

Hornyik Zsuzsanna – Jakab László

A közlekedési morál helyreállításának lehetőségei Magyarországon

The opportunities for reconstruction of traffic morality in Hungary

Absztrakt

Jelen tanulmány a fennálló, mindenki számára ismert helyzet – statisztikai adatokkal történő – bemutatását követően a megoldások lehetőségét kívánja számba venni, miután néhány nemzetközi szabályozási megoldást is számba vesz és a múltba is visszatekint. Mindezek mellett a közúti közlekedési balesetek magas számának okait is megpróbálja feltárni. Tekintettel arra, hogy olyan társadalmi problémáról van szó, amely valamennyi állampolgárt érint, kiemelkedően fontos a közúti közlekedési balesetek megelőzése érdekében a közlekedés szereplőinek általános viselkedését, szokásait, esetenkénti magatartását vizsgálat tárgyává tenni. A szerzők egyelőre csak elméleti szinten közelítenek e rendkívül összetett jelenséghez, de a cikkben leírásra kerül néhány jövőbe mutató, a megelőzést szolgáló technikai lehetőség, elképzelés.

Kulcsszavak: közlekedési szabályok, közúti balesetek, közlekedésben résztvevők

Abstract

After presenting the current situation, which is known for everyone, by statistical data, the present study intends to consider the possibilities of solutions, taking into account some international regulatory solutions and looking back to the past. In addition to all this, it also tries to reveal the causes of the high number of road traffic accidents. It is given as a social problem that affects all citizens, it is extremely important to examine the general behaviour, habits and occasional behaviour of traffic participants in order to prevent road traffic accidents. For the present the authors approach this extremely complex phenomenon only

on a theoretical level, but the article describes some technical possibilities and ideas serving for prevention in the future

Keywords: traffic rules, road accidents, road users

Nem büntet, hanem szeret

„Magyarországon a gyorshajtó autósoknak nincs esélyük a büntetés elkerülésére, amennyiben bemérik őket a kamerák. Ők persze nem örülnek ennek, de a közlekedési szabályokat betartók örülnek helyettük is. Egy külföldi országban, ahol gyorshajtás esetén a rendőröknek mérlegelési lehetőségük van a bírság kiszabására és a bírság nagyságának megállapítására, történt a következő eset. Egy férfi a munkából ment hazafelé. Nem indult későn, nem terveztek családi programot, ami miatt minél hamarabb otthon szeretett volna lenni, tehát nem volt oka a sietségre, mégis a megengedettnél gyorsabban közlekedett, ezért a rendőr megállította. Amikor a rendőr odament az autójához, rögtön megismerték egymást, ugyanabba a templomba jártak családjukkal vasárnaponként misére. A rendőr udvariasan közölte vele a gyorshajtás tényét, amit ő elismert, nem volt érdemes vitatkozni vagy mentegetőzni. A rendőr visszament az autójához, hogy megírja az ilyenkor szükséges büntetőcédulát. Kis idő múlva visszajött, beadta a papírt az ablakon, udvariasan elköszönt és távozott. Ekkor nézte csak meg a papírt, ami nem is egy büntetőcédula volt, hanem egy kis levél. Ez állt benne: „Kedves keresztény Testvérem! Az én kislányom hat éves volt, amikor elütötte egy gyorshajtó. A tettes fél év múlva kiszabadult, de én soha többé nem tudom megölelni a gyermekem. Csak akkor találkozok vele újra, ha a mennybe jutok életem végén. Tudom, hogy neked is vannak gyermekeid, ezért talán megérted a fájdalmamat. Kérlek, ne siess!” Miután elolvasta a levelet, elindult, lassan vezetett hazáig. Otthon megölelte a feleségét és a gyermekeit, közben pedig arra gondolt, hogy nem büntetést kapott, hanem egy szeretetteljes figyelmeztést.” (Horváth, 2020.)

A hasonló tragédiák elkerülését segítő készült a jelen tanulmány. Talán sokkolónak tűnik az idézett történet, de pont az elgondolkodtatást célozza.

Bevezetés

A közlekedésben szinte mindenki részt vesz: gyalogosként, gépkocsivezetőként, utasként, akár gépkocsiban vagy valamely tömegközlekedési eszközön. Egyre

többen kerékpároznak az utakon, továbbá egymás után jelennek meg – a nem kis problémát okozó – egyéb eszközök, elektromos rollerek, segway-ek, különösen nyári időszakban a turistákat szállító riksák, elektromos golfautók stb. Ez utóbbiak tekintetében még zavarosabb a helyzet, hiszen valamennyien szembe-sülünk vele, hogy szabályozatlanul, illetve hatósági ellenőrzés hiányában hol a gépkocsiforgalmat, hol a járdán a gyalogosokat zavarva használják azokat. Valamennyiünk érdeke, beleértve az egyre magasabb számban hazánkba látogató külföldi turistákat is, hogy a közlekedés szempontjából is élhetővé váljon – elsősorban – a fővárosunk, de az ország egésze is. Remélhetőleg ugyanis a koronavírus-járvány lecsengését követően újra minden visszatér a régi kerékvágásba.

Leegyszerűsítve: a közlekedés résztvevőinek úgy kellene tekinteniük a forgalomban történő részvételre, mintha egy társasjátékban vennének részt. Feltehetőleg gyerekkorában mindenki játszott valamilyen társasjátékot. Minden játéknak megvannak a maga szabályai. Amikor társasjátékoztunk elvártuk mindenkitől, hogy tartsa be a szabályokat. Ha valaki csalásra vetemedett, bizony nem maradt következmények nélkül. A szabályrendszerek nem ok nélkül léteznek, akár a játékok, akár az élet egyéb területeit illetően. Általános jellemzőjük, hogy azok ismerete kiszámíthatóvá, biztonságossá teszi azt a tevékenységet, amire vonatkoznak. Nincs ez máshogy a közlekedést tekintve sem. A közúti forgalomban érvényes KRESZ vizsgával rendelkező résztvevők joggal várják el mindenkitől, hogy a szabályok ismeretében betartsák azokat. Álljon itt néhány szemléltető példa: a közutakra felfestett jelzések, amelyeket lehetőleg mindenki tökéletesen ismer, nagy jelentőséggel bírnak. Záróvonal esetén – optimális esetben – nem kell tartanunk attól, hogy előzésre, sávváltásra kerül sor. Legalábbis jóhiszeműen arra számítunk, hogy mindenki betartja a szabályokat, és nem változtat irányt ebben az esetben. Normál esetben a gyalogos-átkelőhelyek is a forgalomban gyalogosan résztvevők biztonságos átkelését segítik. Ma Magyarországon sajnos sok esetben átkelni egy közúton inkább tűnik egy túlélőkalandnak, egy challenge-nek, mint sem. Miért van az, hogy kisgyerekes anyukák babakocsival, idős emberek, kiskorú gyerekek hosszú-hosszú percek át, rémült tekintettel állnak a zebránál, arra várva, hogy biztonsággal átkelhessenek a túloldalra. Egyébként a biztonságos közlekedés is mindenki alapjogának kellene, hogy legyen.

Akár tetszik, akár nem, a közúti közlekedésben egymásra vagyunk utalva, az abban résztvevők ugyanazon társasjáték játékosai. A közlekedési szabályok mindenre egyformán vonatkoznak és nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy azok betartása nem csupán mások, de elsősorban a saját biztonságunkat szolgálják. Természetesen mindig adódnak olyan váratlan és egyben elkerülhetetlen közlekedési szituációk, amelyekre nem számítunk, de ha például betartjuk az

előírt sebességkorlátozást, egy gyalogos-átkelőhelyet ténylegesen lassítva közelítünk meg, kisebb az esély arra, hogy egy esetleges balesetnek súlyos következményei legyenek. Ha minden irányváltoztatást az indexlámpa használatával teszünk, akkor elkerülhetjük a kellemetlen, illetve – szélsőséges esetben – a testi épségünket veszélyeztető helyzeteket. Érthetetlen és egyben nagyon szomorú tény, hogy ma Magyarországon egyre több a személyi sérüléssel, halállal végződő közúti baleset. Érdekes tanulmányt lehetne készíteni arról is, hogy vajon egy balesetet szenvedett személy mennyiben változtatja meg a közlekedésben való magatartását a balesetet követően. Bízunk benne, hogy pozitív irányba változik az általa tanúsított magatartás, de sajnálatos is egyben, ha a szabálykövető magatartás csak így kényszeríthető ki valakitől.

Visszatekintés a múltba

Már 1953-ban, több mint hatvan évvel ezelőtt megjelent az akkori Rendőrségi Szemlében a témával foglalkozó tanulmány, „*A közlekedésrendészeti szabályok módosításának szükségessége*” címmel (Fazekas–Bodrogi, 1953, 357–363.). Ma már talán megmosolyogtató problémák megoldását célozták a cikkben megfogalmazott javaslatok. Elsősorban a tehergépjármű-forgalom és a motorkerékpárok tömeges megjelenésével előidézett közúti balesetek, szabályozatlan helyzetek rendezése volt a szakemberek elsődleges feladata. „*A közlekedés rendjét legutóbb 1950. évben a 2500/1950. BM számú rendelet szabályozta. Abban az időben azonban a forgalom biztonságának és gyorsaságának kérdései nem vetődtek fel ilyen élesen. A készülő új kódexnek, hogy a jelenlegi követelményeknek megfelelően, egész sor újonnan felvetődött feladatot kell megoldania.*” (Fazekas–Bodrogi, 1953, 357–363.)

1974 októberében jelent meg az alábbi reflexió az akkori Belügyi Szemle aktuális számában (Rózsa, 1974, 83–84.): „*Mivel mindenki közlekedik, a közlekedésbiztonság kérdése társadalmi probléma. A megoldást sürgeti az is, hogy a közúti baleseteknek mintegy 95%-a emberi tényezők miatt következik be.*” A szerző, Rózsa Tamás r. törzszászlós, okleveles mérnök a közúti balesetek megelőzésének módjait igyekezett számba venni tanulmányában. A cikk a hatékony balesetmegelőzési propaganda jellemzőit gyűjtötte össze. Fontos követelményként határozta meg, hogy a megelőzés érdekében az információkat minél gyorsabban juttassák el a célcsoportokhoz. Különbséget tett – a befogadó közeg oldaláról – az önkéntelen figyelés és szándékos figyelem között az érkező információk befogadásának, megértésének tekintetében. Javasolta a reklámsz pszichológia addig elért eredményeinek is a felhasználását az üzenetek

továbbítása során. „A jó közlekedésbiztonsági plakátnak emlékezeti hatást, pszichológiai emléknymot kell elérnie. A hatékony figyelemkeltés előmozdítja az emléknymot bevéssődését, és olyan megőrzését, amely a későbbi felidézést lehetővé teszi.” (Rózsa, 1974, 83–84.)

Még ugyanebben a lapszámban egy másik cikk is foglalkozott a közúti közlekedés biztonságának fokozásával. Ma szinte hihetetlenül hangzik, hogy már negyvenöt évvel ezelőtt is olyan volt a közlekedési morál – hiába a kevesebb gépjármű, motoros, kerékpáros forgalom –, hogy a szakembereket élénken foglalkoztatta a téma. Rab Károly a „Tömegtájékoztatási eszközök szerepe a közlekedésbiztonsági munkában” című cikkében a következő megállapítást tette: „Mindenesetre furcsa szemléletű annak a közlekedésbiztonsági fotókiállításnak a zsűrije is, amelyik első díjat adott az országút síkjára sírkövet állító fényképezésnek. Ez eleve meghatározott szemléletet tükröz: a legjobb nevelési forma, a fenyegetés. A fenyegetők demokratikus gondolkodásának és erkölcsi szintjének szintjét is jelzi módszerük, hiszen a fenyegetés logikája azt mondja: „Ne tedd ezt, mert baj lesz és megbüntetlek! – Nem pedig azt, hogy: „Tedd ezt, cselekedj emberien, hiszen így értelmes!” Miért a fenyegetés jut eszünkbe és nem a pozitív példa? Nem arról van szó, hogy a közléseknek ne legyen keményebb hangvétele, de egyoldalú alkalmazásuk elítélendő, mert deformációt idéz elő. (Viski-Irk, 1974.) A fentiekből látszik, hogy a közlekedési morál, a balesetmegelőzés lehetséges módjai már az 1970-es években élénken foglalkoztatta a szakemberek mellett a tudományos élet képviselőit is, a Belügyi Szemle hasábjain folyó szellemi eszmecsere is erről tesz tanúbizonyságot.

A közúti közlekedés helyzete napjainkban

A magyar rendőrség minden évben készít több szempontból gyűjtött adatok alapján statisztikákat az adott év meghatározott időszakában bekövetkező balesetekről. A következőkben az ORFK illetékes munkatársainak köszönhetően egészen friss adatokat ismertetünk.



Személy sérüléses balesetek száma I-V. hónap

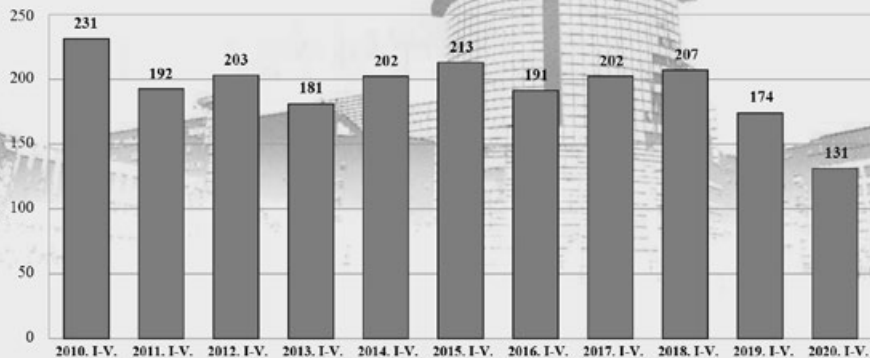


Megyék	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.	Elmúlta % 2019-2020
Budapest	1 158	1 196	1 178	1 162	1 223	1 319	1 354	1 267	1 438	1 396	1 028	-26,4
Bannya	204	197	155	162	197	202	183	181	197	201	168	-16,4
Bács	271	285	322	297	329	308	315	277	275	299	227	-24,1
Békés	206	178	171	224	209	225	192	213	246	180	144	-20,0
Borsod	280	258	252	217	254	275	271	249	300	274	244	-10,9
Csongrád	238	247	213	203	257	254	229	215	262	247	188	-23,9
Fejér	279	263	234	201	206	236	223	232	265	253	188	-25,7
Győr	280	302	309	271	289	275	297	258	272	301	213	-29,2
Hajdú	335	303	269	265	289	313	336	265	365	293	246	-16,0
Héves	174	136	127	141	152	167	182	151	207	179	178	-6,6
Kecskemét	197	151	170	140	139	191	187	178	214	199	131	-34,2
Nógrád	79	75	76	86	80	94	92	76	112	111	103	-7,2
Pest	670	598	586	549	613	634	656	666	694	678	530	-21,8
Somogy	172	183	166	183	173	139	172	166	167	165	151	-8,5
Szabolcs	291	297	272	277	317	305	345	320	365	301	280	-7,0
Szolnok	232	255	218	228	221	202	207	199	244	201	190	-5,5
Tolna	94	118	91	104	104	88	98	112	126	94	83	-11,7
Vás	163	191	196	171	172	192	196	174	192	179	154	-14,0
Veszprém	190	189	200	209	188	194	204	184	208	201	178	-11,4
Zala	147	157	178	127	178	171	198	181	166	155	115	-14,8
Összesen:	5 660	5 579	5 363	5 217	5 641	5 783	5 937	5 564	6 315	5 887	4 739	-19,5

1. számú táblázat: Személy sérüléses balesetek száma 2010–2020 májusig
(Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság)



Halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek 2020. I-V. havi statisztikai kimutatása országos adatok



1. számú ábra: Halálos kimenetelű balesetek száma 2010–2020 májusig
(Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság)

A személy sérüléses balesetek okai nevet viselő 2. számú táblázatot vizsgálva, csak Budapestet kiemelve megállapítható, hogy nagyon magas számot mutatnak a következő kategóriák: gyorsajtás, elsőbbségi jog (értelem szerűen az elsőbbségi jog megadásának elmulasztásából eredő szabálytalanság), kanyarodás és sajnos a gyalogos hiba is. A 3. számú táblázat elemzésekor megfigyelhető, szintén Budapest vonatkozásában, hogy igen magas a személygépkocsik, a kerékpárosok és a gyalogosok szabálytalanságaiból eredő balesetek száma. Feltételezhetően minden közlekedésben résztvevő rendelkezik eddigi tapasztalatai alapján negatív élményekkel a közúti forgalmat illetően. Ha mégsem, akkor vagy nagyon keveset közlekedik, vagy szerencsés, hogy semmilyen kellemetlen helyzetet nem kellett eddig átélnie. Nap mint nap láthatjuk, ahogyan embertársaink meggondolatlanul mennek bele veszélyes helyzetekbe. Biciklis futárok cikáznak vakmerően a gépkocsik között, autósok kerülgetik kicentizve a kereszteződésekben befordulni kívánó társaikat, nem figyelve a szemből érkező gépkocsikra. Sajnos a gyalogosok sem maradnak ki a sorból. Hányszor látható, amint csúcsidőszakokban az állásra kényszerült gépkocsik előtt pirosban szaladnak át a zebrán, nem gondolva rá, hogy a kocsisor bármikor elindulhat. A felszólítás, felhívás a szabályos közlekedésre tehát minden közlekedésben résztvevőnek szól. A közlekedésben résztvevők fel kellene ismerjék, rajtuk múlik, illetve az általuk tanúsított magatartáson a biztonságos, kiszámítható közlekedés. Idealista elképzelésnek tűnik azt elvárni, hogy a társadalom egésze felismerje ennek fontosságát, de ha nem is teszünk kísérletet rá, hogy megvalósuljon, ne várjuk a pozitív változásokat. A fent bemutatott statisztikai adatok is alátámasztják a társadalmi szemléletformálás szükségességét. Leegyszerűsítve: az emberi magatartások a látható, megvalósuló cselekvésből és annak lélektani háttéréből tevődnek össze. A közlekedésben tanúsított magatartás általában rutinszerűnek mondható. Már a kisiskolások is hamar megtanulják, begyakorolják, merre visz az út az iskolába, milyen közúti csomópontok mentén, rendőrlámpák segítségével jutnak el a céljukhoz. A megszokásból végzett cselekedetek esetén fennáll annak a veszélye, hogy egy idő után már nem azzal a maximális figyelemmel, koncentrációval hajtjuk végre azokat, mint a kezdetekor. Tegnap sem fordult be senki szabálytalanul ezen a sarkon, akkor ma sem fog, tegnap átengedtek az autósok a zebrán, biztos ma is átfognak. Természetesen jó lenne, ha a közlekedés ilyen kiszámítható lenne, de sajnálatos módon nem az. A lélektani háttér másik oldala pedig, hogy nem kezdjük sosem ugyanolyan állapotban – optimális esetben –, pihenten, nyugodtan a napunkat. Sőt az emberek többsége felfokozott idegi állapotban ül be a kocsijába, indul gyalogosan a munkahelye felé reggelente. Nem látunk bele senki fejébe, hogy milyen gondolatok, megoldandó gondok kavarnak benne, miközben tekeri az autója kormányát vagy



Személy sérüléses balesetek okai I-V. hónap



Mezők	Gyermekhalál	Előbbeljáró jog	Károlyrendés	Követendő törvény	Gyógykezelés	Előzetes	Figyelmetlenkedés	Működési hibák	Egyéb okok
Budapest	225	291	186	109	118	15	2	0	82
Baranya	65	40	25	10	10	5	6	0	7
Bács	79	65	24	22	13	12	1	2	9
Békés	50	53	20	3	2	2	2	0	12
Borsod	115	47	32	8	10	5	12	2	13
Csongrád	61	61	24	7	3	11	11	0	10
Fejér	88	42	25	11	8	6	1	2	5
Győr	68	58	30	19	4	9	4	0	21
Hajdú	100	64	28	16	8	13	5	1	11
Héves	95	35	9	13	6	5	2	2	11
Komárom	61	27	12	7	2	5	2	0	15
Nógrád	80	9	24	3	3	5	1	1	7
Pest	231	109	66	40	14	14	30	2	24
Somogy	55	26	21	11	6	8	11	0	13
Szabolcs	110	48	54	20	8	16	3	1	20
Szabolcs	70	50	29	13	10	7	0	0	11
Tolna	42	14	9	5	0	4	3	0	6
Vas	58	39	20	14	4	2	4	2	11
Veszprém	76	27	17	12	4	8	1	0	13
Zala	56	26	10	3	3	5	3	2	7
Összesen:	1 755	1 131	685	346	236	157	104	17	308
Arány	37%	24%	14%	7%	5%	3%	2%	0%	6%

2. számú táblázat: Személy sérüléses balesetek okai 2020. évben
(Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság)

kézen fogva vezeti a gyermekét az iskola felé. Az élet minden területén elvárjuk egymástól, illetve szeretnénk elvárni, hogy a figyelmesség, az udvariasság szabályai érvényesüljenek. A közlekedés szabályait feketén-fehéren be kell tartani, abban egyértelműen le vannak fektetve a követendő normák, meg van határozva, hogy egyes közlekedési helyzetekben kinek van elsőbbsége. Még az is elvárható lenne, hogy az udvariasság szabályai jobban érvényesüljenek az utakon. Lehet, hogy nekem van elsőbbségem egy főúton haladva, de milyen jó érzés, ha a szemből érkező, előttem befordulni kívánó autót beengedem, segítem az irányváltoztatásában, mert ezzel nemcsak vele szemben vagyok előzékesny, de a mögötte felsorakozott többi gépkocsi haladását is segítem. Nem beszélve arról, hogy bármikor kerülhetek én is abba a helyzetbe, hogy rászorulok mások figyelmességére. Gyakran hangoztatott elképzelés, hogy a gyereknevelésben, mind otthon, mind az iskolákban hatékonyabbak, hosszú távon eredményesebbek azok, akik pozitívan motiválják a rájuk bízott gyerekeket, nemcsak, vagy egyáltalán nem élnek a büntetéssel, megvonással, továbbá a negatív motiváció egyéb eszközeivel. Miért ne lehetne a közlekedésben résztvevőket is pozitívan motiválni arra, hogy minél magasabb fokú szabálykövető, illetve udvarias, előzékesny magatartást tanúsítsanak a közúti forgalomban történő részvétel során.



Személy sérüléssel járó balesetek okozói I-V. hónap



Megye	Személygépjárművel	Kerékpárral	Tehergépjárművel	Gyalogosan	Motorkerékpárral	Segélykocsikkal/teretgépjárművel	Autóbuszban	Egyéb
Budapest	661	118	32	118	30	26	21	22
Baramba	110	12	15	10	8	8	4	1
Bács	157	15	17	13	5	12	4	4
Békés	95	19	18	2	3	6	0	1
Borsod	173	24	15	10	9	7	1	5
Csongrád	121	31	6	3	10	6	4	7
Fejér	130	20	16	8	5	8	1	0
Győr	148	19	24	4	6	7	2	3
Hajdú	179	24	23	8	3	7	1	1
Héves	130	9	17	6	7	6	2	1
Komárom	93	8	13	2	5	4	0	6
Nógrád	82	7	7	3	2	0	0	2
Pest	367	35	58	14	27	23	2	4
Somogy	97	14	18	6	6	6	2	2
Szabolcs	203	35	14	8	6	9	1	4
Szécsény	102	36	24	10	5	8	1	4
Tolna	57	9	6	0	5	3	0	3
Vas	103	23	12	4	3	1	1	7
Veszprém	115	19	10	4	17	4	1	8
Zala	74	13	14	3	5	3	0	3
Összesen:	3 197	490	359	236	167	154	48	88
Arány	67%	10%	8%	5%	4%	3%	1%	2%

3. számú táblázat: Személy sérüléssel járó balesetek okozói 2020. évben
(Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság)

A hatósági jelenlét az utakon remélhetőleg a mai napig figyelmeztető jellegű hatással van az autósokra. Érthető módon, finoman fogalmazva vegyes érzelmek kerítik hatalmába az autósokat, ha sebességmérő egyenruhásokat, szolgálati gépjárművet látnak az utak mentén. Ez így is van rendjén, de nem növelné a bizalmat a rendőrség irányába, nem erősítené meg jobban az állampolgárokat abban a hitükben, hogy a rendőrök az ő biztonságukat szolgálják és védik, ha a közúti forgalomban résztvevők a pozitív motivációt is felfedeznék a közlekedés ellenőrzése során a hatóság részéről? A javasolt módszer alapos kidolgozása egy másik tanulmány témája lehetne, de előzetes elképzelésnek nem lenne rossz – először csak tesztjelleggel – bevezetni egy olyan pontrendszert, ahol a szabályok betartásáért és az udvarias közlekedésért jutalompont járna. Természetesen más szakterületek képviselőinek – közlekedési mérnökök, informatikusok – támogatására, bevonására is szükség lenne olyan teszthelyszínek kialakításához, ahol egy gyalogátkelőhelyen lennének érzékelők elhelyezve, amelyek a zebrát megközelítő gépkocsik sebességét mérnék, az átengedett gyalogosok számát rögzítenék és a jutalomjátékban résztvevő gépkocsivezetők is rendelkeznének egy olyan letölthető applikációval, amellyel regisztrálnak és részt vesznek abban, gyűjtének a jutalompontokat.

Nemzetközi kitekintés

Minden felmerülő probléma kezelésekor a legjobb a kiváltó okokra visszavezetni a bekövetkezett eseményeket. A közúti balesetek csökkentését is a forgalomban résztvevők elvárni kívánt magatartását természetesen a megelőzés módszereivel érdemes elősegíteni. Franciaországban 1993 óta létezik az általános iskolák alsó tagozatában egy úgynevezett „*Iskolai Közlekedésbiztonsági Igazolás*”, amelyet a tanulók a harmadik és ötödik osztályban szerezhetnek meg. Annak felismerése, hogy a mai gyerekek a közlekedési balesetek potenciális áldozatait, továbbá ők a holnap járművezetői, odavezetett Franciaországban, hogy a fenti iskolai programot bevezessék és működtessék. *„Az Iskolai Közlekedésbiztonsági Igazolás (ASSR1) megszerzését célzó képzést minden 5. osztályos tanuló, a 14 évesnél idősebb tanulók, és a korábban megbukott tanulók számára szervezik. A tanfolyam a Közlekedésbiztonsági Bizonyítvány (BSR) megszerzésére irányuló gyakorlati képzésre való beiratkozás előfeltétele. Ezek az igazolások részei a közút valamennyi használója számára előírt képzésnek. Összességében elmondható, hogy a Franciaországban már közel két évtizede nagy sikerrel működő Iskolai Közlekedésbiztonsági Igazolványhoz kapcsolódó képzések és vizsgák az alaptantervbe integráltan hatékonyan megvalósíthatók, és lehetőséget biztosítanak a fiataloknak arra, hogy szervezett formában, egymásra épülő ismeretanyagok révén a tudásszint ellenőrzésével folyamatos közlekedésre nevelésben részesüljenek, hogy aztán a közúti közlekedés biztonságos résztvevőivé váljanak.”* (URL1)

Irány a jövő

A technikai fejlődés olyan felgyorsult mértékben halad, hogy a legszélsőségebb elképzelések is hamarosan megvalósulhatnak. Miért ne állítsuk mindenki számára hasznos célok megvalósításának szolgálatába? Ennek fényében talán nem is olyan nehéz kivitelezni egy olyan tesztrendszert, amelyben VR-szemüvegek segítségével modellezni lehetne a közlekedést, a mindennapi közlekedési szituációkat. Ennek megvalósítása esetén ugyanis minden gond nélkül felültethetnénk a gyalogost a biciklire, beültethetnénk a kerékpárost az autóba és gyalogos közlekedésre kérnénk a gépkocsivezetőt. Olyan szélsőséges, akár egyben veszélyes közlekedési szituációkat modellezhetnénk, amelybe bárki könnyen belekerülhet a való életben is, de itt kockázat nélkül kipróbálhatja mit él át, milyen szemszögből látja a közúti közlekedés másik résztvevője az adott helyzetet. A gyakorlatban ugyanis, akár egy kijelölt tesztpályán ez nem kivi-

telezhető, mert nem minden kerékpáros, illetve gyalogos tud vezetni, és nem minden gépkocsivezető, gyalogos tud kerékpározni. Azonban ezzel a technikai eszközzel ez könnyen megoldható lenne. Tovább szöve a fenti gondolatot, nem ártana a vezetni tanulók számára is hasonló gyakorlási lehetőséget biztosítani azelőtt, hogy a forgalom résztvevőivé válnak, vagy mielőtt a vezetési órákat megkezdik a tényleges közúti forgalomban. Elméletben ugyanis csak az optimális, elvárható helyzeteket ismerik meg, a kezdeti gyakorlati tapasztalatok pedig nem minden esetben vagy inkább ritkán nyújtanak a kezdetekre, a sikeres vizsgaletételét követően a forgalomban már önálló közlekedésre nézve kellő rutint. A fentiek mellett nagyon fontos, hogy a biztonságos, szabálykövető közlekedési gyakorlat kialakítása érdekében a rendőrség az állampolgárok irányába minden eszközt megragadjon, amely a hatékonyabb kommunikációt, tájékoztatást szolgálja. Az utóbbi időben találkozhattunk jó kezdeményezésekkel, de még mindig van mit fejleszteni ezen a területen. Érdekes, hogy erre már egy 1992-ben megjelent szakmai cikk is felhívta a figyelmet. „*A nagyobb biztonság objektív kategória, az érzékeltetésében pedig az európai átlag alatt vagyunk. Sajnos gyenge a magyar rendőrség propagandatevékenysége.*” (Pintér, 1992) Ezek szerint már akkor problémát okozott, hogy a rendőrség részéről megfogalmazódott üzenetek nem jutottak el az állampolgárokhoz. Az autóval közlekedők nagy része hallgat valamilyen rádióműsort vezetés közben. A hírekben mindig beszámolnak az aktuális közúti balesetekről, figyelmeztetnek az elkerülendő forgalmi helyszínekre, de hiányzik a megelőző figyelemfelhívás, tájékoztatás. A kommunikációnak még számos kihasználható csatornája van. Vezetés közben tilos, illetve kihangsúlyozással sem tanácsos használni a mobiltelefonokat, de amikor indulás előtt rátekint mindenki a kijelzőre, miért ne olvasson ott is a biztonságos, szabálykövető közlekedésre irányuló felhívást az aktuális napra. Rövid, általános érvényű, könnyen megjegyezhető tanácsok, javaslatok közzétételére gondolunk, amelyek remélhetőleg egész nap elkísérik a gépkocsivezetőt a forgalomban történő részvétele során. Meg lehetne keresni az egyes rádiócsatornákat is, és meghatározott rendszerességgel, a reggeli beszélgetős műsorokba lehetne iktatni nem hosszú, de lényegre törő jótanácsokat a közlekedést, a baleset-megelőzést illetően. Mindenki által áhított vágy, hogy eljőjön az az idő, amikor a közlekedésben résztvevők felismerik mindenféle külső ráhatás nélkül, hogy a szabálykövetés, udvariasság a közlekedés során mindenkinek egyformán saját érdeke. Benne van a levegőben a jövő szele, az okosvárosok elképzelése, amikor már csak és kizárólag önvezető autók közlekednek teljes biztonsággal az utakon, csökkennek – legideálisabb esetben teljesen megszűnnek – a közúti balesetek, de ettől még messze vagyunk. Bár ki tudja? Mégis jó lenne, ha addig is rá lehetne venni szép fokozatosan, de minél gyorsabb ütemben a társadalom

nagy részét arra, hogy a közúti forgalomban résztvevők maguk alakítsák ki a biztonságos, kiszámítható közlekedés feltételeit elsősorban önmaguk számára, hogy jó legyen részt venni ebben a társasjátékban. Érdekes lehetőség lenne, akár meglévő okosváros projektek keretében, néhány frekvencián helyre intelligens gyalogátkelőhely-figyelő rendszer telepítése és tesztelése. Ezzel adatokat, információkat gyűjthetnénk mind a járművezetők, mind a gyalogosok viselkedési formáiról. Egyes kirívó és egyértelmű jogi helyzeteket szankcionálni is lehetne. A rendszer alapeleme egy sebességmérésre és videofelvétel készítésére alkalmas önálló, intelligens egység, modul. Ez kis méretű, oszlopra (akár közvilágítási oszlopra), épület falára szerelhető, napelemes és akkumulátoros tápellátással rendelkezik. Megfelelő helyre felszerelve méri a gyalogátkelőhelyen áthaladó járművek sebességét. Amennyiben ez a sebesség meghaladja az adott átkelőhelyre vonatkozó sebességkorlátot, a jármű azonosítására alkalmas felvételt készít. Ezt mobiltelefon-hálózaton keresztül továbbítja egy központba. Másik és érdemben érdekesebb funkciója az egységnek, hogy a videómegfigyelés adatainak felhasználásával, képfeldolgozási (akár mesterséges intelligencia) algoritmusokkal azonosítja azokat a helyzeteket, amikor gyalogosok állnak a gyalogátkelőhely szélén. Amennyiben a járművek az elsőbbségadás elmulasztásával áthajtanak a gyalogátkelőhelyen, a modul által felismert helyzetekben az egység mobilinternet kapcsolaton keresztül videófelvételt, vagy a helyzet egyértelmű azonosítására alkalmas képsort továbbít a központ felé. Az előnye az egységnek, hogy semmilyen vezetékes kapcsolat nem szükséges a telepítéséhez, és csak akkor küld információkat, illetve adatokat, ha azok a saját intelligenciája, döntése alapján érdekesek lehetnek. Az információk jogi szempontú feldolgozása és a lehetséges intézkedések meghatározása a központban történik, az adatok alapján. Első körben valószínűleg inkább az adatok gyűjtésére és analízisére kellene helyezni a hangsúlyt. Ilyen eszközök telepítése ésszerű költségek mellett a jelenlegi műszaki, technológiai szint mellett megvalósítható. A megbízható működéshez fejlesztésre és optimalizálásra lehet szükség. Nem biztos például, hogy a sebességmérő és a videó megfigyelőegységnek az azonos, egy egységen belüli elhelyezés az optimális. Az eszközök telepítésének és rendszerbe illesztésének külső kommunikációja önmagában jelentősen javítaná a gyalogátkelőhelyek környékének közlekedési morálját. Kísérleti fázisban akár 10-20 ilyen egység felszerelésének hatását is érdemes lehet megvizsgálni. Szerencsére az Országos Rendőr-főkapitányság jelenlegi vezetői, illetékes kollégái részéről minden, a közlekedés biztonságát szolgáló innováció, technikai fejlesztésre irányuló elképzelés – az eddigi tapasztalatok alapján – pozitív fogadtatásban részesül. Az elhivatott, lelkiismeretes, kiváló szakemberek, akik a rendőrség hivatásos állományát erősítik készek rá, hogy saját munkájuk meg-

könnyítése, de mindenekelőtt az állampolgárok mindennapjainak biztonságosabbá, élhetőbbé tétele érdekében teret engedjenek a tudományos fejlesztések, innovatív elképzelések gyakorlati megvalósulásának.

Felhasznált irodalom

- Fazekas I. – Bodrogi K. (1953): *A közlekedésrendészeti szabályok módosításának szükségessége*. Rendőrségi Szemle, 4, 357–365.
- Horváth I. S. (2020): *Napi evangélium*. 2020. június 7. <https://evangelium.katolikus.hu/>
- Pintér S. (1992): *Rendőrség, rendészet, közbiztonság*. Rendészeti Szemle, 6, 3-10.
- Rab K. (1974): *Tömegtájékoztatói eszközök szerepe a közlekedésbiztonsági munkában*. Belügyi Szemle, 10, 81–83.
- Rózsa T. (1973): *A közlekedésbiztonsági plakátok figyelemfelkeltésének egyes pszichológiai vonatkozásairól*. 10, 83–84.
- Viski L. – Irk F. (1974): *Tömegtájékoztatói eszközeink közlekedésbiztonsági munkájáról című cikkhez*. Belügyi Szemle, 6, 23–32.

Felhasznált jogszabályok

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

A cikkben található online hivatkozások

URL1: *Közlekedésbiztonsági Szemle*. <http://www.kozszemle.hu/index.php?o=ellenorzes&cikk=55>

