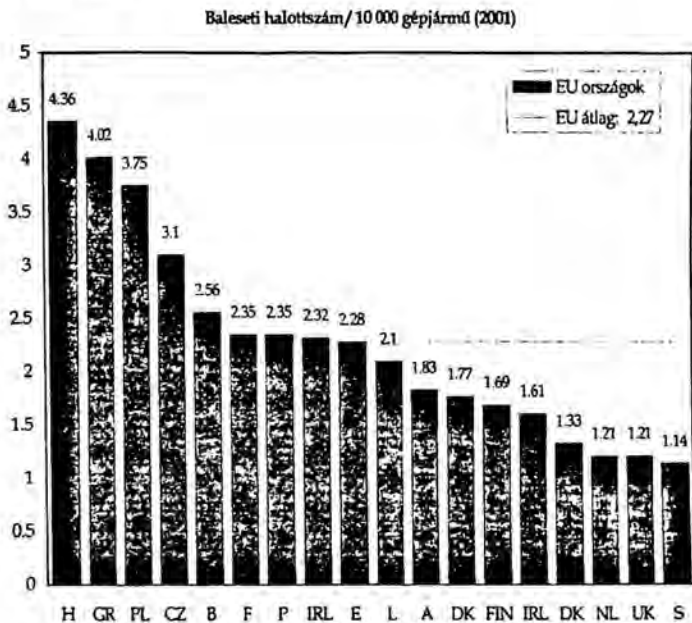
Magyarország esélye	VÁLASZOK										ÁTLAG
	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	
											2,22

Mivel a kérdés arra irányult, hogy mekkora esélye van Magyarországnak az EU középmezőnyébe való felzárkózáshoz, ennek értékeléséhez álljon itt néhány össze-

² Nem véletlen, hogy a 15-ös EU-ban már évtizedek óta a közlekedésrendszet fejlesztésekor a létszám-bővítéssel szemben prioritást élvez a műszaki szint emelése. A rendelkezésre álló pénzeszközök elsősorban ezen a területen bocsátják a parlamentek a rendőrség rendelkezésére.

hasonlító adat az EU közlekedésbiztonságáról. A 2001. évben a 10000 gépjárműre jutó közlekedési baleseti halottak száma 2,27 volt, míg Magyarország tekintetében ez az adat a duplája: 4,36.

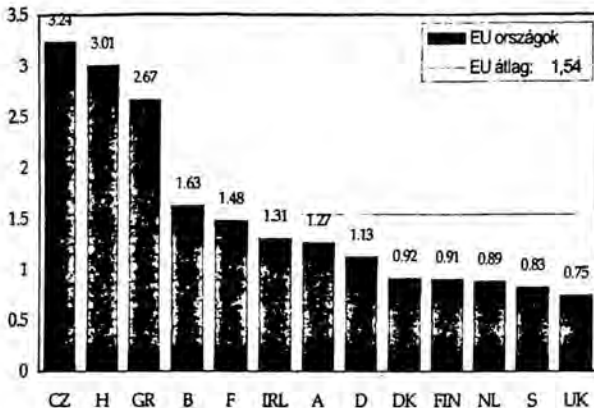
8. számú táblázat



A százmillió járműkilométerre jutó közlekedési baleseti halottak száma EU átlagban 1,54, míg ez az adat Magyarország tekintetében 3,24. (Szintén 2001. évi adatok.)

9. számú táblázat

Baleseti halottszám/százmillió megtett járműkilométer (2001)



Ezen adatok alapján egyértelmű, hogy mit jelent az EU középmezőnyéhez történő felzárkózás. A válaszadók véleménye szerint nincs túl nagy esélye (sőt: kifejezetten csekély az esélye) Magyarországnak nem az él- hanem csupán a középmezőnyhöz való felzárkózásra. Ha a válaszokat összevetjük az 1. kérdésre adott válaszokkal, megállapítható, hogy a válaszadók a középmezőnyhöz való felzárkózás tekintetében kevésbé pesszimisták, mint a baleseti halottak számának 50 százalékos csökkentésével kapcsolatban, pedig ez – az adatokat értékelve – szinte ugyanazt jelenti.

Ad) 5. Ezen belül milyeneknek tartja az Ön irányítása alatt álló szervezeti egység esélyeit ahhoz, hogy közlekedésbiztonsági szempontból felzárkózzon az EU középmezőnyéhez?

Ennek a kérdésnek a válaszlehetőségei megegyeztek a 4. kérdés válaszlehetőségeivel. A megkérdezettek kettő kivételével mind ugyanazt a választ adták, mint a 4. kérdésre, tehát nem tettek különbséget saját a terület és az ország esélyei között. Ha ezt összevetjük az 1. kérdés és a 2. kérdés differenciált válaszaival megállapítható, hogy egy válaszadónál sincs szignifikáns eltérés az országos adatok és a saját területére vonatkozó adatok között, mindössze a reálisan elvárható halottszám-

csökkentés tekintetében van némi eltérés. A két kivétel az „inkább rosszak” válasz helyett „inkább jók” választ adott a saját területe tekintetében, összhangban a második kérdésben megmutatkozó differenciálással, tehát ők lényegesen optimistábbak saját területük helyzetét, talán úgy is fogalmazhatunk, hogy bíznak magukban, beosztottaikban és lehetőségeikben, vagy egyszerűen az – 1. kérdés értékelésénél kifejtettek szerint – általános emberi értékítélet kifejezéséről van szó.

6.

A nemzetközi versenyben való sikeres részvétel esélyeit a megkérdezettek nem tartják problémamentesnek, ugyanakkor reménytelennek sem. A felzárkózáshoz vezető úton az első lépés annak felismerése, hogy megismerjük a legfontosabb akadályozó tényezőket. Ezzel kapcsolatban a forgalomellenőrzés körén belül kívántunk középvezetői információkhoz jutni.

Ad) 6. Melyek azok a tényezők, amelyek leginkább gátolják a hatékonyabb közlekedésellenőrző munkát?

A válaszadóktól ennek a kérdésnek a megválaszolása során egyszerű felsorolást vártunk. Átlagosan négy körülményt jelölt meg minden válaszadó. A válaszokat a következő táblázatban foglaltuk össze. A válaszok mellett feltüntettük azt is, hogy a kilenc kérdőívből hányban említették azokat.

10. számú táblázat. A 6. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK

VÁLASZ	ELŐFORDULÁS
létszámhiány	9 esetben
forgalomellenőrző mérőműszerek hiánya	9 esetben
járműhiány	8 esetben
technikai eszközök elavultsága, gyakori meghibásodása	6 esetben
elégtelen jogi szabályozók	4 esetben
kilométer korlátozás	3 esetben
közlekedési állomány más célú alkalmazása	2 esetben
a közlekedés-rendészet szakmai elismertségének hiánya	1 esetben
állomány tapasztalatlansága	1 esetben
túlóra kifizetések hiánya	1 esetben
rendőri tekintély hiánya	1 esetben
média rossz hozzáállása	1 esetben
a feladatok központi meghatározása	1 esetben

Kiemelendő, hogy valamennyi válaszadó első helyen az erő- és az eszközhiányt említette. Másodikként a meglévő technikai eszközök elavultságát és gyakori meghibásodásáról számoltak be. Négy esetben jelölték meg az elégtelen jogi háttérrel, és három esetben a járműfutás korlátozását. Két kérdőívben szerepelt a közlekedési állomány más célú felhasználásának problematikája. Ezeken túlmenően még néhány körülményt említettek egy-egy kérdőívben, melyek a közlekedési szolgálat szakmai elismertségének hiánya, a túlmunka díjazásának hiánya, az állomány fiatalosága és tapasztalatlansága, a rendőri tekintély hiánya, a feladatok központi meghatározása és a média rossz hozzáállása voltak.

Nyomatékosan fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az állomány igénye és az EU-gyakorlat (egyetlen, bár hangsúlyos kivétellel, és ez a létszámihiány) ugyanabba az irányba mutat.

7.

Az előző gondolatmenetet folytatja a következő kérdés, ami a meglévő, ám jelenleg kihasználatlan lehetőségek felismerését és fontosságát kutatja.

Adt 7. Milyen kihasználatlan tartalékokat ismer, amelyek segítségével eredményesebben lehetne a közlekedési baleseteket megelőzni? (rendőrségtől független területen, rendőrség berkein belül, országosan, saját területén)

Felelet a kérdésre 34 egyén/121 felhívással lehetett válaszolni. A válaszokat az alábbi táblázatban ismertetjük össze.

11 kérdés táblázat A 7 kérdésre adott válaszok a RENDŐRSÉGTŐL FÜGGETLEN TERÜLETEN

ELMÚLT ÉVBEN	SAJÁT TERÜLETÉN
oktatás, nevelés fokozása (4 esetben)	oktatás, nevelés (2 esetben)
megszelvények átszervezése (3 esetben)	megyei szervezetekkel szorosabb együttműködés (közlekedési felügyelet, munkavédelem stb.)
civil szervezetek, intézmények felkészítésvállalása (2 esetben)	együttműködők, segítők fokozottabb igénybevétele
állampolgári fegyelem javítása	állampolgári fegyelem javítása
jogkövető magatartás erősítése	jogkövető magatartás erősítése
gépkocsivezető képzés színvonalának emelése	gépkocsivezető képzés színvonalának emelése
forgalomszervezés, forgalomtechnika	forgalomszervezés, forgalomtechnika

infrastruktúra fejlesztése	infrastruktúra fejlesztése
nemzeti közlekedésbiztonsági program	társadalmi szervezetek hatékonyabb bevonása
polgárőrség erősítése, támogatása	közlekedéssel érintett társzervek bevonása
figyelemfelhívás, kampányok	civil szervezetek bevonása

Az a körülmény, hogy az országos és a helyi viszonyokra vonatkozó válaszok megegyeznek egymással, azt mutatja, hogy a fenti kérdés vonatkozásában semmilyen területi különbséget nem lehet kimutatni.

Az oktatás-nevelés a legtöbb válaszadónál megjelent. Volt, aki kiemelte a célcsoportokat is, úgymint általános iskolások és középiskolások, másnál iskolai és felnőttképzés szerepelt.

Az állampolgári feyelem javítása és a jogkövető magatartás elősegítése kifejezések között lényeges különbséget nem látunk. Mindkettő a rendőrségtől független szervezetek feladataként jelenik meg, és arra vonatkozik, hogy bármely területen a jogkövetés, a szabálykövetés, mint állampolgári általános magatartás lecsapódik a közlekedésben is. Ha az állampolgárok általában szabálykövető magatartást tanúsítanak, akkor a közlekedési szabályokat is inkább betartják.

A gépkocsivezető képzés színvonalának emelése egyrészt a járművezetők hiányos szabályismeretére, másrészt a rendkívüli, különleges helyzetek, vészhelyzetek, rutinos és empatikus megoldásának hiányára utal.

Az infrastruktúra fejlesztése egyrészt a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését jelenti, hiszen az autópálya a legbiztonságosabb úttípus, másrészt a meglévő úthálózat fejlesztésre, és az elkerülő utak kiépítésének szükségességére utal.

12. számú táblázat. A 7. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK A RENDŐRSÉG VONATKOZÁSÁBAN

TARTALÉKOK A RENDŐRSÉG BERKEIN BELÜL	
ORSZÁGOSAN	SAJÁT TERÜLETÉN
balesetmegelőzési végrehajtoi állomány biztosítása (4 esetben)	technikai háttér biztosítása (2 esetben)
struktúraváltás (2 esetben)	korszerű struktúra
technikai háttér biztosítása (2 esetben)	létszámfejlesztés
nemzeti közlekedési rendőrség megalakulása	megyei (regionális) centralizált közlekedésrendészet
fokozott közterületi jelenlét	balesetmegelőzési munka fejlesztése
több ellenőrzés	végrehajtoi állomány képzése
regionálisan összehangolt ellenőrzés	járőrök helyi baleseti adatok elemzésére támaszkodó irányítása
centralizáció	a városi balesetmegelőzési bizottság és a rendőrkapitányság tevékenységének összehangolása
tűlóra kifizetése	tűlóra kifizetése
	propaganda fokozása

A rendőrség berkein belüli tartalékok kérdésénél, mind országosan, mind a saját terület tekintetében az erő- és eszközhiány jelenik meg.

A centralizált közlekedérendészet igénye nemcsak összehangolt ellenőrzési tevékenységként, nemcsak megyei, regionális közlekedérendészetként, hanem önálló közlekedési rendőrség megalkotásának igényeként is felvetődik.

A közlekedési járórok helyi baleseti adatok elemzésére támaszkodó irányítására vonatkozó válasz kapcsán csak egy kérdés merül fel: Van ahol ez nem így történik?

8.

Meglehetősen triviális tény, hogy a biztonság fokozása nem lehetséges valamennyi balesetet előidéző ok elleni egyidejű fellépéssel. Az ilyen gondolkodásmód csak arra jó, hogy a végrehajtáskor a rendelkezésre álló erőforrásokat elaprózza, szétforgácsolja, legyen szó személyi vagy dologi eszközökről. Sikerre csak az olyan tevékenység vezethet, amelyek prioritásokat határoz meg.

Ad) 8. Ön milyen prioritásokat képez el ahhoz, hogy a közlekedésbiztonságban mérhetően és érzékelhetően kedvező változások következzenek be?

A kérdésre felsorolással lehetett válaszolni. A válaszokat a következő táblázat tartalmazza.

13. számú táblázat. A 8. KÉRDÉSRE ADOTT VÁLASZOK

járműpark korszerűsítése	8 esetben	technikai háttér
műszerpark korszerűsítése	8 esetben	
jogszabályi háttér megteremtése - kibúvás a felelősség alól - egyszerűsítés - pontosítás	5 esetben	jogi háttér
a pontrendszer további szigorítása	1 esetben	
állandó rendőri jelentél az utakon, folyamatos felügyelet	5 esetben	forgalom ellenőrzés
szigorúbb szankcionálás - megfelelő, - gyors, - hatékony felelősségre vonás	4 esetben	
útvonalhálózatra telepített járőrszolgálat	1 esetben	

infrastruktúra fejlesztése	5 esetben	infrastruktúra
közlekedési morál javítása	1 esetben	oktatás, nevelés
a járművezetők hatékonyabb befolyásolása a szabálykövető magatartás érdekében	1 esetben	
járművezetői képzés	2 esetben	
közlekedésre nevelés színvonalának emelése KRESZ oktatással az általános és középiskolákban	3 esetben	
vezetői engedély meghosszabbításakor elméleti KRESZ vizsga bevezetése	1 esetben	
rendszeres továbbképzés	1 esetben	
utánképzési reform	1 esetben	
propaganda, figyelemfelhívás, sokkoló reklámok	2 esetben	propaganda
nagyobb közlekedési rendőri létszám	5 esetben	közlekedésrendészet
az állomány anyagi ösztönzése	1 esetben	
profilitisztia közlekedésrendészet	1 esetben	
közlekedésrendészet presztízsének visszaállítása	1 esetben	

Szinte valamennyi válaszadó kitért a technikai háttér biztosításának szükségességére. Egyrészt a járműpark fejlesztését – esetenként külön kiemelve a motoros szolgálat fejlesztését – jelölték meg, másrészt a szabálysértések ellenőrzésére és bizonyítására szolgáló technikai eszköztár korszerűsítése és bővítése jelent meg.

A jogszabályi háttér biztosítása alatt legtöbbször a szankciók alóli kibúvás lehetőségeinek csökkentését – lehetőség szerint megszüntetését – értik (pl.: nyilatkozat a szabálysértés elkövetőjéről), van azonban, aki a jogszabályi háttér egyszerűsítésére és pontosítására utalt, és van, aki a rendőri intézkedés hatékonyságának fokozása érdekében igényelne jogi megoldásokat (pl.: a külföldi kamionos helyszínbírságának behajtására). Egy válaszadó a pontrendszer további szigorítását is megjelölte, mint egyik prioritást a megjelölt cél elérésének érdekében.

A forgalom-felügyelet, forgalomellenőrzés hatékonyságának és eredményességének növelése szintén majdnem mindenkinél megjelent, valakinél szigorúbb szankcionálás, gyors és hatékony felelősségrevonás, valakinél a folyamatos felügyeletre utalás, és van akinél állandó rendőri jelentet az utakon megfogalmazás formájában.

Őt válaszadó emelte ki az infrastruktúra fejlesztését, ami a gyorsforgalmi utak bővítését, az elkerülő utak megépítését, a városi forgalomcsillapítás korszerű eszközeinek alkalmazását jelenti.

A közlekedési morál javítása csak egy válaszadónál jelent meg ebben a megfogalmazásban, ám a közlekedési felvilágosítás és nevelés, a képzés, továbbképzés és utánképzés azonban mind ezzel függenek össze. A prioritásnak megjelölt eszközök között szerepel az általános és középiskolai közlekedésre nevelés fokozása, szere-

pel a járművezetői képzés színvonalának javítása, szerepel a járművezetők továbbképzésének bevezetése és szerepel a járművezetők utánképzési rendszerének átalakítása.

Két válaszadó utal a propagandatevékenység fokozására, a reklámok figyelemfelhívó jellegére, illetve a „sokkoló” reklámok szabályszegésektől való visszatartó hatására.

Öt válaszadó utalt a közlekedési rendőri létszám növelésére, egy az állomány anyagi ösztönzésére, egy a közlekedésrendészeti szolgálat presztízsének visszaállítására, illetve egy a profiltisztá közlekedésrendészet kialakítására.

A válaszok komplex értékelése alapján azonban levonható az a következtetés, hogy a válaszadók – vezető beosztású szakemberek – központosított, profiltisztá, nagy létszámú, korszerű technikai eszközökkel felszerelt közlekedési szolgálat mellett törnek lándzsát.

9.

Napjainkban mind gyakoribb kérdés, hogy a korszerűsítéshez szükség van-e pótlólagos anyagi erőforrások bevetésére (intenzív fejlesztés), vagy az a jelenlegi erőforrások átcsoportosításával (extenzív fejlesztés) is megoldható. Előbbire kevesebb esély van, utóbbira több, viszont az extenzív fejlesztés annyiban nehezebb, hogy szemléletváltásra, a megszokott erőforrások eltérő felhasználására kényszerít.

Ad) 9. Ehhez milyen erőforrások

- bevonására volna szükség? (Főként intenzív fejlesztés.)

- átcsoportosítására volna szükség (mit, honnan, hová)? (Főként extenzív fejlesztés.)

Ennél a kérdésnél is egyszerű felsorolást vártunk, külön-külön az erőforrások bevonása tekintetében, illetőleg az erőforrások átcsoportosítása érdekében.

A válaszok között nagyon gyakran nem a 8. kérdésben megfogalmazott prioritások megvalósításához szükséges erőforrások felsorolásával, hanem a célok megjelenésével találkozhatunk. A válaszokat az alábbi táblázatok tartalmazzák. (A tényleges erőforrás megjelöléseket vastag betűvel jelöltük.)

14. számú táblázat. ERŐFORRÁSOK BEVONÁSÁNAK LEHETŐSÉGE

INTENZÍV FEJLESZTÉS	
létszámbővítés	6 esetben
technikai eszközök fejlesztése	5 esetben
költségvetési támogatás növelése	2 esetben
EU finanszírozás bevonása	3 esetben

műszaki vizsga díjából, környezetvédelmi felülvizsgálat díjából bírságok befizetéséből befolyt összeg	1 esetben
biztosítótársaságok támogatása	1 esetben
területi szervek szerepének növelése a főutak ellenőrzésének megszervezése érdekében	1 esetben
jogszabály módosítás az oktatás elősegítése érdekében	1 esetben

Az erőforrások bevonása kérdéskörben a költségvetési támogatás növelése mellett az EU alapokból történő finanszírozás is felmerül. Javaslatként került megfogalmazásra a gépjárművek műszaki vizsgájának, a környezetvédelmi vizsgának díjából befolyt összegek, illetve a bírságok befizetéséből befolyt összegek bevonása. Egy válaszadó emelte ki a biztosítótársaságok – mint a balesetszám csökkentésében érdekelt szervezetek – anyagi ráfordításainak növelését.

15. számú táblázat. ERŐFORRÁSOK ÁTCSOPORTOSÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGE

EXTENZÍV FEJLESZTÉS	
nincs lehetőség átcsoportosításra: a belső tartalékok kifogytak, belső erőforrások kifogytak	3 esetben
a közlekedési járőrök megyei szintű összevonása, egységes irányítása	2 esetben
profilisztizta csoportok létrehozása	1 esetben
a struktúra hatékonyabb átalakítása	1 esetben
összrendőri feladatok helyett forgalomfelügyelet	1 esetben
központi állomány csökkentése a végrehajtó állomány növelése	1 esetben
sebességmérő eszközök újraosztása	1 esetben
feladatorientált költségvetési tervezés	1 esetben

Az erőforrások átcsoportosítására vonatkozó kérdésre a fő válasz a kimerültségre utalás volt: a belső tartalékok kifogytak, az erőforrások kifogytak, nincs lehetőség átcsoportosításra.

Emellett az egysíkúan pesszimista, kiütkeresésre képtelen szemléletmód mellett azonban jól észrevehető a kreatív, a lehetőségekkel számot vető, mégis változásbarát gondolkodás. Itt is megjelenik a közlekedési járőrök megyei szintű összevonásának, egységes irányításának, illetőleg a profilisztizta közlekedési szolgálat kialakításának igénye. További átcsoportosítási javaslatként jelenik meg a közlekedési járőrök kizárólagos közlekedésrendészeti, balesetmegelőzési célú igénybevétele, és az egyéb rendőri feladatokra történő elvonásuk mellőzése.

Átcsoportosításban megnyilvánuló fejlesztésként jelölték még meg a sebességellenőrző technikai eszközök újraelosztását, a feladatorientált költségvetési tervezést, illetve a struktúraváltást.

10.

A végső következtetés levonásaként kiemelendő, hogy a közlekedési balesetek megelőzése egy három elemből álló – az elemek angol elnevezéseinek kezdőbetűi alapján – „3E”-nek nevezett rendszerben kezelendő. A rendszer elemei az education (biztonságos közlekedésre oktatás, nevelés), enforcement (forgalomellenőrzés), engineering (balesetvesztélyes helyek megszüntetése forgalomszervezési megoldások alkalmazásával).

A rendőrség elsődleges feladata a közúti ellenőrzés, melynek hatékonysága csak abban az esetben képzelhető el, ha a közlekedésrendészet szervezete, létszáma, felszereltsége a feladatokhoz igazodik.

A kérdőívek egyenkénti és összességében végzett értékelése alapján az „Ön hogyan döntene?” kérdésre a közlekedésrendészeti vezetők a következőt fogalmazták meg:

A közlekedésbiztonság javítása érdekében szükség van egy önálló, profiltiszta, központi (megyei vagy regionális) irányítási, megfelelő létszámú és technikailag jól felszerelt közlekedésrendészeti szolgálatra, vagy önálló közlekedési rendőrségre.