

# Hatékonyág a közlekedésrendészetben

JUHÁSZ Anikó<sup>1</sup>

*A tanulmány célja, hogy hozzájáruljon a hatékonyság megértéséhez a rendőrség, a jog és a pszichológia szemszögéből. Rögzítse a közlekedésrendészet szempontjából releváns észleléseket, tapasztalatokat és azonosítsa azon kezdeményezéseket, amelyek a hatékonyság javításának érdekében szolgálnak. 2015-től 129 gépjárművezető adatát gyűjtöttem össze, akik halálos kimenetelű balesetet okoztak. Közülük sokanál korábbi szabályszegés (általában sebességtúllépés) is előfordult, ami a baleseti hajlamot feltételezi. A halálos kimenetelű baleseteknél objektív tényezők (útviszony, időjárás) álltak fenn, amihez emberi hibák (elalvás, elsőbbség meg nem adás) társultak. A rendszerszintű megközelítésen belül a közlekedési törvények betartása az egyik eszköz a közlekedésbiztonság biztosítására, javítására. A rendőrség végrehajtása csak akkor lehet hatékony, ha a büntetőrendszerek támogató környezetben működnek. A korlátozott számú, magas kockázatú jogsértésre irányuló végrehajtás hatékonyabb a közúti balesetek csökkentésében, mint a nem célzott általános végrehajtás.*

**Kulcsszavak:** hatékonyság, rendőrség, jog, pszichológia, közlekedésrendészet, közúti baleset

A közúti balesetek világszerte a halálozások egyik fő oka, amit a közlekedési jogsértések nagy száma is igazol.<sup>2</sup> Figyelembe véve a forgalomban tanúsított viselkedést, széles körben elismerték, hogy a legtöbb közlekedő megszeg bizonyos szabályokat. A balesetek tehát ember által elkövetett hibákra vezethetők vissza, mivel például vagy nem tartották be a sebességhatárt, vagy nem a megfelelő sávot használták, illetőleg nem álltak meg a gyalogos-átkelőhely előtt.

Minden kormány eltérő beavatkozást hajt végre a közúti balesetek során keletkezett sérülések enyhítésére, amely főként a közlekedési rendőrök bevonásával történik. Szerepük leginkább abban merül ki, hogy elrettentik az úthasználókat a szabályszegések elkövetésétől.<sup>3</sup>

A végrehajthatóság tekintetében a sikeresség egyik kritériuma, hogy az intézkedés célzott legyen. A folyamat szempontjából nyomon követéssel megbízható

<sup>1</sup> JUHÁSZ Anikó, PhD-hallgató, pszichológus, NKE Rendésztudományi Doktori Iskola Anikó JUHÁSZ, psychologist, PhD student, NUPS Doctoral School of Law Enforcement <https://orcid.org/0000-0003-3500-1962>, [juhasz.aniko@uni-nke.hu](mailto:juhasz.aniko@uni-nke.hu)

<sup>2</sup> Enforcement. Chapter 5 in Safety Strategies for Rural Roads. Road Transport and Intermodal Research (1999)

<sup>3</sup> Police Enforcement Strategies to Reduce Traffic Casualties in Europe (1999)

eredményekre tehetünk szert. Nézzük meg, a gyorsajtás során mely meghatározókat lehet összevetni:

- a napi járőrórák számát,
- óránként érvényesített kilométerek számát napokra lebontva,
- az ellenőrzések havi számát,
- a helyszíni ellenőrzésekkor észlelt szabályszegések számát.

A közlekedési törvények végrehajtása szélesebb körű és kiterjed a teljes végrehajtás folyamatára, a jogsértés felfedezésétől a büntetésig. Az 1. ábra a közúti közlekedésbiztonság kikényszerítésének hierarchiáját jeleníti meg.



1. ábra: A közúti közlekedésbiztonság kikényszerítésének hierarchiája. Forrás: Yannis et al. (2004)

A tényleges rendőrségi műveletek alapját a végrehajtást lehetővé tevő jogi és szervezeti keretek biztosítják. Az ilyen keretrendszer jól megtervezett. Az intenzívebb rendőrségi ellenőrzésen túl ugyanis a letartóztatással összefüggő megítélés veszélyének növekedését eredményezi. Ennek köszönhetően a szabálysértési ráták csökkennek. Az úthasználói magatartás változásai kevesebb forgalmi összeomlással és kevesebb közlekedési áldozattal járnak, így csökkennek a társadalom költségei (szociális juttatások).

## Jogi megközelítés

A jog a szabályok érvényre juttatásáért felelős. Nincs ez másként a közlekedésben sem. Egyrészt feladata a szabályszegések büntetése, másrészt pedig a potenciális elkövetők elrettentése (például egy rendőr, kezében sebességmérő kamerával), valamint a felelőségteljes járművezetői magatartás ösztönzése.

A közlekedési jogszabályok végrehajtása alapvetően két folyamaton keresztül befolyásolja a vezetési magatartást: az általános elrettentés és a speciális elrettentés útján.<sup>4</sup> Az általános elrettentés tulajdonképpen a jogi büntetés veszélyének társadalomra gyakorolt hatása. Konkrét elrettentésnek tekinthető a tényleges büntetés hatása azok számára, akiket elfogtak. Így az általános elrettentés a nyilvánosság észleléséből fakad, annak érdekében, hogy a közlekedési szabályok érvényesüljenek. Ilyenkor a közlekedési törvények megsértése esetén fennáll a felderítés és a büntetés veszélye. Ezzel szemben a konkrét elrettentés az elkövetők felderítésével és büntetésével kapcsolatos tényleges tapasztalatokból ered.<sup>5</sup>

A rendőri jogalkalmazás alapját képező általános feltételezés az, hogy elsősorban az általános elrettentésre kell irányulnia, amely a megtartás szubjektív kockázatának növelésével érhető el. A rendőrség végrehajtásának hatékonysága nagyobb, ha a következőképpen valósul meg:

- a nyilvánosság kíséretében,
- előre nem látható és nehezen elkerülhető,
- jól látható és kevésbé látható tevékenységek keveréke,
- elsősorban olyan időszakokra és helyekre összpontosít, amelyekben magas a szabályszegések száma (maximális visszajelzés a potenciális jogsértőknek),
- hosszabb ideig folytatódik.<sup>6</sup>

Mindehhez még hozzájárulnak a regionális különbségek.

## Rendőri megközelítés

Azok az országok, amelyek sikeresen csökkentették a közúti közlekedési kockázatot, a közlekedési rendszer egészét (az út, a jármű és a közlekedő ember közötti kölcsönhatást) vizsgálják annak érdekében, hogy meghatározzák, hogy hol van a beavatkozás lehetősége. Elismerik, hogy az emberek hibákat okoznak, és hogy a közúti közlekedési rendszernek meg kell felelnie ezeknek a hibáknak.

A Haddon Matrix ihlette megközelítés arra törekszik, hogy azonosítsa és orvosolja ezeket a tévedéseket, megkeresse a tervezési gyengeség főbb forrásait, amelyek szerepet játszottak a halálos és súlyos kimenetelű közúti balesetekben, valamint a sérülés súlyosságának és következményeinek enyhítésére is figyelnek.<sup>7</sup> A svéd Vision Zero<sup>8</sup> és a holland fenntartható biztonsági vízió<sup>9</sup> jó példákat mutatnak a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó ilyen fajta megközelítésre.

<sup>4</sup> Zaal (1994)

<sup>5</sup> Mäkinen et al. (2003)

<sup>6</sup> Goldenbeld (1995) 11–15.

<sup>7</sup> Haddon (1980) 1431–1438.

<sup>8</sup> Tingvall (1997) 37–57.

<sup>9</sup> Wegman–Aarts (2006)

A rendszerszintű megközelítésen belül a közlekedési jogszabályok betartása az egyik eszköz a közlekedésbiztonság biztosítására vagy javítására.

A rendőrség jogalkalmazása csak akkor lehet hatékony, ha a törvények, a rendeletek és az érzékeny büntetőrendszerek támogató környezetben működnek. Ebből következően a rendőri végrehajtás hatékonysága nem tekinthető elkülönülve attól, hogy a rendőrség hogyan működjön együtt a közlekedési törvény végrehajtási láncának többi szereplőjével.

A rendőrségi végrehajtás fókuszában is a sebességellenőrzés áll.<sup>10</sup> Ennek két oka van. Először is, a túlzott sebesség és a nem biztonságosság közötti kapcsolat jól megalapozott, és a sebességszabályozás minden közúti közlekedésbiztonsági program egyik legfontosabb eleme. Másodszor, a sebességszabályozás különös figyelmet érdemel a gyorsajtás megszüntetésének és a folyamatos (technológiai) fejlesztések megelőzésére használt rendőrségi módszerek sokféleségével együtt.

A nagyobb felülvizsgálatokban<sup>11</sup> azt a következtetést vonták le, hogy a korlátozott számú, magas kockázatú jogsértésre irányuló végrehajtás hatékonyabb a közúti balesetek csökkentésében, mint a nem célzott általános végrehajtás. Ennek magyarázata lehet:<sup>12</sup>

1. Szervezeti: a rendőri munkaerő és felszerelés korlátozott mennyisége miatt a végrehajtó vezetők mindig arra törekcsenek, hogy a szűkös forrásokból maximális értéket érjenek el. A korlátozott számú magas kockázatú jogsértésre való összpontosítás visz előre.
2. Közlekedésbiztonság: egy vagy több jogsértés, mint például a gyorsajtás, az ittas vezetés, a biztonsági övek használatának szankcionálása szintén indokolt.
3. Kommunikáció: könnyebb kommunikálni a közlekedőknek a korlátozott és meghatározott számú jogsértésekről, mint általában a közlekedési jogsértésekről.

## **Pszichológiai megközelítés**

Akik az átlagnál többször keverednek balesetbe, úgynevezett baleseti hajlammal rendelkeznek. Ennek kapcsán fontossá vált a baleseti valószínűség legfontosabb dimenzióinak kutatása. A balesetmentesen vezetők többsége számos jellemzőjében eltér a balesetekbe keveredőktől, balesetek okozóitól.<sup>13</sup> Vegyük sorra őket.

- a) objektív tényezők (nem emberi) → hőmérséklet, csapadékviszonyok, napfolttevékenység, forgalmi, látási, útviszonyok, műszaki jellegű tényezők: műszaki hibák, problémák, például a vezetők figyelmét elterelheti a felforrnt hűtővíz, minden lassításnál leálló motor, megbízhatatlanul működő sebességváltó, ismeretlen eredetű karosszériazörgés, berezonáló tükrök. Ezek a hibaforrások

<sup>10</sup> Hakkert et al. (2001)

<sup>11</sup> *Police Enforcement Strategies to Reduce Traffic Casualties in Europe* (1999)

<sup>12</sup> *Enforcement. Chapter 5 in Safety Strategies for Rural Roads. Road Transport and Intermodal Research* (1999)

<sup>13</sup> Irk (2006)

kritikus pillanatban terelhetik el a figyelmet a közútról, okozhatnak megfontolatlan cselekedetre indító döntést, növelhetik a reakcióidőt a megszokott többszörösére.

- b) szubjektív tényezők → az emberi reakció áll a középpontban. A reakció sebessége és pontossága a fontosabb. Az egyén inkább lassabban reagáljon, de „adekvát” választ adjon a külvilág elvárásaira. A terhelhetőség, fáradtság egyénileg differens. A látás döntő, az éjszakai vezetésben különösen fontos tényező. Hiszen másként működik a szem, a nappali vezetés esetében eltérőek a fényviszonyok. A szürkület is fontos baleseti kockázatot hordoz. Az alkohol, nikotin, drog, gyógyszerek komoly viselkedésmódosító faktorok. A balesetezők között gyakoribb a gyógyszer- és alkoholdependencia, a köztörvényes bűncselekmények elkövetése és a szuicid kísérletek.
- c) pszichológiai tényezők → a közeledési viselkedés kutatásával foglalkozók már viszonylag korán felismerték, hogy az általános személyiségi ismérvek és a közlekedésben tanúsított magatartás között szoros összefüggés van. Számos olyan – a közösség szempontjából kedvezőtlen – személyiségtulajdonság van, ami a mindennapi életben a környezet által tolerálható, de a közlekedés gyorsan, és olykor váratlanul, kiszámíthatatlanul változó feltételei között súlyosan köz- és önveszélyes lehet. A pszichológusok azonban már csak akkor találkoznak ezekkel a személyekkel, amikor megtörtént a baleset. 2015-től 129 gépjárművezető adatát elemeztem, akik halálos kimenetelű balesetet okoztak és rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálaton vettek részt. Az 1. táblázat az önbeszámolók alapján foglalja össze a baleseteket megelőző szabályszegéseiket, ami alátámasztja a baleseti hajlam meglétét.

1. táblázat: A halálos kimenetelű balesetet okozók korábbi szabályszegéseinek fajtái.

Forrás: a szerző szerkesztése

Esetszám	Szabályszegések fajtái
35	a megengedett legnagyobb sebesség túllépése
18	ütközés
11	jogosulatlan úthasználat
10	biztonsági öv használatának elmulasztása
7	behajtás tilalma
6	továbbhaladás tilalma
5	gépjárművel engedély nélkül történő közlekedés
4	ittas járművezetés
3	mobiltelefon használata
2	irányjelző használatának mellőzése
1	gyerekülés használatának mellőzése

A baleset előtt leginkább a sebesség miatt voltak szabályszegők. Gyakran fordult elő a biztonsági öv használatának elmulasztása is.

A halálos kimenetelű baleset elkövetésekor bekövetkező szabályszegés fajtáit a rendőrségi jegyzőkönyvekben feltüntetettek szerint jelenítettem meg a 2. táblázatban. Itt már nem a sebesség, hanem a fáradság volt a leggyakoribb ok. Ezt követte az elsőbbségadás problémája.

2. táblázat: A halálos kimenetelű balesetet eredményező szabályszegések fajtái.

*Forrás: a szerző szerkesztése*

Esetszám	Szabályszegések fajtái
28	elalvás
19	elsőbbségadás figyelmen kívül hagyása
13	elsőbbségadás elmulasztása gyalogosátkelő-helyen
11	kereszteződésben
9	kanyarodás közben
8	előzéskor
7	nem az útviszonynak megfelelő közlekedés
5	a megengedett legnagyobb sebesség túllépése
3	nem az időjárási viszonyoknak megfelelő közlekedés
3	nem a forgalmi viszonyoknak megfelelő közlekedés
3	ütközés
3	követési távolság be nem tartása
2	behajtani tilos tábla figyelmen kívül hagyása
1	kábítószer használata
1	hátramenet közben
1	nem megfelelő oldaltávolság
1	későn észlelt

Ha összehasonlítjuk a szabályszegések fajtáit, akkor jól látható, hogy nincs átfedés, hiszen nem olyan szabályszegéssel okozott valaki halálos balesetet, mint amiért korábban felelősségre vonták. A halálos kimenetelű balesetknél több objektív tényező (útviszony, időjárás stb.) jelent meg, ugyanakkor emberi reakciók álltak a középpontban. Elalvás esetén hiányzott a kellő önismeret ahhoz, hogy az egyén fel tudja mérni, hogy megfelelő egészségügyi állapotban van-e a biztonságos gépjárművezetéshez. Számos esetben pedig az önkontroll és az empátia mértéke bizonyult elégtelennek.

Felmerül a kérdés, hogy vajon mennyire hatékony a rendszer, ha ennyi szabálysze-  
gés előz meg egy halálos kimenetelű balesetet. Ami pedig a személyiség ismérveit illeti,  
nem alakult ki normakövetésre irányuló adaptív viselkedés megfelelő mértékű önkont-  
rollal. Holott a közlekedés valójában egy interakció, ahol ha valaki hibát követ el, az ki-  
hat a másik félre is. Fokozott ellenőrzés és büntetés mellőzésével a társas felelősség-  
tudat és a tettek következményeinek felvállalása nem alakul ki, nem rögzül a helytelen  
magatartás elkerülésének motivációja.

## Következtetések

A közúti közlekedésbiztonsági hatások maximalizálása érdekében a közlekedési jogsza-  
bályok végrehajtása elsősorban a balesetek számával vagy súlyosságával kapcsolatosan  
elkövetett jogsértések megakadályozására szolgál.

A hatékonyság mechanizmusának jobb megértésére és fokozottabb ellenőrzésre  
volna szükség, figyelembe véve az emberi tényezőket, különösen a deviáns viselkedés-  
formák ismétlődését, a baleseti hajlam meglétét.

A pszichológiai pályaalkalmassági vizsgálat során szerzett adatok számának növelé-  
se segíthet a tudományos igazolások kialakítására, annak érdekében, hogy az eredmé-  
nyeket reprezentatívnak tekinthessük.

## IRODALOMJEGYZÉK

- Enforcement. Chapter 5. In Safety Strategies for Rural Roads. Road Transport and Intermodal Research* (1999). Organisation for Economic Cooperation and Development. IRRD, No 491006, Paris.
- Goldenbeld, Charles (1995): Police enforcement: theory and practice. *Traffic Management and Road Safety. Proceedings of Seminar G held at the PTRC European Transport Forum University of Warwick, England, September, Vol. P394.* 13–26.
- Haddon, William (1980): The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively. *American Journal of Public Health, Vol. 58.* 1431–1438. DOI: <https://doi.org/10.2105/AJPH.58.8.1431>
- Hakkert, A. Shalom – Gitelman, Victoria – Cohen, Ayala – Doveh, Etti (2001): The evaluation of effects on driver behavior and accidents of concentrated general enforcement on interurban roads in Israel. *Accident Analysis & Prevention, Vol. 33, No. 1.* 43–63. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00014-2](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00014-2)
- Irk Ferenc (2006): Közúti balesetek, törvényszerűségek és megelőzés. In Gönczöl Katalin – Kerecsi Klára – Karinek László – Lévai Miklós: *Kriminológia – Szakkriminológia.* Budapest, Complex Kiadó, Jogi és Tartalomszolgáltató Kft.
- Mäkinen, Tapani – Zaidel, David, M. – Andersson, Gunnar – Biecheler-Fretel, Marie-Berthe – Christ, Rainer – Cauzard, Jean-Pierre – Elvik, Rune – Goldenbeld, Charles – Gelau, Christhard – Heidstra, Jelle – Jayet, Marie-Chantal – Nilsson, Göran – Papaioannou, Panos – Quimby, Allan – Rehnova, Vlasta – Vaa, Truls (2003): Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. *Final Report of ESCAPE.* VTT, Espoo.
- Police Enforcement Strategies to Reduce Traffic Casualties in Europe* (1999). European Transport Safety Council. Brussels.

- Tingvall, Claes (1997): The Zero Vision. A Road Transport System Free from Serious Health Losses. In Holst, Hans von – Nygren, Åke – Thord, Roland eds.: *Transportation, traffic safety and health; The new mobility: proceedings of the first international conference*. Göteborg, Sweden. Berlin, Springer Verlag. 37–57.
- Wegman, Fred – Aarts, Letty (2006): Advancing sustainable safety. *SWOV Institute for Road Safety Research*. Leidschendam.
- Yannis, George – Louca, Georgia – Vardaki, Sophia – Kanellaidis, George (2004): Development of traffic enforcement programmes for the improvement of road safety. *In the Proceedings of the 2nd International Conference on Transport Research in Greece*. Athens, Hellenic Institute of Transportation Engineers, Hellenic Institute of Transport. 259–268.
- Zaal, Dominic (1994): *Traffic Law Enforcement: A review of the literature*. Report, No. 53. Clayton, Victoria, Monash University, Accident Research Centre.

## ABSTRACT

### **Efficiency in Traffic Police**

JUHÁSZ Anikó

*The purpose of the study is to contribute to an understanding of effectiveness from the perspective of the police, law and psychology. Furthermore to record insights, experiences and initiatives that are relevant to traffic law enforcement and identify initiatives to improve efficiency. From 2015, I have been collecting data from 129 drivers who had caused fatal accidents. In 103 cases, there was a prior violation (usually not following the speed limits). Objective factors (road conditions, weather) also appeared, but the focus was on human faults (falling asleep, not giving priority). Within the system-wide approach, compliance with traffic laws is one of the means of ensuring and improving traffic safety. Police enforcement can only be effective if the law systems operate in a supportive environment. Enforcement of a limited number of high-risk offenses is more effective in reducing road accidents than non-targeted general enforcement.*

**Keywords:** *efficiency, police, law, psychology, traffic police, road accident*