

**JUHÁSZ ISTVÁN**

Az ittas járművezetést szimuláló  
szemüveghez kapcsolódó  
közlekedésbiztonsági kampány tapasztalatai

**Baleseti helyzet az európai,  
illetve a hazai célkitűzések tükrében**

Az Európai Közösségek Bizottsága a 2001. szeptember 12-én kiadott *Fehér könyv*ben az európai közlekedéspolitika egyik fő céljaként azt tűzte ki, hogy az unióban 2001 és 2010 között ötven százalékkal csökkenjen a közúti közlekedési balesetben elhunytak száma.

*Hazánkban* 2003 februárjában fogadták el az ország jelenleg érvényes nemzeti közlekedéspolitikai programját, amely a *Magyar közlekedéspolitika 2003–2015* címet viseli. Ez a közlekedéspolitikai program a közösséginél enyhébb célkitűzéseket tartalmaz. Ennek oka, hogy 2003-ban hazánk még nem volt uniós tagállam, továbbá a hazai lehetőségek figyelembevételével a közúti tragédiák számának ötvenszázalékos visszaszorítása már eleve irreálisnak tűnt. A program által megfogalmazott cél: a halálos áldozatok számának 2010-ig történő harminc-, valamint 2015-ig történő ötvenszázalékos csökkentése.

*A rendőrség által évek, sőt évtizedek óta végzett széles körű és hatékony tevékenység nyomán az említett célok egy része 2009-ben elérhető közelségbe került.* Az adatok ugyanis azt mutatják, hogy a trend változatlansága esetén 2010 végére a halálos áldozatok számának tervezett harmincszázalékos csökkenése nemcsak elérhető, hanem túl is teljesíthető.

De a becslésekkel legyünk óvatosak, az elmúlt évek tapasztalatai bizonyítják ugyanis, hogy a közúti közlekedés terén minden kis eredményért meg kell küzdeni.

Az országos adatokhoz hasonlóan 2009-ben Heves megyében is kedvezően alakult a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek, valamint a balesetekben elhunytak száma. A közlekedéspolitikai koncepciók bázisívéhez (2001) viszonyítva megállapítható, hogy 39 százalékkal (46-ról 28-ra) mérséklődött a halálos sérülést szenvedők száma a megye közútjain, és ezzel meghaladtuk a 2010-re előirányzott harmincszázalékos csökkenést.

*A közlekedésrendszettel foglalkozó szakembereknek a halálos kimenetelű balesetek megelőzésén túl természetesen további rendkívül fontos feladataik vannak: az ittas vezetést a „három gyilkos” egyikeként szokták emlegetni – a biztonságiöv-használat elmulasztása és a gyorsajtás mellett.*

Az alkoholfogyasztás nem új keletű szokás vagy hóbort, még csak nem is új trend, így az ittas vezetés sem napjaink problémája. Tény, hogy a motorizáció fejlődésével, a technikai forradalom előretörésével a baleseteknél egyre több gondot okoz az alkohol, illetve bódító hatásának következménye.

Az ittas vezetéssel, ezen belül is az ittasan okozott balesetekkel kapcsolatban megállapítható, hogy az elmúlt években mind országosan, mind megyei és helyi szinten javulás volt tapasztalható. A statisztikai adatok kedvező irányú alakulásában nagy szerepe van a 2008 elején meghirdetett zéró toleranciának, e szerint annak, akinek a rendőri ellenőrzéskor pozitív az alkoholszonda, a helyszínen elveszik a vezetői engedélyét. Az ittas járművezetéssel kapcsolatos jogszabályváltozás ellenére elmondható, hogy ezen a téren még mindig igen magas a latencia.

## **Az alkohol közlekedési képességre gyakorolt hatása**

Az emberek, a közlekedők egy része alapvetően nem hajlandó elfogadni a tényt, hogy az alkohol már kis mennyiségben is negatívan hat a vezetési képességre.

*A különböző tudományos kísérletek azonban egyértelműen bebizonyították, hogy*

1. már csekély mennyiségű alkohol elfogyasztása után is jelentősen romlik a sávtartás pontossága, nagyobb lesz a sávelhagyások száma a józan állapothoz képest;
2. a kialvatlan, fáradt állapotban elfogyasztott egészen kis mennyiségű alkohol nagymértékben növeli a járművezetés közbeni elalvás veszélyét;
3. az ittas vezetők sokkal nehezebben képesek megítélni az út mellett elhaladó tárgyak relatív távolságát;
4. az alkoholfogyasztás hatására jelentősen romlik az agy által vezérelt feladatok összehangoltsága:
  - a szemmozgások lelassulnak, a pupilla képtelen alkalmazkodni a megváltozott fényviszonyokhoz, a látótér beszűkül, és ez nem tudatosan a gépjárművezetőben, ezért különösen veszélyes,

- a mozgások pontatlanabbá válnak, romlik a jármű apró kitéréseinek észlelése, könnyen bekövetkezhet az egyensúly elvesztése, túlméretezett és gyakran megkésett kormánykorrekciók lesznek jellemzők,
- a reakcióidő meghosszabbodik, sokasodik a hibás döntések száma, csökken a felelősségérzet.

A baleseti kockázat az alkohol hatására gyorsan növekszik. A teljesen józanul közlekedő is vállal némi kockázatot, ez a kockázat 0,5 véralkohol-koncentráció esetén a duplájára, 0,8 ezreléknél a négyszeresére, 1,5 ezreléknél pedig már a tizenhatszorosára nő.

*Sokan tévesen gondolják azt, hogy*

- a kávé gyorsítja az alkohol lebomlását, és elősegíti a kijózanodást,
- a nyári melegben vagy kemény fizikai munka közben jellemző izzadással az alkohol is elpárolog,
- a teli gyomor megakadályozza az alkohol felszívódását,
- a hideg zuhany kijózanít, és alkalmassá tesz a vezetésre.

## **Az ittas járművezetés szankcionálása konkrét jogeseteken keresztül**

Az ittaság kapcsán végzett rendőrségi ügyekben feltárható konkrét jogeseteket alapul véve egyértelműen megállapítható, hogy az ügyek felderítésekor – ha nem spontán, úgynevezett szűrőpróbaszerű és „véletlen találatról” van szó – döntő többségben egyértelmű tünetek alapján szűrhető ki a közúti közlekedésben a vezetésre hátrányosan ható anyagoktól, így az alkoholtól is befolyásolt személy.

A bizonyítási eljárás ezekben az esetekben a szokásos protokollt követi, azaz a helyszíni tetten érés után kimutatható alkohol jelenléte gyanújának megállapítását követően műszeres légalkohol-vizsgálat vagy vér-, illetve vizeletminta-vétel szolgáltatja a megkérdőjelezhetetlen bizonyítékot, amelyet később igazságügyi szakértő támaszthat alá.

Hogyha az ittas járművezetést konkrét jogeseteken keresztül szeretnénk megismerni, elgondolkodtató tények birtokába juthatunk.

*2008 decemberében, egy fagyos éjszakán Eger külterületén közlekedett Citroën személygépkocsijával egy fiatal férfi, és nem az útviszonyoknak és az út vonalvezetésének megfelelően választotta meg haladási sebességét. Egy*

balra ívelő útkanyarulathoz érve megcsúszott, elvesztette uralmát a jármű felett, lecsúszott az útról, és a menetirány szerinti jobb oldalon egy fákkal és bokrokkal benőtt területen állt meg. A járművezető nyolc napon belül gyógyuló könnyű sérüléseket szenvedett, a gépkocsiban mintegy nyolcszáz ezer forint kár keletkezett. A történeteket egy arra haladó ember látta, és mivel észlelte, hogy a járműből kiszálló vezető erősen ittas, kihívta a rendőrséget. A helyszínen megjelenő és intézkedést kezdeményező járőrpar a LION elektromos kézi alkoholeszterrel végzett ellenőrzés után a járművezetőnél 0,74 mg/l értéket állapított meg, ezért a sofőrt az egészségügyi ellátó intézetbe szállították kétszeri vérvételre. A vérmintavételek után elvégzett orvostani vizsgálatok tényszerűen megállapították, hogy a gépjárművezetőnek a cselekmény elkövetésekor 1,82–1,93 ezrelék közötti etilalkohol volt a szervezetében, ez közepes fokú alkoholos befolyásoltságnak felel meg.

A férfi a rendőrségi eljárásban nem kívánt vallomást tenni, ezzel együtt nem vitatta a terhére rótt cselekmény elkövetését.

A rendőrségi eljárásban természetesen sor került a vezetői engedélyének bevonására is, majd végül az ügyben eljáró városi bíróság, mint ittas járművezetés miatt visszaesőt, bűnösnek találta. Az ítéletben 125 ezer forint pénzbírság megfizetésére kötelezte a járművezetőt, egy év hat hónapra eltiltotta a járművezetéstől, és az ügy kapcsán keletkező 56 311 forint eljárási költség megtérítésével sújtotta.

2009-ben, egy januári estén bejelentés érkezett az Egri Rendőrkapitányság ügyeletére, hogy Eger belterületén egy személyautó közlekedési balesetet okozott, majd elhagyta a helyszínt. A helyszínre kikerkező járőrpar a környéken végzett kutatása közben nem sokkal később egy járműre lett figyelmes, amelyen a korábban balesetet okozó gépkocsi ismertető jegyeit vélték felfedezni, ezért ellenőrzés céljából próbálták megállítani. A gépkocsi vezetője azonban e kötelezettségnek nem szándékozott eleget tenni, és menekülőre fogta a dolgot. Nem jutott messzire: az időközben érkező rendőri erősítés segítségével sikerült megállásra bírni a részeg sofőrt, aki kiszállt a gépkocsijából, és zsebre tett kézzel, arrogáns stílusban közölte, hogy nem adja át az iratait, és hagyják békén, mert nem csinált semmit. A már ekkor láthatóan ittas férfit a rendőrök újra felszólították, hogy igazolja magát. A férfi ezt a felszólítást is figyelmen kívül hagyta, ezzel egyidejűleg megpróbált visszaulni a gépkocsijába, és ezzel kivonni magát a rendőri intézkedés alól. Ez után az intézkedő rendőrök a járművezető ellenszegülésének megtörése érdekében megpróbálták megbilincselni, ez azonban további ellenállást váltott ki. Végül

– mivel a férfi ekkor már aktívan próbált kiszabadulni a fogásból, és rugdani is kezdett – az ellenszegülés megtörése céljából testi kényszer alkalmazásával földre vitték, és fekvő testhelyzetben kezének hátrafesztésével megbilincseltek.

A férfi megtagadta a helyszíni alkoholszondás ellenőrzést, ezért a mintavételre történő előállítás keretében kétszer vettek vért tőle a kórházban. A vérvételt végző orvos elsődleges diagnózisa szerint megállapítható volt a férfi „közepes fokú ittassága”.

A vérmintavételek után elvégzett orvostani vizsgálatok tényszerűen megállapították, hogy az illetőnek a cselekmény elkövetésekor 1,57-1,61 ezrelék közötti etilalkohol volt a szervezetében (azaz már leszálló ágban volt), ez pedig közepes fokú alkoholos befolyásoltságnak felel meg.

Az ügyben igazságügyi orvos szakértőt is kirendeltek, mert az elkövető vitatta a cselekményt. A szakértő feladata volt a tényleges, a cselekmény idején fennálló alkoholkoncentráció meghatározása. Szakvéleményében egyértelmű, legalább 1,5 g/l cselekménykori véralkohol-koncentráció szerepelt, ami az enyhe és közepes fokú alkoholos befolyásoltság határa.

A gyanúsított a rendőrségi eljárásban nem kívánt vallomást tenni, ezzel együtt nem vitatta a terhére rótt cselekmény elkövetését. A bírósági eljárásban sor került a vezetői engedélyének bevonására, majd végül az ügyben eljáró városi bíróság megállapította a férfi bűnösségét, és mint visszaesőt huszonöt nap közmunkára ítélte.

Az ittas járművezetés társadalomra veszélyességére tekintettel elgondolkodtató az előző két ügyben születő ítélet „szigora”. Valószínűleg a hasonló, nem túl szigorú büntetési gyakorlat indukálta a 2010-ben történő jogszabályváltozást. Ennek alapján jelentősen megemelkedett az ittas járművezetésekor kiszabható pénzbüntetés mértéke: elérheti a milliós nagyságrendet is. Ez a változás mindenképp nagyobb visszatartó erő lehet, mint a korábbi szabályozás, véleményünk szerint azonban további szigorítások szükségesek annak érdekében, hogy jelentősen csökkenjen az ittasan volán mögé ülők száma.

## **Az ittas járművezetés megelőzésének, visszaszorításának lehetőségei**

A jelenlegi eszközökkel és jogszabályi háttérrel az ittas járművezetés kiszűrésének, megelőzésének egyik lényeges eszköze továbbra is a rendőri ellenőrzés. Az eredményes munkavégzésben nagy segítséget nyújtanak az elmúlt

évek technikai fejlesztései nyomán rendelkezésre álló új típusú asztali és kézi légalkoholmérő berendezések. A rendszeres ellenőrzések mellett évente többször tartunk ittaság elleni kampányt, amelyek – az előzetes baleseti elemzések és értékelések alapján – az ittaság szempontjából frekvenciátalibb időszakokra tevődnek (nyári hónapok, szüreti időszak stb.).

Az ellenőrzéseken túl a rendőrség széles körű megelőzési tevékenységgel igyekszik elejét venni az alkoholos állapotban történő járművezetésnek, illetve az ittasan okozott közúti közlekedési baleseteknek. Heves megyében is nagy hangsúlyt helyezünk az ittas járművezetés veszélyeire és jogi következményeire történő figyelemfelhívásra. E tevékenységünket elsősorban a megyei és helyi médiák bevonásával végezzük, e mellett az Országos Rendőr-főkapitányságtól kapott, továbbá a saját szóróanyagainkon keresztül próbáljuk a közlekedők magatartását a jogkövető irányba terelni. Folyamatosan keressük az effajta cselekmények megelőzésének újabb és újabb lehetőségeit.

Eddig az ittas vezetés kapcsán csak beszélni tudtunk az alkohol közlekedésbiztonságra gyakorolt kedvezőtlen hatásairól. 2009-ben azonban beszerztünk két garnitúra (garnitúránként négy) Drunk Busters nevű, ittaságot szimuláló szemüveget.

Ezek az eszközök alapvetően nappali és éjszakai viszonyok között szemléltetik az enyhébb és a súlyosabb alkoholos befolyásoltságot. A szemüvegek a bódult, illuminált állapotot szimulálják, beleértve az óvatosságot, a növekvő reakcióidőket, a zavartságot, a virtuális torzulásokat, a mélység és távolság megbecsülésének változását, a periférikus látás csökkenését, a limitált ítélo- és döntési képességet, illetve a korlátozott mozgáskoordinációt. A szemüveget felvéve egy eltorzult, homályos kép tárul elénk, amely hasonlít az alkoholos állapotban lévő ember által látottakhoz, e mellett szédülést, olykor hányingert is generál. Ezáltal az eszköz például alkalmas arra, hogy józan embereknek szemléltethessük: egy ittas egyén miként láthatja a külvilágot.

A szemüvegek beszerzése után 2009 végén egy figyelemfelhívó programsorozat keretében valamennyi megye rendőrkapitányságának illetékességi területén bemutattuk ezeket az eszközöket. A rendezvényekre olyan közismert embereket hívtunk, akik alkalmasak lehetnek arra, hogy minél szélesebb körben propagálják az alkoholmentes járművezetést. A program során, a szemüvegek bemutatásán túl, sokkoló filmek vetítésével, valamint halálos baleseteket bemutató tablókcal próbáltuk hangsúlyosabbá tenni az ittas járművezetés veszélyeit. A roadshow sikeresnek bizonyult, széles körű társadalmi érdeklődést váltott ki.

Az eszköz minél szélesebb körű kihasználása érdekében újabb és újabb rendezvényeken igyekeztünk felhívni a figyelmet az ittas járművezetés ve-

szélyeire. 2010. március 5-én országosan ismert, illetve az államigazgatásban vezető pozícióban lévő emberek e szemüveget viselve különböző járművekkel versenyezve józanul tapasztalhatták meg az alkoholos befolyásoltság veszélyeit.

A rendezvényen nyolc háromfős csapat vett részt (a TV2 csapata, az ATV csapata, a megyei hírességek csapata, a megyei rendőrcsapat, a támogatók csapata, a rendőrök csapata, a Nemzeti Közlekedési Hatóság csapata és az ORFK csapata). A rendezvényen szervezett vetélkedőn a résztvevők az ittaságot szimuláló szemüveget viselve gyalogosan, négykerékű kerékpár (bringóhíntő) vezetőjeként, valamint személygépkocsi sofőrjeként teljesítettek egy-egy ügyességi pályát. A gyalogosok esetében szűkülő folyosón történő áthaladás, rendszámfelismerés, pénzérmék földről való felvétele, kosárra dobás szerepelt a feladatok között. A bringóhíntő-vezetőknek nyomtartásos, szlalom, sávváltásos akadályokat kellett leküzdeniük, míg a személygépkocsi-vezetőknek (természetesen oktatóautóval és a jobb első ülésen felügyelő személy jelenlétében) parkolási manővereket, garázsba beállást, szlalomozást, kikerülést kellett végrehajtaniuk.

A vetélkedők mellett kiállítottuk a halálos baleseteket bemutató sokkoló tablóinkat, valamint a biztonságiöv-szimulátorunkat is.

A rendezvény nagy médiaérdeklődést váltott ki, és ez mindenképp jól szolgálta azt a célt, hogy minél szélesebb körben propagálhassuk: 1. a rendőrség milyen széles körű tevékenységet folytat az ittas vezetés visszaszorítása érdekében; 2. magának az alkoholos állapotban történő járművezetésnek a veszélyeit.

Azóta már több közlekedésbiztonsági nyílt napon, egészségnapon, közlekedési témájú fórumon, előadásokon sikerült bemutatnunk a szemüvegeket. Prezentációink hatására már több autósiskola is beszerzett ilyeneket, és a gépjárművezető-képzésbe beépítve mutatják be az eszköz hatásait. Ehhez kapcsolódóan kell említenem, hogy az ittaságot szimuláló szemüvegek beszerzése után a Miniszterelnöki Hivatal munkatársai is kifejezetten érdeklődtek az eszközök iránt. Személyesen győződtek meg arról, hogy milyen széles e szemüvegek felhasználási köre az ittaság elleni küzdelemben. Említették, hogy hasznosnak tartanak, ha e szemüvegek használata a járművezetés-képzés részévé válhatna.