

KEMÉNY GÁBOR

Sokkolni kell!

Az elmúlt években a rendőrség munkájának középpontjába került a baleset- és bűnmegelőzés. A baleset-megelőzés a jogszabályi, állami irányítás egyéb jogi eszközeinek előírásai értelmében¹ állami feladat, a feladatok végrehajtása azonban leginkább a rendőrségre hárít terhet.

Sokan úgy érezzük, hogy a fokozott megelőzési tevékenység során ránk rótt feladatok a hatékony rendőri tevékenységtől, így a bűnüldözéstől (nyomozástól, felderítéstől), valamint a közrend és közbiztonság fenntartásától (járőrözéstől, elfogástól, szabálysértők felelősségre vonásától) veszik el az értékes időt. Magunk között szólva kevés megyében találhatunk hatékony megelőzési munkát, az e területen tevékenykedő kollégák vagy társított munkakörben (főállásban nyomozók, balesetvizsgálók stb.) végzik, vagy önálló munkakörben nem végzik munkájukat. A megelőzési tevékenység sajnos sok esetben kimerül a statisztikai számokban (több ezer bugyuta, érdeklődést ki nem váltó szórólapot gyártattunk, havi rendszerességgel munkaebédet tartottunk, ismeretlen rendőri vezetők szereplésével érdeklődést ki nem váltó és éppen ezért a célközönséghez el nem jutó megelőzési filmet forgattunk stb.). E jelenségtől mindenképpen el kell különíteni az ELBIR² rendszert és a KOMP³ programot, amely talán egyedülálló valódi megelőzési szerepet tölt be.

E tanulmány írója megrögzött bűnügyesként a megelőzési tevékenységet nem igazán becsülte sokra, leginkább rendőrségen kívüli, önkormányzati, társadalmi feladatnak tekintette, és tekinti ma is, mégis...

Előzmények

Kaposvárott 2008-ban számos, úgymond „személyi sérüléssel járó” közlekedési baleset történt. Az évet egy hetvenezer lakosú városhoz képest is hatalmas balese-

1 A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény; A közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992. (HT.2.) kormányhatározat.

2 A Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bűnmegelőzési Alapítvány Bűnmegelőzési Szolgálatát által folytatott programról bővebben a www.bunmegelozes.eu honlapon tájékozódhat.

3 A Korszerű Megelőzési Program 2003-ban indult Szegeden.
http://www.varosorseg-szeged.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=72&Itemid=83

ti hullám zárta. December 5-én két idős asszonyt gázoltak el a 67-es országos főútvonal belvárosi szakaszán, a Füredi út egyik gyalogátkelőhelyén, egy nappal később a korábbi helyszíntől alig ötven méterre egy 78 éves nőt gázoltak halálra a zebrán, kicsivel később ugyane főútvonal egyik gyalogátkelőhelyén egy hajléktalant ütöttek el. Alig pár nap múlva, december 11-én, szintén a Füredi úton lévő gyalogátkelőhelyen egy Iveco kisteherautó elgázolt egy eléje lelépő⁴ idős kaposvári asszonyt, aki súlyos sérüléseket szenvedett; két nappal később három gyalogost gázoltak el, egyik a kijelölt gyalogátkelőhelyen próbált átmenni a rendőrkapitányság mellett, a másik kettő a belvárosban, a buszpályaudvar mellett.

Mint az a rendőrségnél megszokott, a vezetés azonnal akciók szervezésébe kezdett, az év végéig folyamatosan végeztünk sebesség-ellenőrzést, láthatóan jelen voltunk az utakon. Eme intézkedések nyomán az adott területen nem történt baleset, az intézkedéssorozat azonban számos hátránnyal járt:

- a gépkocsivezetők zaklatásnak tekintették a jelenlétet,
- mivel az adott szakaszon szabályosan nem lehetett sebességet mérni, a tilosban álló szolgálati gépkocsikról számos rosszálló megjegyzés jelent meg a helyi médiában,
- felerősítettük a „rendőr csak büntet” sztereotípiát,
- megosztottuk a közlekedő társadalmat, a járművezetők nagyobb szigort vártak a gyalogosok, kerékpárosok vonatkozásában, és viszont,
- nem volt hosszú távú hatása, mivel a tudatot nem formáltuk, a szabálykövetést csak a rendőr látványa váltotta ki.

Frissen megbízott kapitányként néhány kollégával együtt úgy gondoltuk, hogy eme ad hoc ellenőrzések csak ideig-óráig vezetnek eredményre, önmagában nem alkalmasak arra, hogy a gépjárművezetők, egyéb közlekedők viselkedését ténylegesen megváltoztassák, azaz hosszú távú következményei legyenek. Mindezek miatt, kihasználva az internet adta lehetőségeket, keresgélni kezdtük a megoldásokat, a lehetséges baleset-megelőzési koncepciókat.

Nemzetközi tapasztalatok, irányvonalak

Rögtön nyilvánvalóvá vált, hogy – leegyszerűsítve – kétfajta baleset-megelőzési koncepció van a világon: az agresszív és a tutyimutyi. A kettő közötti különbség

⁴ A sérült asszony elmondta, azért lépett féktávolságon belül a gépjármű elé, mert a tévében látta, hogy a gyalogosnak mindig elönye van a zebrán.

számottevő, az első ütni akar, mellbe vágja az embert, sokkolja, egyszóval az érzelmekre hat, a második az észre akar hatni, magyarázó, okító és sajnós kioktató. Hogy hazánk melyik kategóriába tartozik, azt az olvasó mérlegelésére bízunk. A téma természetesen mindenhol közös: alkohol, drog, biztonsági öv, gyorsajtás, gyalogos, kerékpáros, motoros.

Anglia, Lengyelország, Svédország, Spanyolország megelőzési filmjeiből⁵ láthatjuk, hogy inkább az érzelmekre akarnak hatni, a filmeket nézve szinte minden idegszálunk megfeszül, figyelmünket a tévére összpontosítjuk. Hazánk hivatalos megelőzési filmjei⁶ – a „hiszem, ha látom”⁷ kivételével – a célközönséget, az átlagpolgárt nem szólítja, nem érinti meg.

A filmek jól jellemzik az adott ország átfogó baleset-megelőzési felfogását, koncepcióját, a célközönség megszólítását. Kijelenthetjük, hogy a sokkoló filmek agresszív, a tutyimutyi filmek „valamit csináljunk, mert kell” kampányt jelentenek.

Sokkolni kell

A nemzetközi áttekintés után kapitányságunk elkészítette a maga cselekvési tervét:

- Szakítva a hagyományokkal sokkoló (tudatformáló), a helyi lakossághoz szóló kampányt kell kezdeni.
- Erősíteni kell a sajtóval való kapcsolatot. A kommunikáció során meg kell értetni az intézkedések célját, magunk mellé kell állítani a közvéleményt. Az elért eredményeket folyamatosan közölni kell.

Január 9-én a város egyik bevásárlóközpontjában a helyi és országos média jelenlétében meghirdettük az ENNYI-kampányt. A bevásárlóközpontba belépve a vásárlók számos helyen rikító betűkkel kiírt ENNYI felirattal találkoztak. A központ irányába haladva a vásárlónak mindenképpen ki kellett kerülnie egy rendőrségi kordonnal körbezárt, krétával körberajzolt ember sziluettjét (mellette bot, kicsit arább félcipő és bevásárlózsak), továbbhaladva egy zebrához ért, ahol szétört gépkocsival került szembe. Az autó alatt egy összepréselt babakocsit helyezett el a kaposvári Csiky Gergely Színház kiválósága: Cselényi Nóra jelmeztervező és

5 http://auto.indavideo.hu/video/Lengyel_balesetmegelozo_video; <http://auto.indavideo.hu/video/Esszel/>;
http://www.indavideo.hu/video/Figyeljunk_egymasra/;
http://auto.indavideo.hu/video/A_valaha_keszitett_legbrutalisabb_tevereklam/;
http://www.youtube.com/watch?v=AihJGTmsA&feature=Playlist&p=50EAB105C6179918&playnext=1&playnext_from=PL&index=40

6 http://auto.indavideo.hu/video/Balesetmegelozes_-_magyar_modra/

7 <http://www.police.hu/hiszemhalatom>

Gáspár András díszlettervező. A gépkocsi mögött egy hatalmas fekete függönyön a 2007–2008-ban közlekedési balesetben elhunyt tizenhét ember gyászjelentése volt látható, a tizennyolcadik gyászjelentésen már a 2009-es év szerepelt, alatta ENNYI? felirattal.

A sajtótájékoztatóra pszichológust, igazságügyi szakértőt, a Rendőrtiszti Főiskolán tanító szakembereket hívtunk meg, akik a sajtó kérdéseire válaszolva elmondták véleményüket a baleseti helyzetről, a lassulás dinamikájáról, a féktávolságról stb. Az elhangzottakat a helyi média képviselői egyben és a későbbi hetekben részletekben is leadták. Az egész évre jellemző volt, hogy a sajtó valamennyi akciónkat, rendezvényünket nyomon követte, sikerült elérni, hogy valamennyi balesetnél közöljék a kiváltó okot, valamint azt, hogy milyen biztonsági eszközök használatával lehetett volna elkerülni a szerencsétlenséget, vagy csökkenteni a sérülés mértékét, megváltoztatni a baleset kimenetelét.

A kreált helyszínt, azaz a vásárlásból haza nem érő szatyros nagypapát, a szétnyomott, egy kisgyermek által megkezdett almát, a szétszóró gyerekjátékokat és a kocsierek alatt lévő babakocsit egy hét alatt több mint harmincezen látták.

Január második hetében a sajtó képviselőinek megmutattuk térfigyelőkamera-rendszerünket, hírül adtuk, hogy a jövőben a rendőr nem néz el szabálysértést. Ha kihágást észlel, annak súlyához igazodva intézkedni, szankcionálni fog. A lakossággal közöltük, hogy az objektív felelősség hatálya alá tartozó jogsértést már e térfigyelő kamerákkal rögzítjük, egy hét próbaidőt adtunk nekik és magunknak. Valamennyi szakterületen (közlekedés, közrendvédelem, bűnügy) dolgozó rendőr megkapta a szükséges kiképzést az objektív felelősség hatálya alá tartozó normasértésekről, fényképezőgépet, települési naplót kaptak. Parancsba kapták, hogy szabálysértés mellett nem mehetnek el szóltanul, ha a jogszabályok engedik, figyelmeztetéssel is élhetnek, de intézkedniük kell. Ha a gépkocsi vezetője nem tartózkodott a közelben, tájékoztató cédulát helyeztek el a gépkocsikon, ezen felhívták a gépkocsi vezető figyelmét a jogsértésre, és felszólították, hogy a jövőben tartózkodjon tőle.

Az intézkedések lényege nem a büntetés volt, nem pénzbehajtásra törekedtünk, azt akartuk elérni, hogy a közlekedők számára egyértelművé váljon: ha szabályt szegnek, a büntetés elkerülhetetlen. Bár a szakirodalomban számos vita folyik arról, hogy a büntetés megtorló vagy elrettentő jellege szolgálja-e jobban a prevenciót, a szakemberek „egységesen vallják a büntetés elkerülhetetlenségének fontosságát”⁸ a jogkövetés kikényszerítéséhez. A szankciótól való félelem szülte jogkövetést egy-két generáció múlva felváltja az önkéntes jogkövetés, tehát a büntetés kilátásba helyezése miatt szá-

8 Kertész Imre: Miért túlszűfoltak a börtönök? JURA, 2001/2., <http://jura.ajk.pte.hu/cikkek.php?cik=24>

bályokat betartó szülő gyermeke a jogkövetést már természetesnek veszi, ő nem azért fogja bekötni biztonsági övét, mert fél a bírságtól, hanem azért, mert ezt látta, tanulta.

Az eredmény kézzelfogható volt: alig egy hónap alatt csak a térfigyelő kamera ötszáz gépkocsivezető jogsértését rögzítette, a rendőrök több mint hetven gyalogost vontak eljárás alá, zömében tiltott helyen áthaladás szabálysértése miatt. A tilosban parkoló gépkocsik fényképeit megküldtük a sajtónak, havi sajtótájékoztatón közöltük az elért eredményeket, a hónapra tervezett akciókat. Újításként a rendőrautókba felszerelt videokamera felvételeit is megosztottuk a lakossággal⁹, így mindenki által láthatóvá váltak a jogsértések, és a rendőrségi észlelésük. A felvételekre naponta több ezren kattinttak rá, így a sajtó néhány héten belül már követelte is őket. A nagy érdeklődésre tekintettel számos videót elhelyeztünk a YouTube-on is.

Felismerve a „minimális számú közlekedési jelzéssel történő szabályozás elv”¹⁰ fontosságát, még januárban meghirdettük a „jelentse fel a KRESZ-táblát” programunkat. A helyi napilap internetes címére lehetett küldeni bejelentéseket olyan táblákról, amelyeket vélhetően kint felejtettek, illetve amelyeket feleslegesen helyeztek ki, és ezzel indokolatlanul korlátozzák, akadályozzák a közlekedést. A megadott e-mail címre számos jelzés érkezett, ezek mindegyikét megvizsgáltunk, számos táblát eltávolítottunk. A járőrszolgálatot ellátóknak utasításba adtuk, hogy a feleslegesnek ítélt vagy hiányzó táblákról készítsenek jelentést. A rendőri érzékenységet jelzi, hogy ilyen tartalmú jelzés nemcsak a rendészeti, hanem a bűnügyi szolgálatot ellátóktól is érkezett. Valamennyi bejelentést, jelentést eljuttattunk a közútközlekedésnek, és ha intézkedés nélkül maradtak jelzéseink, egy hónappal később ismét megkerestük az illetékeseket.

Februárban polgárőrök segítségével ezer szórólapot osztottunk szét a városban: a három fontosabb témában (gyalogátkelőhely, biztonsági öv, mozgásértiltparkolóhely) adtunk rajzos felvilágosítást a gépkocsivezetőknek. Mindeközben baleset-megelőzési rövidfilmeket forgattunk *Bezerédi Zoltán* kaposvári színművészzel, *Deák Bill Gyulával*, *Talmácsi Gáborral*, valamint egy kisbabával¹¹. A filmeket a helyi tévéadó híradója előtt pár perccel vetítették több tucatszor, valamint felkerültek a helyi média internetes portáljaira is.

Baleset-megelőzési spotjainkat próbáltuk Kaposvárhoz, a kaposváriakhoz kötni, hiszen a „saját” helyszínek, közlekedési szituációk segítik az identifikációt, a néző könnyebben azonosul a közölni kívánt témával, annak tartalmával.

⁹ <http://archiv.kapos.hu/index.php?cid=67603>, <http://www.n-joymagazin.hu/ennyi>

¹⁰ Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira. PhD-értekezés, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, Pécs, 2009, 137. o. http://doktori.iskola.law.pte.hu/files/inny_mce/File/Vedes/major_nyilv/ertekezes_major.pdf

¹¹ <http://www.youtube.com/watch?v=ul7GklcKJ4>; <http://www.youtube.com/watch?v=1-m0U6E7iiQ>; <http://www.youtube.com/watch?v=KF-Dnxmebb5>; <http://www.youtube.com/watch?v=a3GRn-hV40>; <http://www.youtube.com/watch?v=MqkmYUVAiCw>; <http://www.n-joymagazin.hu/ennyi>

Februárban a város egy forgalmas útvonalán fokozott ellenőrzés zajlott, ennek keretén belül ellenőrző-átengedő pontot állítottunk fel. Az akció az aktív és passzív biztonsági eszközök, okmányok meglétének ellenőrzésére korlátozódott. A gépkocsivezetők, míg az ellenőrzése várakoztak, önkéntes alapon tesztet tölthettek ki, ezzel felmérhettük a sofőrök KRESZ-tudását. A felmérést országos sajtóérdeklődés követte.

Alapvetően arra voltunk kíváncsiak, hogy a közlekedésben részt vevők szándékosan, vagy tudatlanságból szegik-e meg a szabályokat. A háromszáz teszt kitöltése önkéntes volt, érdekesség, hogy egyvalaki (természetesen kolléga) kivételével mindenki vállalta a kitöltést.

Százból mindössze huszonnégyen tudták, hogy ha balra fordulást engedélyez a jelzőlámpa, illetve jelzőtábla, a megfordulás tilos; hetvennyolcan nem tudták, hogy a kerékpáros vasúti átjáróban kikerülhet. A válaszadók csupán 43 százaléka tudta, hogy párhuzamos közlekedésre kialakított úttesten, lakott területen kívül jobbra tartási kötelezettség van, a belső sáv csak előzésre használható. A válaszadók 65 százaléka tudta, hogy kijelölt gyalogátkelőhely, illetve kereszteződés előtt öt méteren belül nem lehet megállni.

Márciusban a város forgalmasabb keresztezéseiben csúcsforgalom idején bevetettük az egyik leglátványosabb rendőri intézkedést, a karos forgalomirányítást. Ezzel a városban délután négy óra körül tapasztalható egyik legégetőbb közlekedési problémát, a főútvonalakra történő kikanyarodást kívántuk elősegíteni, a gépkocsivezetők legnagyobb örömeire. A forgalomirányításra sok esetben nem is volt szükség, a sofőrök, látva a rendőri jelenlétet, udvariasak lettek, megállással segítették közlekedő társaik kikanyarodását, a gyalogosok átkelését.

Áprilisban egyik együttműködő partnerünk, az Enjoy rádió segítségével „megszondáztattuk” a gépkocsivezetőket, megkérdeztük véleményüket a kampányról, a közlekedési morálról, annak változásáról, a szabályosan közlekedők ajándécsomagot kaptak, valamint a rádióban elmondhatták pozitív és negatív véleményüket. A rádióhallgatók emellett élőben kérdezhették a rendőri vezetőket számos aktuális, leginkább közlekedésbiztonsági kérdésről.

Ugyane hónapban együttműködési megállapodást kötöttünk a város főbb taxi-társaságaival, valamint tömegközlekedési vállalatával. A megállapodás lényege, hogy a társaságok dolgozói előzékenyek, udvariasak lesznek a közlekedésben részt vevő más személyekkel, valamint jelzik a rendőrségnek valamennyi, a közlekedést (fordulást, parkolást, megállást) zavaró körülményt, így tilosban, kereszteződésben parkoló gépkocsikat, belógó tereptárgyakat, felesleges, hiányzó táblákat.

Ugyanígy tartalmú, de természetesen specifikusabb megállapodás aláírására került sor a siketek és nagyothallók, vakok és gyengén látók, valamint mozgáskor-

látozottak Somogy megyei szervezeteivel. E szervezetek képviselői elmondták, nem tudnak arról, hogy helyi szinten bárhol az országban együttműködés jött volna létre a rendőrséggel.

Időközben számos kaposvári tűzoltóautóra, helyi járatos buszra, betegszállító kisbuszra, taxira és rendőrautóra, a Somogy Trophyn induló és a megye egészét bejáró terepiárókra felkerült az ENNYI-programot hirdető matrica, ily módon beszivárgott a kaposváriak életébe, tudatába, mindennapjaiba.

Májusban ismét fokozott közlekedési ellenőrzés zajlott, az ellenőrző átengedő ponton valamennyi gépkocsivezetőnek átadtunk egy kisokost, amely felsorolta a kötelező tartozékokat. Azok a gépkocsivezetők, akiknél nem tapasztaltunk hiányosságot, autósosó-utalványt kaptak. Az ellenőrzésről élő közvetítést sugárzott az Enjoy rádió, megszólaltatott több sofőrt, valamennyien pozitívan értékelték a tájékoztató anyagot, valamint az ellenőrzést.

Természetesen folytattuk a korábbi években végzett megelőzési tevékenységeinket, így az általános iskolákban, középiskolákban előadásokat tartottunk, kerékpáros ügyességi versenyt rendeztünk, biztonságiöv-szimulátorral bemutattuk egy ütközéskor a testre ható erő nagyságát.

Júniusban megállapodást kötöttünk a városban található valamennyi üzemyangyoltó állomással, ennek keretén belül kétheti forgásban az általunk készített baleset-megelőzési DVD-filmet vetítették a nap 24 órájában, ezáltal több tízezer gépkocsivezető, azaz a valódi célközönség láthatta megelőzési spotjainkat, kisfilmünket.

Júliusban a város forgalmasabb pontjain az együttműködő partnerek által jelzett útkereszteződésekben fehér vonalak felfestésére került sor, ezek jelezték az ötméteres megállási tilalmat. E felfestések olyan kereszteződésekben láthatók, ahol a gyalogosforgalom, a kanyarodás nehézsége ezt szükségessé teszi. A megállási tilalom kikényszerítésében segítségünkre volt az objektív felelősség. A vonalak segítségével két dolgot értünk el: egyrészt megkönnyítettük a gyalogosok áthaladását, csökkentettük a veszélyeztetettségüket, másrészt információnyújtással segítettük a gépkocsivezetőket a jogszabálykövetésben.

A kampány első fél éve iránti meglehetősen érdeklődött a sajtó. Több országos tévétársaság, rádióadó, valamint internetes portál tájékoztatta a nyilvánosságot az elért eredményekről és az akcióinkról.

Októberben az Állami Közútkezelő Kht. narancssárga gépkocsijára felszereltünk egy ötven kilométer per óráss sebességkorlátozó táblát. A gépkocsi figyelmeztető jelzését bekapcsolva rendőri kísérettel járta a város forgalmasabb, párhuzamos közlekedésre kialakított útjait. Míg a rendőrségi gépkocsi a belső, a közútkezelő a külső sávban haladt szabályosan oly módon, hogy megelőzni nem lehetett őket. A

hetente megismétlődő akció lényege a gépkocsivezetők rákényszerítése a szabályos közlekedésre, valamint az ötvenes sebességhatár tudatosítása volt.

Szeptemberben kezdődött a baleset-megelőzési év zárókampányának szervezése, ebben kiemelkedő segítséget nyújtott a Magyar Autóklub, Kaposvár polgármestere és a Somogy Megyei Baleset-megelőzési Bizottság. A november 3-tól 8-ig tartó megelőzési hét alapvetően az autóklub „biztonságosan közlekedni egy életúton” című programjára épült.

Hétköznapokon két csoportban összesen 342 városi és város környéki kisiskolás vett részt baleset-megelőzési oktatáson, kerékpáros ügyességi versenyen, borulásszimulátort tesztelhettek, valamint a fékezd magad program keretén belül megtapasztalhatták egy gépkocsi féktávolságát, megtanulták, milyen távolságban léphetnek biztonságosan a közeledő gépkocsi elé úgy, hogy az meg tudjon állni. A jó együttműködést szemlélteti, hogy négy város környéki település iskoláiból a Kapos Volán ingyen szállította a diákokat a rendezvényre.

Délután vezetéstechnikai tréningen gyakorolhatták a gépkocsivezetők a száraz és nedves útburkolaton történő közlekedést, tanácsokat kaptak, saját autóikat tesztelhették. Előzetes megbeszélés alapján a mentőszolgálat dolgozói, tűzoltók, valamint taxisoфőrők elsőbbséget élveztek a tréningen, de szép számban jelentek meg tudásukat tesztelni akaró úrvezetők is.

Hétféregere letelepedett az autóklub mobil diagnosztikai állomása is: 82 gépkocsit vizsgáltak át, ezek egy része még aznap részt vett a vezetéstechnikai tréningen is.

A kampány keretén belül rendezték meg az első országos rendőrségi fotópályázatot. A beküldött több mint száz fényképből a legjobb huszonhatot kiállították a kaposvári vasútállomáson, az első helyezett, a Kiskőrösi Rendőrkapitányságon szolgáló Berta József zászlós ötvenezer forint pénzdíjnyertes részesült. A zsűri szakmai volt, az MTI, az Inforádió és a Somogyi Hírlap prominens fotóriporterei értékelték és rangsorolták a képeket¹². A fényképek azóta megjárták a kaposvári Tesco áruházat, valamint számos iskola auláját.

Szakmai értekezletet is tartottunk, erre meghívtuk valamennyi megyeszékhelyi kapitányság közlekedérendészeti osztályának vezetőjét. A konferencián a meghívottak előadásokat hallhattak, majd szakmai kerekasztal keretén belül megtárgyalták a 3/1998. ORFK utasítás módosításával kapcsolatos javaslatokat: miként lehetne egyszerűsíteni a személyi sérüléssel nem járó közúti közlekedési balesetek helyszínén fogatosítandó rendőri intézkedéseket?

¹² Itt szeretnénk köszönetet mondani Lang Róbertnek (Somogyi Hírlap), Varga Györgynek (MTI), Mihádák Zoltánnak (Inforádió). A fényképek megtekinthetők: <http://police.kaposvar.net/menu11.cgi?menu=65>, letölthetők: http://police.kaposvar.net/menu1_show.cgi?id=1580

Annak ellenére, hogy a jogszabályi környezet országosan egységes, a konferencia résztvevői különböző végrehajtási gyakorlatról számoltak be. Vannak olyan területek, ahol a helyi ügyészség egyetértésével az egyszerűbb megítélésű eseményeknél helyszíni bírságot szab ki a rendőrség. Egyes kapitányságokon az úgynevezett 08-as nyomtatványt alkalmazzák, másutt a Robotzсарu Neo rendszerben rendszeresített „jelentés személyi sérüléses közúti balesetről” elnevezésű nyomtatványt. Más megyeszékhelyi kapitányságokon a 3/1998. ORFK utasításban meghatározott jegyzőkönyvek és mellékletei szolgáltatják az iratanyagot a sérülés nélküli közúti balesetek ügyintézésénél.

A szakmai beszélgetésen kiderült, hogy az eltérő végrehajtási gyakorlat a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 3/1998. ORFK utasítás eltérő értelmezéseiből ered. Míg egyes rendőri szervek úgy ítélik meg, hogy a norma csak a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek vonatkozásában tartalmaz előírást a végrehajtásra, mások a sérülés nélküli balesetek vonatkozásában is kötelező érvényűnek tekintik.

Megállapították, hogy azokon a kapitányságokon, ahol nem a 3/1998. ORFK utasításban foglaltak szerint folytatják az eljárást a sérülés nélküli balesetek helyszínén, ugyanolyan hatékony a szabálysértési eljárásban a felelősségre vonás, mint ahol a normát e balesetek vonatkozásában is végrehajtják.

Míndez abból adódik, hogy az 1999. évi LXIX. törvényben a személyi sérülés nélküli közúti közlekedési baleset okozója által elkövetett szabálysértések felelősségre vonásához szükséges feljelentés tartalmi követelménye jóval enyhébb, mint a 3/1998. ORFK utasításban meghatározott helyszíni tevékenység során kötelezően előírt végrehajtandó rendőri feladatok.

Az egységes végrehajtási gyakorlat kialakítása érdekében a konferencia résztvevői a következő javaslatot terjesztik elő:

A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 3/1998. ORFK utasítást módosítsák oly módon, hogy annak végrehajtása csak a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetekre és a közlekedési bűncselekményekre vonatkozzon.

A sérülés nélküli közlekedési balesetekhez a mellékletben szereplő iratminták használatát javasolja a konferencia azzal, hogy ha az esemény egyszerű megítélésű (tényállású), helyszíni bírság vagy figyelmeztetés is alkalmazható legyen. Ezzel elérhető lenne a balesetek latenciájának csökkentése, a balesetet okozó személy elleni hatékony szankciók kiszabása.

A konferencia résztvevői részéről felvetődött az utasítás következő pontjának módosítási igénye:

Az utasítás tegye lehetővé (a büntetőeljárásról szóló törvényvel összhangban) a szemle jelentésben történt rögzítését, ezáltal rendkívüli módon meggyorsulna a sérüléssel járó egyszerűbb megítélésű ügyek feldolgozása. A konferencia kidolgozott több lehetséges jelentésformulát is, ezek a következők (1., 2. számú táblázat).

1. számú táblázat

A változat: Szabálysértési feljelentés közötti baleset ügyében

A baleset időpontja:	
A helyszínre érkezés ideje:	
A baleset helye:	
Forgalmi viszonyok:	Időjárási viszonyok:
Látási viszonyok:	Útviszonyok:
Elkövető neve:	
Szül. hely, év, hó, nap:	
Anyja neve:	
Munkahelye megnevezése és címe:	
Havi keresete és ellartott gyermekeinek száma:	
Lakcíme (ideiglenes is):	
Személyi igazolvány sorszáma, száma:	
Vezetői engedély száma: Érvényessége:	
Fiatalkorú esetén apja (törvényes képviselő) neve:	
Jármű típusa, rendszáma:	
Üzembentartó neve, telephelye:	
Személyi sérülés:	
Utasok száma:	
Gépjárműben keletkező rongálódás:	
Kárérték:	
Műszaki hibára hivatkozott-e?	
Vagy ilyen hibát a rendőr észlelt-e?	
Kötelező felelősségbiztosítás:	
Elkövetők által elmondottak: A: B: Tanúk neve, lakcíme, és az általuk elmondottak: Tényállás: A rendőr egyéb intézkedései: A nyomtatvány kiegészítve a helyszínen készített helyszínvázlattal és fényképmelléklettel.	

Gyártmány:	Gyártmány:
Típus:	Típus:
Szín:	Szín:
Sebessége:	Sebessége:
Szerepe a forgalomban:	Szerepe a forgalomban:
Állandó telephelye:	Állandó telephelye:
Jármű mozgása:	Jármű mozgása:
Haladási iránya:	Haladási iránya:
Kötelező biztosító:	Kötelező biztosító:
Bizt. kötv. szám:	Bizt. kötv. szám:
Anyagi kár leírása/becsült nagysága:	Anyagi kár leírása/becsült nagysága:
A baleset részletes leírása	
A baleset valószínűsíthető oka	
Esemény rövid leírása	
Tett intézkedések	
Keletkező anyagi kárra vonatkozó adatok	
A baleset helyszínére és körülményeire vonatkozó adatok	
A baleset helye	
Az útvonal típusa	
Az út alakzata	
Az útkereszteződés típusa	
Az útkereszteződés forgalomszervezése	
Az útvonal forgalmi jellege	
Az azonos irányú forgalmi sávok száma	
A forgalmi sávok jelzése	
Forgalomirányító készülék	
A forgalomirányítás módja	
Az út lejtviszonyai	
Az úttest burkolata	
Az úttest burkolatának állapota	
Az úttest felületének állapota	
Időjárási viszonyok	
Látási viszonyok	
A baleset természete	
A baleset típusai az első ütközésnél	
A balesetet előidéző elsődleges ok	
A balesetet okozó alkoholos befolyásoltsága	

A balesetet okozó kábítószeres befolyásoltsága
A balesetet okozó gépjárművezetőnek van gépjármű-vezetői engedélye?
A balesetet okozó gépjárművezető mióta vezet?
A balesetet okozó gépjárművezető rendszeresen vezet-e?
A baleset kimenetele

A kampány zárásaként, november 7-én közlekedési balesetet szimuláltunk a város egyik forgalmas csomópontjában. Ellentétben korábbi szimulációkkal, itt valódi baleset történt, egy személygépkocsit ütköztettünk autóbusznak. A karambolt több mint ezer néző látta, a narrátor folyamatos tájékoztatása mellett kísérték figyelemmel a műszaki mentést, elsősegélynyújtást és a helyszíni szemlét. A baleset viszonylag kis sebességnél történt, kimenetele azonban így is nagy hatást gyakorolt a nézőközönségre¹³.

És ami egy tanulmányból sosem maradhat ki

Mivel a Churchillnek tulajdonított, a legújabb kutatások szerint¹⁴ azonban nem tőle származó, a statisztikáról szóló mondás már kicsit elcsépelet, e címhez inkább egy XIX. századi brit miniszterelnököt, Benjamin Disraelit citálnánk. Szerinte három fajta hazugság van: a hazugság, az átkozott hazugság és a statisztika.

Mindezekről függetlenül, a hozzáértő, komoly szakemberek nem is olvasnak el olyan megelőzési tárgyú tanulmányt, cikket, amelyben a statisztikai számok nem támasztják alá a várt eredményt. Tehát egy kis statisztika (3. számú táblázat).

3. számú táblázat

A közlekedési balesetek alakulása Kaposváron

	2005	2006	2007	2008	2009
Halálos	2	2	3	5	0
Súlyos	35	44	35	36	26
Könnyű	98	99	86	96	81
Sérülés nélküli	592	549	485	208	242

¹³ A baleset megtekinthető: <http://archiv.kapos.hu/index.php?highlight=baleset&cid=76521>;
<http://archiv.kapos.hu/index.php?highlight=baleset&cid=76528>; <http://archiv.kapos.hu/index.php?highlight=baleset&cid=76542>

¹⁴ http://www.zeit.de/2002/18/200218_stimmts_churchill.xml

Mint látható, a súlyos és halálos kimenetelű balesetek száma az elmúlt öt év tekintetében visszaesett tavalyra. A közlekedésrendészeti szakmában tevékenykedők jól tudják, hogy az efféle balesetek száma (a kerékpárját tolta, és nem ült rajta kivételével) nem igazán ferdíthető el. Ha az említett konferencián javasolt változtatás életbe lép is, az a latencia csökkenése miatt mindössze a könnyű és sérülés nélküli balesetek vonatkozásában hozna pozitív irányú elmozdulást.

Összegzés

A jelenlegi felgyorsult világban az emberek olyan mennyiségben jutnak hozzá az információkhoz a sajtóban, rádióban, televízióban, hogy minimálisra csökken a leszűrhető tapasztalat, okulás lehetősége. A memória számára ugyanis szükséges az ismétlődés, az idő, amely alatt az agy feldolgozza, rendszerezi, szelektálja az információkat. Az újabb és újabb információk törlik az előzőket, és a beállítódás effektusa miatt az azonos ismétlődések már nem érik el azt az ingerküszöböt, amely kiváltja a figyelmet, az érdeklődést.

Régi megfigyelésen alapul a sokszerű élmények okozta hatás: elég, ha valamit egyszer tapasztaltunk meg, éltünk át, de azt intenzíven, kataritikus élmény kíséretében, arra egész életünkben emlékszünk, annak tapasztalata felidéződik azonnal, motíváló, illetve visszatartó hatása semmihez nem hasonlítható erővel befolyásolja reakcióinkat, cselekedeteinket. A sokkhatást kiváltó események rögződnek az emberek tudatában, és tapasztalati tudássá alakulnak. Aki sodródott már ki útkanyarulatban, az járművel ösztönösen lassít kanyar előtt, ha pattogó labdát látunk az úttesten, fékezünk, mert szinte biztosan fut a labda után egy gyermek stb. A szimulációs pályák (vizes, jeges úttest, oldalszél stb.) mind ezt a célt szolgálják.

Sokkolni kell az embereket, mégpedig a mindennapi életük ritmusába durván nem illő módon, annak érdekében, hogy kevesebbszer kelljen átélniük azokat a tragikus élményeket, amelyek mögött már visszafordíthatatlan eseménysorok húzódnak meg. Sokkolni kell őket olyan módon, amely kíméletlenül eléjük tárja a gyengeséget, a kiszolgáltatottságot, az értelmetlen halált; életük, mindennapjaik részévé teszi, agyukba vési, de ezáltal védettebbé is teszi őket mindennapjaik rohanásában... Aki gyalogátkelőhelyhez ér, legyen gépkocsivezető, vagy gyalogos, annak bevilan az összetört gyermekocsi, az lassít, körülnéz, valószínűleg túlél.¹⁵

15 Sörös László pszichológus, pszichoterapeuta által elmondottak az ENNYH-kampány megnyitóján, 2009. január 9-én.

A „[...] megelőzés programja csak akkor lehet hatékony, ha az egész kultúra intézményrendszereire tud hatni, s ha gondolkodásmódokat, attitűdöket, előítéleteket képes befolyásolni. Minden más igyekezet, amely csak részleges, és csupán egyes konkrét viselkedésformák megelőzésére törekszik, eleve bukásra ítéelhető.”¹⁶ Az intézményrendszerre, kultúrára történő hatás, a gondolkodásmód befolyásolása századunkban már csak a kommunikációval, a médián keresztül történő artikulációval oldható meg. Mindezek alapján a kommunikáció milyensége, minősége alapvető fontosságú, lehet kipipált feladat, és lehet hatékony, valódi megelőzést szolgáló.

Alapszabályként kijelenthetjük: nem szabad valótlanságot közvetíteni. Tehát a gyalogosnak nincsen mindig előnye a gyalogátkelőhelyen. A családon belüli erőszakot észlelő szomszéd (eredménytel) senkihez sem tud fordulni. A balesetben nem rajzfilm- (gyurma-) figurák (autók) ütköznek, a kilométerórán nincsen halálfej. A kisgyerekek nem kerékpároznak szabályosan stb.

De... mások figyelmetlensége, a nem használt biztonsági öv, gyorsajtás, ittas vezetés miatt családok mennek tönkre, fényképek törnek szét, emberek válnak (fizikailag és pszichésen) nyomorékká.

Ezt kell elmondani, megmutatni mindenhol és minden időben, életszerűen, így sokkolóan...

¹⁶ Németh Zsolt – Münnich Iván – Kó József: A bűnözés lenyomata a magyar sajtóban. Valóság, 1996/12., 48–60. o.