

ACTA UNIVERSITATIS SZEGEDIENSIS  
DE ATILA JÓZSEF NOMINATAE

---

ACTA JURIDICA ET POLITICA

Tomus XXX.

Fasciculus 3.

IRK FERENC — JANKÓ ANDRÁS — MERÉNYI KÁLMÁN

**Új távlatok a gondatlan  
bűncselekmények megelőzésében  
(Konfliktuselemzés a közlekedésben)**

SZEGED

1983

Redigunt

ELEMÉR PÓLAY, ÖDÖN BOTH, LAJOS TÓTH

Edit

*Facultas Scientiarum Politicarum et Juridicarum Universitatis Szegediensis  
de Attila József nominatae*

Nota

*Acta Jur. et Pol. Szeged*

Szerkeszti

PÓLAY ELEMÉR, BOTH ÖDÖN, TÓTH LAJOS

Kiadja

*A Szegedi József Attila Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara  
(Szeged, Lenin krt. 54.)*

Kiadványunk rövidítése  
*Acta Jur. et Pol. Szeged*

ISSN 0563—0606

## PROBLÉMAFELVETÉS

A gazdasági-társadalmi fejlődés bizonyos fokára elérkező országok döntéselőkészítéssel foglalkozó szakemberei rendre új problémákkal kerülnek szembe. A léthez nehezen alkalmazkodó tudatot kell a megváltozott körülményekhez alkalmassá tenniök. A nehézségek az emberi viselkedést befolyásolni hivatott, valamennyi területen jelentkeznek. Így természetesen a jogban, a bűnügyi tudományok területén is.

Az utóbbi néhány évtized során ez a leglátványosabban a büntetőjog területén zajlott, s egy-egy kodifikációt követő rövid „viharszünet” után újult erővel folytatódik. A hagyományos és az új kezdeményezések annál hevesebben csapnak össze, minél inkább gyarapodnak egyik vagy másik tábor érvei saját felfogásuk érvényesíthetőségét illetően.

A gondatlan bűncselekmények körében ilyen *élesedő vitáknak* lehetünk tanúi az eltelt két évtized során hazánkban is. Az álláspontok több ok miatt is e területen — de különösen a gondatlan bűncselekmények zömét kitevő közúti közlekedési baleset-okozás körén belül — feltűnően polarizálódtak. Ezek közül néhányról a továbbiakban még szót ejtünk. Ezúttal arra kívánjuk csupán felhívni a figyelmet, hogy a deviáns jelenségek e körében nem csupán arról volt (és van) szó, hogy *milyen mértékben és körben kell e cselekmények elkövetőit büntetéssel fenyegetni*, hanem arról is, hogy egyáltalán *szükség van-e a büntetőjogi jellegű, súlyos szankciók alkalmazására*.

A büntetőjog körén belül tapasztalható nehézségek ezért e körben különösen érzékenyen jelentkeznek. Eltekintve a determinizmus-indeterminizmus problematikájának a büntetőjogtudomány egészét alapvetően befolyásoló ellentététől — amely kérdéskörbe ezúttal nem kívánunk belemenni —, olyan terminológiai definiálatlanságok is különös nehézséget okoznak, mint például a társadalomra veszélyesség egyes, eltérő fokozati közötti különbségek tartalmi töltete. Pedig a dekriminalizálás mértékének egyik alapszempontja éppen e kérdésben való állásfoglalás. (Vö.: 13)

### *1. A gondatlan bűnözés és a baleset összefüggésében néhány lényeges törvényszerűség*

A gondatlan bűncselekmények — s az ezek zömét kitevő balesetek — okkutatásával foglalkozóknak három, egymással is szoros összefüggést kimutató területen olyan nehézségekkel kell megküzdeniök, amelyek ilyen formában a szándékos bűncselekmények körében ismeretlenek. Ezek:

— a kockázat megítélése, különösen pedig a megengedettség kritériumai;

— a szükségszerűség-véletlenség filozófiai kategóriáinak az élet e területén való jelentéstartalmának kérdése;

— az előbbivel igen szoros összefüggésben egy nagyonis gyakorlatias kérdés: a sértett szerepének helyes megítélése.

Ezek a kérdések különösen azért izgalmasak, mert amíg a jogelmélet — ezen belül is a jogdogmatika — többé-kevésbé következetesen és hosszabb ideje harcol az eredmény szemlélet ellen, addig a joggyakorlatban (ezúttal ideértve a jogalkotást is) ez a felfogás alig tükröződik vissza.

### 1.1. A kockázatról

A közlekedési balesetmegelőzéssel, bűnüldözéssel foglalkozó szakemberek körében hosszú idő óta súlyos gondot jelent az a tény, hogy a bűncselekmények e fajtájának társadalmi rosszallását nem sikerült — és még sokáig nem is fog sikerülni — a kívánatos mértékben elérni. Ezzel függ össze egy másik lényeges szempont: e bűncselekmények nagy számban fordulnak elő. Nagyobb számban, mint ahogyan azt a büntetőjog szabálykivétel elve hosszabb időn át elviselné. Az elsőként említett szempont a büntetőjogi nevelő intézkedések fenntartását — sőt esetleg szigorítását —, a második pedig ezzel épp ellentétes tendenciát sugall: „távlatilag csak a közlekedési szabályok megszegésével megvalósított bűncselekményeknek a büntetőjog rendszerből való többé-kevésbé teljes kiiktatása lehet a megoldás”. (22).

Ezúttal ugyancsak tartózkodni kívánunk annak az egymással szembe haladó két elvnek a megtárgyalásától, amelyek közül az egyik elismeri, hogy a jelenleg kriminálisnak deklarált jelenségeknek csupán egyik része igazi bűncselekmény; ennek ellenére ennél szélesebb körben fenn kell tartani a büntetéssel fenyegetettséget arra való hivatkozással, hogy a közlekedési morál megteremthető legyen. Ilyen megfontolásokból akár generációkon keresztül is fenntartható kell legyen a büntetőjogi értékelés. (22.)

Ehelyett inkább azzal kívánunk kissé behatóbban foglalkozni, hogy vajon a kockázat reális megítélésénél milyen szempontokat kell feltétlenül figyelembe venni.

Az ember történetével foglalkozó kutatások kimutatják, hogy a *kockázat az emberi élet elválaszthatatlan része* volt a régmúlt időkben is. Az eredetet tekintve az emberiség őstörténetéig mehetünk vissza, amikor a barlanglakó ősember bunkóval indult harcba a vadállatok ellen. Az emberiség létevel összefüggő kockáztatás az őskor és napjaink között eltelt idő során egy pillanatra sem szünetelt.

A *gépek elterjedésével* azonban *minőségi változás* következett be, s kialakult a ma már széles körben „technikai kockázatnak” elnevezett jelenség. A kockázat azonban továbbra is társadalmunk szerves része és elválaszthatatlanul összefügg a társadalmi élet normális feltételei között végzett mindennapi tevékenységünkkel. (3/104). Ennek legkézzelfoghatóbb bizonyítéka az autózás. Tévedés volna azonban azt hinni, hogy ezzel a kockázat jelensége lezárult. Hiszen kockázatot vállal az állam, amikor atomerőművet építtet, az űrprogramok felelősei, amikor egy űrhajó és személyzete útbaindítása felől döntenek, a szülő, amikor gyermekét önállóan útnak engedí, a gépet kezelő gyári munkás, a föld alatt dolgozó bányász, a háztartási gépet kezelő háziasszony, s a sort folytathatnánk. Ezeknek, noha az élet nagyon különböző területein fordulnak elő, mégis van egy közös jellemzőjük: a kockázat tárgya az emberi élet, testi épség, egészség. Ez a közös vonás választja el az egyéb, elsősorban a gazdasági döntés területén előforduló kockázat többségétől.

A kockázat definiálása szerint (erre, valamint egyéb, a témakörben ehelyütt nem részletezhető kérdésekre ld. 11. és az ott idézett irodalmat, valamint 23.) e je-

lenség szoros összefüggésben van az emberi viselkedéssel: cselekvéssel; tevéssel avagy nem tevéssel. A kockázat véleményünk szerint csupán azáltal válik ilyené, hogy az ember felismerte, de legalábbis felismerhette volna valamilyen jelenség, cselekvés (s ebből a szempontból a nem tevés is negatív cselekvésként értékelhető) veszélyességét. Hiszen nem szoktunk általában a tengerár kockázatáról beszélni, legfeljebb bizonyos országok vonatkozásában: ott, ahol felismertük, hogy ez a jelenség az ember számára veszéllyel járhat, kárt okozhat. Az ember által fel nem ismert kockázat nem fér a kockázat fogalomkörébe még akkor sem, ha egy későbbi felismerés szerint ez valóban veszélyt jelentett, kárt okozott részére. Bizonyos növényvédő, rovarölő szerek kockázatáról csak annak utána beszélünk, miután ezek egészségkárosító hatását felismertük. Hiszen csak ettől kezdve képes az ember tudatosan kockázatot vállalani.

A több évtizede folyó idevonatkozó külföldi kutatások számos érdekes ismerettel szolgálnak a jelenség emberi törvényszerűségeit illetően. (Részletesen ld. 15. 13—54.) Ezeknek a kutatásoknak a többsége a rizikómagatartás leggyakoribb, legtöbb ember által veszélyeztetett területére, a közlekedésre vonatkoznak. A tapasztalatok egybehangzanak abban a tekintetben, hogy a közlekedési résztvevők túlnyomó többségének *sohasem áll rendelkezésre elegendő mennyiségű információ* meghatározott viselkedésmód adott szituációban tanúsított kockázati veszélyességi fokáról. Sajnálatos módon ez azzal jár együtt, hogy tömegméretekben és tipikusan előtérbe kerül a teljesítménytendencia a biztonsági tendencia rovására. Ez jól érzékelhető a helytelen sebességmegválasztásban, a biztonságos vezetés felső határának rossz meghatározásában. Ilyen tipikus esetek: a ködben alkalmazott hibás sebesség, a követési távolság téves megválasztása vagy — amiről az anyag további részében még szó lesz —: a kijelölt gyalogos átkelőhelyek körzetében a partnerek részéről tapasztalható gyakori életveszélybe kényszerítés, ill. ugyanennek önkéntes vállalása.

Természetesen téves volna az információhiány alapján ezeket a nyilvánvalóan a közlekedéshez nem vagy nagyon rosszul alkalmazkodó kockázatos viselkedés tanúsítóit egytől egyik alkalmatlannak címkézni. Hiszen ennek alapján ma a járművezetők többsége kihullana a rostán. Az ilyen viselkedések — ismételjük: tömeges jelleggel — tanúsítót nem kitiltani kell a forgalomból, hanem megfelelő ki-, ill. utánpótlással kell szükükre a határtejesítményi szituációk jellemzőit bemutatni, s őket a biztonsági beállítódás felé befolyásolni.

Már az előadottakból is nyilvánvaló, hogy a generál- és speciálpreventív szempontból a *feltűnő viselkedést tanúsító egyének kiemelése alapkövetelmény, megbüntetésük* viszont nem feltétlenül fontos. Vagy ha az is, de semmiképp *nem elegendő*. Az ellenőrzésnek tehát *megbízható módszerekkel* el kell érnie azt, hogy a veszélyes egyéneket (de csak őket!) „kiemelje”. Az ezt követő lépések azonban nagyon vitathatók. Ezzel kapcsolatban ugyancsak nem kívánunk elmélyülten foglalkozni. Néhány adalék azonban hozzá kíván járulni a jelenlegi szilárdnak tűnő és egysíkú felfogás elerőtlenítéséhez.

Elsőként fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a szocialista és a polgári jogirodalomban egyaránt uralkodó az a nézet, amely meghatározott keretek között ugyan, de elismeri a rizikóvállalás létjogosultságát. Ebből egyenesen következik, hogy a *kockázattal általában nem jogellenes*. Hiszen ez — miként erre az előzőekben már utaltunk — az emberi természet lényegéhez tartozik, sőt a létünk elképzelhetetlen kockázat nélkül.

A kockázat, a kockázatvállalás jogi irodalma különösen a polgári jogban került igen alaposan kidolgozásra. Ezek az állásfoglalások leszögezik, hogy a rizikó olyan jelenség, amely igen *szoros összefüggést mutat a véletlennel*. Vannak kedvező és ked-

vezőtlen véletlen jelenségek, amelyek még az előzetesen alaposan átgondolt cselekményfolyamatot is hirtelen váratlan kimenetel felé sodorhatják.

Ez természetesen nem jelenti azt, mintha a kockázatnál a véletlen szerepének megállapításával dolgunkat elvégeztük volna. Sokkal inkább kötelességünk a törvényszerűségek felismerése, amelyek az objektív törvények valós jellegzetességein keresztül tárhatók fel és ismerhetők meg. (24/12.) A legtöbb esetben a törvényszerű folyamatok idézik elő azokat a jelenségeket, amelyeket kockázatoknak nevezünk. Éppen ebből a tényből kiindulva helyezkedik a marxista társadalomtudomány arra az álláspontra, hogy aki a kockázatot teljes mértékben mellőzni akarja, az az objektív törvényekkel kerül szembe. (24/12.) Ilyen kockázatokkal akkor is számolni kell, ha néhány ember vagy akár az egész emberi közösség ezeket ki akarja kerülni, s ezért mindent meg is tesz. A megállapítás egyaránt igaz a politikai, az üzleti életre, de a minket közelebbről érintő élet, testi épség sérelmének lehetőségére is.

A szocialista országokon belül a Szovjetunióban már a 20-as évek végén megindultak a vizsgálódások. Ezek legkevesebb három szempntra hívják fel a figyelmet. Lényeges ismérvük, hogy a tudományterületek eltérőségének ellenére mindenütt vezérelvként alkalmazhatók.

a) A polgári tudósokkal ellentétben a kockázattal együttjáró esetleges negatív következményeket — legalábbis a gazdasági folyamatok területén — már nem a munkásoknak kell viselniök. Ellenkezőleg: a munkásnak az ilyen alkalmakkor anyagi és erkölcsi támogatást kell kapnia.

b) Magát a kockázatot az objektív társadalmi törvényszerűségekhez rendelik hozzá, s ilymódon értelemszerűen tényként kezelik a termelési kockázatot. Jól fejezi ki ezt a szemléletet az a megfogalmazás, amely szerint a kockázat tilalmával valamiféle lehetetlent követelnének a tilalmazók. (8/124.)

c) Mindkét megállapítás nemcsak az objektív törvényszerűségek figyelembe vételéhez kötődik, hanem az alkotóerő szabadságának egyik alapfeltétele. Ez pedig a Szovjetunióban már a 20-as években mint a szocializmus egyik alapelve került a figyelem előterébe.

Lényegében ezt a felfogást erősíti meg az az álláspont, amely szerint a kockázat az életben különbözőképpen, de szükségszerűen és biztosan felbukkanó jelenség, s amely minden különbözősége ellenére bizonyos mértékben azonos struktúrát mutat. (18./28.) Megállapítható, hogy ezek a hasonlóságok még nincsenek teljesen kimunkálva.

Saját problémánk jobb megértéséhez tanulságos a kockázat megengedett hatáiraival kapcsolatos nézetek ismertetése. Uralkodónak tekinthető jelenleg az a felfogás, amely szerint a *megengedettségnek határai vannak*. Aki ezeket a határokat túllépi, annak egyedül kell viselnie a következményeket.

Ezzel kapcsolatban röviden érintenünk kell a veszélyes üzemek keretén belül megvalósuló „megengedett rizikó” kérdéskörét. Említést érdemel, hogy ezzel a fogalommal Bar már 1871-ben foglalkozott. (1./11.) Álláspontja szerint büntetőjogi szempontból mint jogilag irreleváns oksági összefüggést kell tekinteni, s a cselekvéstől az eredményt le kell választani minden olyan esetben, amikor a cselekvés az élet szabályainak megfelel. Így pl. a szülők nem lehetnek okai, legfeljebb feltételei gyermekük cselekedetének. Épp így a tetőfedő, aki szabályszerűen erősítette fel az épületre a tetőzetet, nem lehet oka az olyan halálnak, amelyet a hirtelen keletkező szélvihar miatti tetőleszakadás idézett elő.

Egy évtizeddel később Hälschner már kapcsolatba hozza a megengedett rizikót a vétkességgel. (9/317.) Kijelenti, hogy egy olyan értelmű kötelezettség korlátlan hatálya, amely szerint minden cselekvést el kell hagyni, amelyből esetleg rossz követ-

kezmények származhatnak az embereket teljes tétlenségre kárhozhatná, mivel cselekvéseik minden oldalról veszéllyel övezettek. Újabb húsz évnél kellett elteltie ahhoz, hogy egyértelműen leszögezhető: a megengedett rizikó sohasem jelent egyet a közérdeket sértő gondatlanság eltűnésével.

A későbbi kutatások helyesen mutatnak rá arra, hogy az emberiségnek nincs olyan úttörő jellegű tevékenysége, amely ne követelne emberéleteket, s ne veszélyeztetne az áldozatoknál sokkal szélesebb kört. Az emberiség ezeket az áldozatokat általánosságban társadalmilag hasznosnak vagy megtűrtnek tekinti. Jól látható ez a közlekedési balesetek statisztikájában is, ahol előre lehet tudni, hogy milyen nagyságrendű személyi és dologi károsodással lehet számolni. Ezt a társadalom mint megtűrtet tartja számon. (17/29.) Hasonló a helyzet az atomkor technikai vívmányainál is, ahol eleve nem zárják ki a tragédia lehetőségét. A biztonságot nem a teljes, hanem csak a baleset elkerülésének nagy valószínűségére tervezik. Nyilvánvaló viszont — s társadalomnak ezt is tudomásul kell vennie és valójában így is tesz —, hogy ha a kevésbé valószínű tragédia mégis bekövetkezik, a kár — gyakran — meghaladja a veszélyes üzemeknek a bekövetkezés szempontjából a valószínűség sokszorta magasabb fokán álló tragédiáit.

Kanyarodjunk azonban most újból vissza az emberhez. Ahhoz az emberhez, akinek személytelen hibázását a társadalom, mint láttuk, tevékenységébe beleszámította. Ahhoz a gépkocsivezetőhöz, akinek mulasztását tömegjelenségi szinten a társadalom megtűri; ahhoz az üzemvezetőhöz, akinek akár felelőtlenségét, akár a feledékenységet, s ennek végzetes eredményét a társadalom nem tartja arányban állónak az üzem hibátlan működésének (termelésének) össztársadalmi hasznosságával. (Az ember felelősségét kizáró, s alapos elemzés után valóban igen ritka, kizárólagos műszaki hibákkal most nem foglalkozunk.)

Mindezekkel számolva mégis azért teszi az emberiség, egy-egy társadalom vagy kisebb-nagyobb kollektíva azt, amit, mert gondolatvilágában — a nagy számok törvénye, az egyéb tapasztalatok birtokában — a veszély nagysága annak valószínűségével fordított arányban állóként jelenik meg.

Autót mindenki vagy csaknem mindenki vezethet vagy vezet. Itt ugyanis általában „csak” egy-egy emberélettel kell a felelőtlenség, a hanyagság, a minden emberben meglévő hibázás alapján számolni. (Azt a társadalom nem észleli, hogy az egyedi események 20 éven keresztül halmozódása eredményeképpen Tapolca lélekszámának megfelelő nagyságrendű embertömeg veszítette életét.) Üzemet már speciális szakképzettséggel lehet irányítani, hiszen itt a hibázások eredménye általában szélesebb kört érint. (Bár a társadalomban aligha tudatosult, hogy az imént már idézett 2 évtized során az összes baleset során egy Kecskemét nagyságrendű város lakosságát veszítette el.) A kört az előbbieket szerint ebben az értelemben egyre tágíthatjuk.

*Amíg a kockázatos tevékenység sikerrel jár, addig nincs különösebb probléma. Ma pedig általában mindaddig ilyenként kezelik a kockáztatást, amíg valamilyen személyi vagy dologi károsodás nem következik be. Igaz, hogy számos (vagy inkább számtalan) esetben a cselekmény oksági folyamatától idegen véletlen eredményezte a sikert, illetve tette lehetővé a veszteség elmaradását: ezzel manapság nemigen szokás törődni. Jó példa erre a közlekedési balesetokozás, ahol a jelenlegi Btk. már mellőzi a veszélyeztetés gondatlan alakzatának pönalizálását. Ez az az imént említett eset, ahol a véletlen segítette a tényállászerűséget jelentő eredmény elmaradásában.*

Lényegében az előbb említett közfelfogást fejezi ki az a nézet is, amely szerint nem fűződnek büntetőjogi következmények a társadalom hasznos és szükséges, de csak valószínűségi fokon felmérhető egyes olyan gazdasági tevékenységeihez, amelyek végső hatásukban valamely jogtárgyat sértenek vagy veszélyeztetnek. (5/81.) Tanul-

sságo viszont e gondolatmenet folytatása. E szerint a termelési kockázat határai a kapitalizmus körülményei között az egyéni elkülönültséghez és a technikai adottságok között felhasználásából eredő kényszer-együttműködés következményeihez igazodnak. A döntést hozó személy feladata a közlekedésben elvárt gondosság tanúsítása.

Ezzel viszont elértünk gondolatmenetünk legfontosabbnak tartott szakaszához. A mai joggyakorlat alapján épp a *közlekedés köre az, ahol gyakorlatilag tiltott a kockáztatás*. Legalábbis ennek egy meglehetősen „különös” formája megengedett csak individuális szinten. (Tömegjelenségi szinten mint láttuk: megengedett a kockáztatás.) Kockáztatni csak úgy és addig lehet, ill. szabad, amíg nincs veszteség. A büntetőjog a többségében kockázatot is magában rejtő gondatlan cselekmények e legelterjedtebb körében tehát gyakorlatilag nem tűri meg a kockáztatást.

Az ugyanis nem tekinthető a kockáztatás megengedettségének, ha ezt szóban elismerjük: de ha ez a kockáztatás individuális szinten veszteséggel jár, akkor eleve arról az alapról vizsgáljuk az ügyet, hogy itt és most nem lett volna szabad kockáztatni. Ez olyan ellentmondás, amelynek feloldását minden eszközzel meg kell kísérelni. Hiszen ez az ellentmondás számos területen érezteti hatását és az emberek széles rétegeinek gondolkodásában szül zavart.

Már-már tudathasadásos állapotot idéz elő az a további tény, hogy amíg az eredmény bekövetkezése esetén a jogalkalmazó a törvény teljes szigorát alkalmazza; addig a prevenció ma még egyáltalán nem erre az alapra épül fel. Egyik úton jár a büntető jogalkalmazó, s egy másik, ettől lényegében független úton a prevenció eszméjének érvényre juttatására hivatott ellenőrzés. Ez a felismerés ösztönözte e munka szerzőit arra, hogy a második részben részletesen kifejtésre kerülő modellt megalkossák, s ezáltal az előre-megelőző és az utána-megtorló rendszereket közelítse, összehangolja. Csak így képzelhető el, hogy ne csak szavakban, de tettekben is számúzzuk a szocialista jogalkalmazás területéről a megtorlás eszméjét. Azt az eszmét, amely a valószínűség többé-kevésbé magas fokán káros eredményhez vezető magatartás tanúsítását tartosan és tömegjelenségi szinten megtűri, s az előbbinél semmivel sem nagyobb valószínűséggel bekövetkező eredmény megvalósítóját generál- és speciálprevenzív célokat hangoztató büntetéssel sújtja.

Az előzőekben már utalás történt arra, hogy a döntésekben tévedés folytán hiba csúszhat, ill. az oksági folyamattól független véletlen is befolyást gyakorolhat a jelenségre. Márpedig ha ezt tényként kell elismernünk a hosszú töprengést, alapos megfontolást, szakértői közreműködést lehetővé tevő döntéseknél, miért kellene épp ott megtagadni, ahol a tévedés lehetősége — a döntési idő rövidegsége és számos egyéb, itt nem részletezhető ok miatt — sokkal nagyobb hibalehetőséget rejt magában. Ott, ahol épp a tévedés és a véletlen szoros, kölcsönös kapcsolata miatt a veszteség lehetősége — s így valószínűsége is — sokkal nagyobb.

A kockázatos magatartás megengedettségének vizsgálatakor az *átlagemberből kell kiindulni*. Elsőként tehát azt kell megvizsgálni, hogy az egyén ennek megfelelően vagy ettől eltérően cselekedett-e. Ez azonban még nem elég. Azt is — és az előbbinél még sokkal nyomatékosabban — meg kell vizsgálnunk, hogy a konkrét személy képes lett volna-e az átlagembernek megfelelő magatartás tanúsítására.

Amennyiben cselekedete megfelel az átlagtól elvárhatónak: kockázatos viselkedését, s az ennek eredményeként beálló veszteséget mint a társadalom által e tevékenységi formába belekalkulálhat kell kezelni, s a vesztesen kockáztatót nem lehet bűnösnek tekinteni. Amennyiben nem állapítható meg, hogy az egyén ezt a szintet „teljesíteni” lett volna képes: bűnössége szintén kizárt lehet, noha alkalmatlansága beigazolódhat. Amennyiben viszont bizonyítottan az átlagemberi teljesítményre képes



egyén ettől a mércétől elmaradt: tevékenysége magával vonhatja a társadalom által az ilyen cselekedetekre kijelölt joghátrányt. Az egyedi tett megítélésekor a gondatlanság körében döntő az elérni kívánt cél társadalmi hasznos ágának vizsgálata. (6.)

Az előzőekből az is következik, hogy a társadalmilag hasznos cél elérésére kifejtett magatartás megítélésénél — véleményünk szerint — nem a teljesen hibamentes, hanem az adott célhoz vezető szokásosan gondos — s e fogalmi körben természetesen esetenként hibázó — magatartást kell szem előtt tartani. Az emberek többsége (az átlagember) kiszámítható valószínűséggel dönt egyazon helyzetben hibásan vagy jól. Ugyancsak kiszámítható gyakorisággal követi a hibátlan, korrekt döntések sorozatát a modellnél is a rossz döntés. Ha e két szempont alapján a konkrét alany nem tér el a többségtől: hibás döntését tényként kell tudomásul venni, de azért elítélni nem lehet.

### *1.2. A szükségszerű és a véletlen dialektikájáról*

Már az előzőek során is megkíséreltük érzékeltetni, hogy a gondatlan bűnözéssel foglalkozó kutatások, a rájuk épülő vagy mellettük kialakuló — főként kriminológiai, büntetőjogi, pszichológiai, szociológiai, pedagógiai — teóriák egyik „Achilles sarka” a konfliktus-szituációk, különféle szabályszegések megvalósulása esetén. A témakör kapcsán kialakított — olykor merőben ellentétes — nézetek is általában ezen a területen ütköznek meg egymással. Tapasztalataink szerint az itt kikristályosodó felfogások (ha ilyenekről egyáltalán beszélhetünk) erről a valóságmezőről tevődnek át a gondatlanság kevésbé a<sup>1</sup>külvilág szeme előtt lejátszódó területeire.

Hazánkban — jogi megközelítésben — kétségtelenül a legbehatóbban Viski László foglalkozott a témával. A nemzetközi irodalom részletes feldolgozása útján munkájában (21/20., 130., 31., 39., 206. és 457.) összegezi az idevonatkozó legfőbb megállapításokat. Ezek a következők:

— A mai közlekedés túlzott követelményeket támaszt az emberrel szemben. Ezt a megállapítást alátámasztani látszik a balesetek ún. Poisson görbe mentén való eloszlása.

— Az eredmény bekövetkezésénél (a kimenetel súlyosságánál) ugyancsak a véletlen játszik szerepet. Ez ellentmond az eredményfelelősségre alapozó büntetőjogi elméleteknek.

— A véletlen szerepe ugyanakkor egy másik relációban is előtérbe kerül: kutatási adatok bizonyítják, hogy aki szabályszegő módon szokott közlekedni, annál csupán ott és akkor van szerepe a véletlennek, hogy ezt a szabályszegés-sorozatot hol és mikor követi a baleset.

— A közlekedési szabályszegést elkövetők köre széles. Ehhez képest a szankciók száma elenyésző, s messzemenően a véletlentől függ ennek alkalmazása. Ebből következően a szankcionálás jelenlegi gyakorlata jórészt hatástalan.

— Gyakran nem a szabályszegőtől, hanem a jogsértővel szembenállótól függ, hogy az előbbi hibázása következmény nélküli szabályszegésben vagy az emberölés speciális esetében fog-e realizálódni. Az eredmény bekövetkezése, ill. elmaradása tehát a szabályszegő szempontjából véletlen tényezőtől függ. Nevezetesen attól, hogy a másik fél tudott-e (vagy amint azt Viski nyomatékosan hangsúlyozza: akart-e) valamit tenni a hibázó személy által előidézett veszélyhelyzet megelőzéséért.

— A baleseteket a véletlenre visszavezető elméletek (akár szakirodalmi, akár ösztönösnek nevezhető közvéleményi háttérmegegerősítést kap) nagymértékben korlátozzák a közlekedési bűncselekmények nyomában járó büntetések preventív erejét.

Adatok állnak rendelkezésre arra, hogy a legsúlyosabb eredménnyel járó baleseteket a legtöbbször pozitív tettesszemélyiségek idézik elő. Más megállapítások szerint viszont (20/140). a halálos baleseteket előidézők bizonyos szempontból más személyiséggel rendelkeznek, mint az egyéb — így különösen a többször — balesetet előidézők.

Az előadottak alapján jól észlelhető, hogy a *véletlen szerepe* a balesetek oksági folyamatában *korántsem tisztázott*. Mind a közvéleményben mind a szakirodalomban olykor merőben ellentétes nézetek is egymás mellett foglalnak helyet. Tény viszont, hogy a véletlen szerepének rendezése egyre sürgetőbb a bűnügyi tudományok területén (természetesen nemcsak ehelyütt). A legutóbbi évtizedtől kezdődően a technikai bűncselekmények megelőzésének forradalmian új elmélete és gyakorlata van kialakulóban. Ennek stratégiája, hatékonysága, sőt még életképessége is nagyban függ attól, hogy a büntető jogtudomány hogyan áll hozzá e fontos kérdéshez. Sajnos egyet kell értenünk Szabó Andrással, aki szerint a gondatlan bűncselekmények oktana mind a mai napig nincs kidolgozva. (19/46.)

A büntetőjog tudományának területén — többek között — a következő esetekben találkozunk a véletlentől a lehetőségen, a valószínűségen keresztül a szükségszerűségig terjedő *döntési*, ill. ítéletalkotási *kényszerrel*:

— Az emberi cselekvést megelőző döntés meghozatalakor. E körben olyan, a büntető anyagi és eljárási jogot egyaránt foglalkoztató kérdések tartoznak, mint a cselekvő ember tudatának képzete valamely cselekedete káros következményéről, tette társadalomra veszélyességéről. Valamely cselekedet és vele együtt járó eredmény közötti kapcsolat, valószínűségi elemek színezik át a szándékosságot csakúgy mint a gondatlanságot.

— A jogalkotó valamely általános vagy részletszabály létrehozásakor szintén a korábban említett fogalomkörben hozza meg döntéseit. Sőt a jogalkotó aszerint sorol egyazon magatartást a bűncselekmények vagy a szabálysértések közé, hogy a konkrét magatartás milyen valószínűséggel jár káros eredménnyel. (16/55).

— A legbonyolultabb — és a helyes döntés szempontjából a legkényesebb — a helyzet a jogalkalmazáskor. Ehelyütt ugyanis az előző pontban vázolt szempontok alapján kialakított felfogást kell alkalmazni az elsőként jelzett körben és az ott érintett személyekkel kapcsolatban. Szűkebb tárgyunknál: a büntető eljárásnál maradvá tehát egyazon problémakör kétszeresen kerül valószínűségi megítélésre. Először a cselekedet, másodsor a cselekedetről alkotott felfogás kialakítása alkalmával.

A valószínűség és a bizonyosság (ez utóbbi lényegében megfelel a filozófiai „szükségszerűség” fogalmának) közötti összefüggéseket a büntető eljárásban, a büntető ítélet meghozatalában Király Tibor nagy részletességgel tárgyalja. (14/279.) Ezúttal pusztán egyetlen gondolatra hívjuk fel a figyelmet. Mivel a bírói belső bizonyosság nem azonosítható az objektív bizonyossággal, az ítélet legjobb esetben a helyes döntés ember által elérhető maximális valószínűségét tartalmazza. Ezért helyes az a kíváncsi, hogy a bíró a valószínűség állapotában ne hozzon bűnösséget megállapító ítéletet, hanem az elérhető eszközökkel a bizonyossághoz jusson el.

A jelenlegi ítélkezési gyakorlat — amelynek tanulmányozása e kutatás egyik feladata — azonban azt bizonyítja, hogy

— egyrészt az objektív és a szubjektív bizonyosság koránt sincs mindig szinkronban;

— másrészt a szubjektív bizonyosság nagyon is szubjektív (különböző fokokon homlokegyenest ellentétes nézetek ártatlanság és bűnösség kérdésében), s olykor teljesen ellentétesek az objektív bizonyossággal. Ne feledjük: egyazon magatartás teljesen jogszerű vagy teljesen jogszerűtlen voltáról való ítélkezés szakértők bevonásá-

val hónapokon keresztül folyik, mindvégig különös szakértelemmel rendelkező személyek körében! De a magatartás tanúsításáról vagy attól való tartózkodástól az ilyen szakmai felvértezétséggel nem rendelkező embernek kell a másodperc tört része alatt döntenie. Neki kell önmagával „zöldágra vergődnie” olyan kérdésekben, amiről azután a jog tudósai hosszan vitatkozva megállapodnak. Mint pl. arról, hogy egyáltalán kellett volna-e másként cselekedni? Volt-e lehetőség más magatartás tanúsítására?

### 1.3. A sértett magatartásának értékeléséről

Az utóbbi évtizedben a kriminológia, a büntetőjog, valamint ezek segédtudományainak örvendetes fejlődése eredményeképpen a mind sokoldalúbb bűnügyi oktatás keretében a tettesen kívül az érdeklődés előterébe került a sértett szerepének tisztázása is. Ezek a tudományos elemző munkák főként a kriminológia körén belül szolgáltak számos új megállapítással, amelyeknek akárcsak vázlatos ismertetése meghaladná e tanulmány kereteit.

A sértetti szerep elemzésekor fontosnak tűnik mindazon ismeretek rövid összegezése, amelyek e témakör kapcsán megállapításra kerültek. Annál is inkább, mert bizonyos absztrakcióval ez a gondatlanság más területére is kiterjeszthető.

A műszaki-tudományos fejlődés negatív kísérőjelenségeit képező ún. technikai bűncselekmények egyik jellemzője a kedvezőtlen *situációk* váratlan kibontakozása. A mesterséges környezeti és eszközrendszerünk tökéletlennek tekinthető. A tökéletlenségét az emberhez és a természeti környezethez való illeszkedési hibákban észlelhetjük. Ezeket a hibákat balesetnek, munkahelyi ártalomnak, környezetkárosításnak nevezzük. (Megjegyezve, hogy igen szoros kapcsolat, sőt átfedés van ezek között a bármikor különálló kategóriák között.)

A mesterséges környezeti és eszközrendszerünk az emberért van, de úgy, hogy igen szoros kapcsolatban áll vele, sok esetben az ember egy-egy technikai rendszer működését tekintve annak „alrendszere” vagy eleme. Ha ilyen rendszert elemzünk, leírunk; melyre az utóbbi időben külföldi és hazai példák is vannak (2., 4., 12.) megfelelő eredményre juthatunk. (Ellentétben azokkal, akik a váratlan nemkívánatos eseményekkel, a balesetekkel kapcsolatban az emberi hibákat 90–95%-ban vélik felfedezni és ezzel egyidőben kimozdulatlanul azt is állítják, hogy a technikai rendszer tökéletes.) Nevezetesen arra, hogy olyan összetett, ismétlődő folyamatok zajlanak le rövid néhány másodperc alatt, amelyben az ember állandó *döntés- és cselekvéskényszer*-ben van. Emiatt nem biztos, hogy egyáltalán tudatosul-e ez a kényszerű cselekvés; továbbá, hogy időben megtörténik-e? Lehet, hogy az ember nincs döntésre alkalmas állapotban, a döntésre gyakran elégtelen, félrevezető, sokféleképpen értelmezhető előzetes vagy közvetlen információkon alapul, de a rendszer elemeként dönteni és cselekedni kényszerül. Így a nem megfelelő döntésre és az azt követő cselekvésre a folyamatot rossz irányba vezeti és bekövetkezhet a baleset. Tehát a rendszer gyenge láncszeme a „hibás” ember.

A rendszer tökéletesítése és fejlesztése helyett a (legtöbbször társadalmi szempontból nélkülözhetetlen) tevékenysége során a balesetet kiváltó embert állítjuk a bűnüldözés fókuszába, holott a *közvetett felelősség* alapján a műszaki szempontból és társadalmilag is elfogadhatatlanul tökéletlen rendszert működtető, azt kifejlesztő személyt lehetne felelősségre vonni. A közvetett felelősségre jobban irányuló bűnüldözési tevékenység feltehetően erősíteni a technikai területen a preventív szemlélet gyakorlati érvényesülését. Mindehhez hozzá kell tenni, hogy az abszolút tökéletes,

teljesen biztonságos rendszerek felépítése lehetetlen. Ezért a veszélyhelyzetbe kerülők szerepe a baleset megelőzésében mindig fontos lesz.

Ebben a rendszerben az elkövető mellett nyilvánvalóan a *sértett* az az elem, aki legtöbbit tehet a baleseti szituációk elkerüléséért. Másként fogalmazva: a sérteknek — mint az események egyik aktív irányítójának — a többi emberrel (így a tettel) — kell megtennie mindent azért, hogy a technika világában társadalomellenes (jogellenes) cselekmény ne következzen be. Ehhez a társadalom semmiféle altruisztikus tulajdonságot nem vár el. Csak azt igényli, hogy minden ember tegyen meg minden tőle telhetőt a más — és saját maga (!) — életének, testi épségének és egészségének védelméért. A sérteknek tehát csak az a feladata, hogy mindent elkövessen e szerep elkerüléséért.

Az eddigi külföldi és hazai (elsősorban az Országos Kriminológiai és Kriminálisztikai Intézetben folyt) kutatások e téren számos, a további kutatást és a megelőzést sokban serkentő megállapításokkal szolgálnak. (Ezek áttekintő összefoglalását és a kérdéskör részletezését ld. legutóbb: 10.)

Egyesek szerint a gondatlan bűncselekmények oksági mechanizmusában a sértek egyáltalán nem játszik olyan jelentős szerepet, amely e szerep behatóbb tanulmányozását indokolná. Mások szerint — az előbbiekkal homlokegyenest ellentétben — gyakran fordul elő, hogy a sértő és az áldozat egyformán gondatlan, gyakran szerepük egyik pillanatról a másikra vagy egyik szituációról a másikra megcserélődik. E felfogás hívei szerint túlságosan drága a jogvédelem büntetőjogi szankciójával a többé-kevésbé véletlen tettetést sújtani, ugyanakkor a sértek magatartását figyelmen kívül hagyni. (7/11—12.)

Miként a tettesek, úgy a sértettek körében is kiemelten kell vizsgálni azt a kérdést, hogy a viselkedés eltér-e — és ha igen: milyen mértékben — a többségtől. Ez természetesen egyrészt több, másrészt kevesebb, mint a pusztán jogi szempontból való vizsgálódás. A gondatlan bűncselekmények egész rendszerének egybehangolt vizsgálata ugyanis nem egyszer arra az eredményre vezethet, hogy a jogi következményt maga után vonó elkövetői szabályszegés valójában a sértek nem alkalmazkodó és a másik személyt megoldhatatlan, váratlan helyzetbe kergető viselkedésmódja idézi elő.

#### *1.4. A megelőzés lényege, a megvalósulás útja*

Ahhoz, hogy a gondatlan bűncselekmények, szűkebb régióban: a baleseti jellegű cselekmények területén a megelőzést szolgáló fáradozások nagyobb siker reményével kecsegtessenek, az előzőekben csupán jelzésszerűen ismertetett főbb törvényszerűségek egybehangolt érvényesítésére feltétlenül szükség van.

Ezek az intézkedések ki kell zárják, illetőleg a lehetőség alsó határára kell szorítsák a véletlen szerepjátékát. Pontosan körül kell határolniok (definiálniok kell) az *elfogadott kockázat fogalmát*, amelynek lényege a jelenség jellegéből fakadó szűkszerűsége alapszik. Ugyanakkor a meg nem engedett kockázat pontos meghatározását is el kell végezniök és a jelenséghez alkalmazkodó eszközökkel ezek érvényesülését ki kell zárniok. Ez azért lényeges, mert a *közvélemény és a jogi szakvélemény tűrőképessége* ma igen lényeges mértékben eltér egymástól. Miként azt még látni fogjuk: épp a témakör szempontjából kiemelten releváns járművezető-nyalagos konfliktusok esetében már-már úgy is fogalmazhatunk, hogy a jogi álláspont egy hermetikus üvegtetrecben, a külvilág valóságától függetlenül kristályosodik ki. De ezt mégsem állíthatjuk, hiszen másrésztől nem lehet kétséges, hogy a megelőzés

szempontjait a jogi álláspont következetes érvényre juttatása (természetesen több más szempont érvényesítése mellett) szolgálhatná.

Az mindenképpen leszögezhető, hogy

— a hatékonyabb megelőzéshez a jelenleginél tökéletesebb és a valóságjelenségekhez sokoldalúbban igazodó jogi szabályozásra van szükség;

— nyilvántartási rendszer nélkül ez a megelőzési tevékenység a jelenlegihez képest lényeges mértékben nem léphet előre; nyilvántartási rendszerrel viszont a speciális visszaesők jól kikülöníthetők és még súlyosabb következmények előtt hatékonyan kezelhetők;

— jogi — tehát ezúttal kényszerítő — eszközök igénybevételével a kockázatvállalás elviselhető szintre szorítható; ehhez azonban arra is szükség van, hogy a jogi eszközök a körülményekhez igazodva, a tudományos-technikai vívmányok nyújtotta lehetőségek igénybevételével, újmódon kerüljenek felhasználásra.

Ezeket a szempontokat igyekszik érvényesíteni az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsnak a VI. ötéves tervidőszakra szóló középtávú tervében 20. sorszámmal jelzett főiránya, amely a beválási rendszerrel és más hatósági balesetmegelőző intézkedésekkel foglalkozik. Lényegében azt a régi felismerést kívánta a gyakorlatba bevezetni, amely szerint mind egyedi, mind tömegjelenségi szinten a baleseteket számos majdnem baleset (más megfogalmazásban közvetlen veszélyhelyzet vagy konfliktusszituáció) és még több ilyen helyzetet nem teremtő álló és mozgó szabálysértés előz meg.

Jelenlegi körülményeink között az elsőként említett terület — legalábbis a személyi sérüléssel kapcsolatos balesetek vonatkozásában — jól le van fedve; a szabálysértőkkel szemben alapos vizsgálat után — ha ma még nem is a leghatékonyabb, de előre jól kiszámíthatóan és következetesen, büntető intézkedések következnek.

Az utolsó terület (a pusztán szabálysértéseké) szintén — bár az előbb említett-nél lényegesen kisebb határfokkal és következetességgel — a megelőzés előterében van.

Viszont a balesetekhez leginkább hasonlító balesetveszélyes mozgó szabálysértések üldözése ma még jórészt megoldatlan. A soronkövetkező tanulmány ezen a vonalon kísérel meg az első lépéseket megtenni.

## 2. KONFLIKTUSKUTATÁS ÉS BALESETMEGELŐZÉS

### 2.1. Előzmények

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács megbízásából a Szegedi JATE Állam- és Jogtudományi Karán folyt kutatás első szakaszában (1981. első felében) 11 ország idevonatkozó tapasztalatainak rendszerező összegezése útján egybefoglaltuk a konfliktus-kutatás legjelentősebb külföldi eredményeit.

Ennek során ismertettük a konfliktus fogalmával, a konfliktusok súlyossági típusaival, a megfigyelés módszereivel, a megfigyelők kiképzésével, a módszer felhasználási céljaival és a kutatások eredményeivel összefüggő főbb eredményeket, problémákat.

Ugyanebben a tanulmányban röviden felvázoltuk értékelésünket az előzőekben említett témakörökben, továbbá meghatároztuk a legfontosabb hazai tennivalókat. Ez utóbbiak rövid összefoglalása ehelyütt is indokoltnak látszik. Ezek a következők:

— A konfliktus pontos fogalmának kialakítása az egész később végzendő elméleti és különösen gyakorlati feladatok sikeres megvalósítása céljából döntő fontosságú. Tekintettel arra, hogy a közúti balesetmegelőzés egy sokkal általánosabb balesetmegelőző munkának csupán egyik részterülete, fontos, hogy ez a konfliktus-fogalom lehetőség szerint más területeken (üzemi, háztartási balesetmegelőzés, ill. konfliktus) is használható és hasznosítható legyen. Külön kiemelt feladat, hogy a konfliktus mind a személyi sérüléseket nem eredményező,

mind a személyi sérüléssel járó balesettől fogalmilag és gyakorlatilag jól elkülöníthető legyen.

— Ugyanezek az elméleti és gyakorlati megfontolások kellenek a háttérben meghúzódjanak akkor, amikor a konfliktusokat súlyosság szerint is kategorizáljuk. Itt is törekedni kell az egzsákságra, az egymástól elméletileg és gyakorlatilag (bizonyítás-technikailag) egyaránt megfelelően pontos behatárolásra, továbbá arra, hogy ez lehetőség szerint kapcsolódjon a jogi fogalomrendszerben a „veszély”, ill. a „veszélyeztetés” megnevezések mögött meghúzódó tartalmakkal.

— A megfigyelés módszereinek megválasztásakor — az előbbiekkal összefüggésben — elsődlegesen olyan lehetőségek, ill. alternatívák mellett szóljon a választás, amelyek a későbbiek során minimális erőráfordítással a mindennapi hatósági ellenőrző munkában rutinszerűen és széles körben alkalmazhatók.

— Ezzel függ össze a felhasználás célja. A jelenlegi tevékenységgel — beleértve az 1982-ben megvalósítandó feladatokat is — elsősorban a forgalomellenőrzés napi rutinszerű munkáját kívánjuk segíteni, s a belesetmegelőzést erről az oldalról is hatékonyabbá tenni. A „magyar modell” ezért kell tekintetbe vegye az ellenőrzés szemben támasztott igényeket csakúgy, mint a megvalósításhoz rendelkezésre álló személyi és dologi lehetőségeket. Ezen túlmenően — amint arra az anyagban utalás

is van — a propaganda és oktató-nevelő tevékenység szintén talál olyan támpontokat, új elgondolásokat, megoldási módokat, amelyek alkalmasak ez utóbbi területeken tartalmi változások elérésére.

— Munkánkat elsőként — az általános érvényű megalapozáson túlmenően — a hazánkban talán legmélyebb szemléletváltozást sürgető területre: a kijelölt gyalogos átkelőhelyek térségére összpontosítottuk. Így az általános érvényű konfliktusfogalom meghatározásából kiindulva annak fokozatos leszűkítésével jutunk el a munka végső célkitűzéséhez. Hasonló módon az általános érvényű megállapításokból indultunk ki a súlyossági rangsor megállapításánál is.

— Az anyag — elsősorban terjedelmi okok miatt — a külföldi eredményeket tartalmazó I. rész nélkül kerül kibocsátásra. Ezért indokoltnak tartottuk az abban foglaltaknak a jelen munka megértéséhez, megindokolásához, tevékenységünk alátámasztásához elengedhetetlenül szükséges, rövid megismétlését.

A terminológiai háttér kimunkálását követően az első próbavizsgálatok kidolgozására kétféle *megközelítési mód* kínálkozott:

— az általános jellegű összefüggések elemzése és ebből kiindulva eljutni a speciális kérdésekhez (deduktív módszer); vagy

— speciális jellegű összefüggések vizsgálata és az itt szerzett tapasztalatok megfelelő általánosítása (induktív módszer).

Az eddigi elméleti és gyakorlati eredményeket, a kutatás személyi és dologi lehetőségeit, valamint a kutatás legfőbb alapjául szolgáló célokat együttesen figyelembe véve az utóbbi lehetőség mellett történt a választásunk.

Ami az eddigi kutatási eredményeket illeti: szükségessé vált a többféle szemlélet rendszerező elemzése alapján egy, a tudomány legújabb felismeréseit és a jelen magyar viszonyokat egyaránt figyelembe vevő fogalmi, *módszertani alap* kidolgozása. Ez — amint látható lesz — figyelembe veszi a külföldi eredményeket, de a speciális hazai alkalmazási célokat legalább ennyire.

A kutatás jelen szakaszában nem volt — és várhatóan a jövőben sem lesz — arra lehetőség, hogy a témakört teljes szélességében egyszerre vizsgáljuk.

Ebből következik, hogy szükségessé vált az ütemezést a *speciális céloknak* alárendelni. Ismételten utalni kell arra, hogy ezzel a módszerrel egyrészt hatékonyan kívánjuk szolgálni a megelőzést — ezen belül is elsősorban az élet védelmét —, másrészt megfelelő bizonyító eszközt kívánunk adni a bűnüldöző szervezeteknek ahhoz, hogy az észlelt szabályszegéseket a hazai törvényességi előírások maradéktalan megtartása mellett megfelelő biztonsággal bizonyíthassák. Munkánk azt célozza, hogy sikerüljön fokozni a jogbiztonságot, a legszűkebb körre korlátozni az ellenőrzést végrehajtó személy szubjektumából adódó szükségszerű tévedéseket, ezek kizárása útján emelni a rendőri forgalomellenőrző szervek tekintélyét, s a jelenleginél szélesebb körben érvényt szerezni annak a jogpolitikai irányelvnek, amelynek lényege, hogy nem a büntetés súlyossága, hanem a szabályszegés megtorlásának elkerülhetetlensége a döntő.

Amennyiben *hazánk baleseti helyzetét* más — közlekedési szempontból nagyobb hagyományokkal rendelkező — országokkal vetjük egybe, megállapíthatjuk: túl azon, hogy hazánk baleseti — s különösen halálos baleseti — statisztikája nagyságrenddel kedvezőtlenebb, mint az említett országoké, bizonyos viszonylatokban különösen kiáltók az ellentétek. S ráadásul ezek többségét nem lehet a műszaki-technikai színvonal (járműbiztonság, útviszonyok, jelzésrendszer) ma már egyébként is mind kevésbé igaz elmaradottabb állapotára visszavezetni.

Mind az empirikus megfigyelések (külföldiek magyarországi közlekedési tapaszt-

talatai és a magyar közlekedési szakemberek külföldi benyomásai) mind a csupán példálódzó jellegű összehasonlító statisztikai elemzések arra utalnak, hogy a *gyalogos-járművezető relációban* kiemelkedően kedvezőtlen a helyzet. Ezt bizonyítja két adat:

1. Amíg 1980-ban Budapesten 2293 gyalogos személyi sérülés következett be, addig ugyanebben az évben Bécsben 2348. Ez a két számadat talán még számunkra kedvezőbb képet mutat. Azonban amíg Bécsben az elütöttek közül 70 halt meg, addig Budapesten 198. Még kedvezőtlenebb a kép, ha a gyalogosok sérülési, ill. halálozási arányát az összes megsérült, ill. meghalt személyek számához viszonyítjuk. Bécsben a gyalogosok sérülési részvételi aránya az össz-sérüléseken belül 24,1%, addig Budapesten 41,7%. A halálosok körében még nagyobb az ellentét: Bécsben a közlekedésben meghaltaknak 44,6% a gyalogos, míg Budapesten 69,5%-a.

2. A helyzet az országos adatokat figyelembe véve — és egy közlekedési szempontból sokkal biztonságosabb országgal egybevetve — még riasztóbb.

Ezt a következő táblázat illusztrálja:<sup>1</sup>

	Meghalt		gyalogosok		Megsérült	
	száma	aránya az összeshez viszonyítva	száma	aránya az összeshez viszonyítva	száma	aránya az összeshez viszonyítva
Finnország	152	23,4 %	(650)	1302	14,9 %	(8762)
Magyarország	644	39,5 %	(1630)	5694	23,8 %	(23 827)

Jól látható, hogy amíg a közlekedés halálos áldozatainak számában 2,5-szeres, addig a halálos gyalogos balesetet szenvedettek között 4,2-szeres eltérés tapasztalható. A sérülések vonatkozásában az eltérések (2,7, ill 4,4-szeres) lényegében azonos képet mutat. Amíg 100 ezer lakosra Finnországban 3,2 meghalt és 27,3 megsérült gyalogos jut, addig hazánkban 6,1 halott és 54,2 személyi sérülést szenvedett.

Nyilvánvaló, hogy — amint azt a hazai felelősségmegoszlást tartalmazó statisztikai adatok egyértelműen bizonyítják — ezeket a kedvezőtlen számokat a járművezetők és gyalogosok együttesen „hozzák össze”. Nem felejthető el azonban az sem, hogy a két közlekedési partner között az elvárásokban nagyságrendi különbségek vannak.

Fokozott elvárásokat támaszt a biztonsági igényeket szem előtt tartó közlekedési jogszabályozás a *kijelölt gyalogos átkelőhelyeken*. Ennek ellenére ezeken a helyeken 1980-ban 1889 gyalogost ütöttek el. Nem szükséges statisztikai adatokat segítségül hívni annak a megállapításnak az alátámasztására, hogy e körzetekben a forgalombiztonság különösen rossz; fejlett motorizációjú országok körülményeivel egybevetve pedig egyenesen katasztrofális. Ez a megállapítás még akkor is igaz, ha tudjuk: az utóbbi két évben a gyalogos balesetek száma jelentősen csökkent. De továbbra is minden harmadik gyalogost zebrán ütnek el!

A bírói gyakorlat — amely leginkább a Legfelső Bíróságnak a Bírósági Határozatokban közzétett döntéseiben kísérhető figyelemmel — mintegy két évtizede mindent megtesz, hogy a gyalogos elsőbbség tartalmát pontosan körülhatárolja. Ezek a döntések igen szigorúak, s az élettől elrugaszkodottnak lennének nevezhetők, ha a kutatás számára nem volna nyilvánvaló: csak ezek betartása mellett csökkenthető nagyságrenddel a balesetek száma a zebrák térségében. Így nyomatékosan tiltja, — a zebra megtévesztő sebeséggel való megközelítési sebességét. Több ízben kimondja,



hogy a gyalogosnak nem kell megszereznie az elsőbbséget. Esetei döntésekből kitűnik, hogy a zebra 40 km/ó sebességgel való megközelítése is túlzott lehet. A gyalogosnak a zebra teljes szélességében elsőbbsége van.

Eltéktintve azoktól az esetektől, amelyekben a járművezető egyszerűen nem képes elsőbbséget adni, továbbá azoktól a megfogalmazásoktól, amelyek szerint a gyalogos nem köteles ilyen helyeken a környezet elvárásainak megfelelően viselkedni, általában törekedni kell e felfogás gyakorlati megvalósítására. Még akkor is, ha ez ma kissé illuzórikusnak tűnik. (Csupán jelzésszerűen utalunk arra, hogy a zebra-törvénynek csak akkor lehet érvényt szerezni, ha az átkelőhelyek száma nagyságrenddel csökken. Jelenleg ugyanis a gyakori lassítás, ill. folyamatosan alacsony sebesség miatt a gyalogosnak kijáró elsőbbség — fejlett autós országokból oly jól ismert — érvényre juttatása esetén a forgalom összeomlana.)

Ezek voltak azok a főbb szempontok, amelyek arra ösztönöztek, hogy a konfliktus-kutatást az első szakaszban e helyre összpontosítsuk. Még további megfontolások is szerepet játszottak. Így:

— Ezekben a körzetekben a jogok és kötelezettségek viszonylag pontosan meghatározhatók, mérhetők és értelmezhetők.

— A konfliktushelyzetek száma viszonylag magas, ugyanakkor a veszélyességük kiemelkedően nagy.

— Azok a járművezetők, akik hajlandók a szó szoros értelmében csupasz emberi életet is kockára tenni, azok a közlekedés egyéb viszonyai között is az átlagosnál kevésbé állják meg a helyüket. Nyomós érv szól amellett, hogy ezek a személyek a járművezetői közösségből erre legalkalmasabb módon kikülonításra kerüljenek. Akár azért, mert értékrendjük hamis, (a dologi jellegű értékek megelőzik a személyit, bár ez ritkább) akár azért, mert értékrendjükben a személyi és a dologi értékek egyaránt a rangsor végén foglalnak helyet.

— Az itt nyert tapasztalatok a balesetmegelőzési tevékenységben jól hasznosíthatók lesznek. A mérésekkel bizonyított közlekedési szokások feltárása útján lehetőség nyílik olyan közlekedési magatartásforma kialakítására, amelynek — a járművezetői szokások megváltoztatása következtében — a járművezető-gyalogos közötti partnerkapcsolat a kölcsönös bizalmon és nem a kölcsönös félelmen alapul. Feltételezzük ugyanis, hogy az itt bekövetkező konfliktusok egy része nem a fenti hamis értékrendre, hanem tudásbeli hiányosságokra vezethető vissza.

Szemléletünk teljes mértékben egybevág az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács által a VI. ötéves tervidőszakra meghatározott *középtávú tervének fő célkitűzéseivel*. E program előírja:

— az emberelutések számának csökkentését a járművezetők és a gyalogosként közlekedők konfliktusainak felismerése és önkéntes megszüntetése útján (1982);

— az emberelutések számának csökkentését a járművezetők és a gyalogosként közlekedők konfliktusainak megfigyelése és hatósági intézkedések segítségével (1983);

— a lakott területen belüli, emberelutetés szempontjából veszélyes helyek és az ott adódó veszélyek felismerése által (1984);

— a lakóterületek közlekedési szempontból való helyes kialakítása által (1985).

Az ötéves tervben külön *balesetmegelőzési főirány szolgálja a gyalogos-biztonság fokozását*.

Ennek keretében

— elő kell segíteni a biztonságos gyaloglás érdekében való kutatási munkát,

— el kell érni a járművezetők — gyalogosként közlekedők biztonságát elősegítő partnerkapcsolatának kialakítását folyamatos nevelési program során,

— elő kell segíteni a biztonságos települési mintaterület létesítését.

Az említett főirányt — a balesetmegelőzés komplex rendszerén belül — *más főirányok*, illetve részprogramok is segítik. Ilyenek elsősorban a biztonságos sebesség elérését szolgáló főirány, az okkutatással-neveléssel foglalkozó programok — s nem különben a hatósági balesetmegelőző intézkedések fejlesztését szolgálni hivatott, jelen 20. főirány.

Az 1981. évi *balesetmegelőzési akcióprogram* alapját képező szakanyag (Szilháti Sándor: Biztonságos gyalogos átkelést!) felhívja a figyelmet a következőkre:

1. A gyalogosok számára védetté nyilvánított helyeken a járművezetők hibás magatartásából származó balesetek aránya igen magas (52,3%) amely elsősorban az elsőbbség meg nem adásából származik. Külön ki kell emelni a sebesség szerepét, mivel az elsőbbség megadására irányuló első lépés a sebesség csökkentése. Ezt a közlekedési szabályok is előírják.

2. A kutatási tapasztalatok birtokában nyilvánvaló, hogy a szubjektív biztonságérzet a járművezető esetében — védett vagy védettebb helyzetéből adódóan — túlzottan nagy. A járművezetők közül még sokan nem érzik eléggé azt, hogy a jármű a sérülést kiváltó eszköz.

3. A közlekedés zavartalanságának biztosítására irányuló magatartás nem a gyalogosok sajátja.

4. Ezek a tények nyilvánvalóvá teszik a járművezetők nagyobb felelősségét a biztonságosság elvének érvényre juttatásánál.

5. A kijelölt gyalogos átkelőhelyeken — noha az utóbbi két évben a helyzet némi javulásának is tanúi lehetünk — 1975 óta a tendencia növekvő irányzatú.

6. A járművezetők a gyalogos átkelőhelyekre előírt szabályokat rutinszerűen nem tartják be. A kötelező érvényű „mérésékelt sebességgel” való megközelítést semmibe veszik, sőt jelentős részük a gyorsítást használja fel szándéka közlési eszközüül.

7. Részint járművezetői, részint gyalogosi megfontolásokból, más-más módszerekkel ún. kommunikációs harc alakul ki ezekben a körzetekben a vélt vagy valós elsőbbség megszerzéséért és megtartásáért.

8. A viselkedés hibás feltevéseken alapul: a járművezető feltételezi, hogy a járdán várakozó gyalogos nem fog elindulni, vagy az átkelést már majdnem befejező gyalogos nem fog megállni; a gyalogos feltételezi, hogy a járművezető is ugyanolyan könnyen meg tud állni, mint ő.

Az idézett szakanyag nemcsak rögzíti, de meg is indokolja, hogy — nemcsak a zebrák körzetében, hanem általában — miért terheli *nagyobb felelősség* a járművezetőt. Ezek:

1. A szabályokat neki kell jobban ismernie; nem csak a saját jogait és köteleseégeit, de a gyalogosét is.

2. A gépjárművezetői engedély birtoklásának alapfeltétele az egészségügyi és a járművezetői alkalmasság.

3. A járművezetőnek számolni kell azzal, hogy a gyalogos az ő számára nehezebben észlelhető mint fordítva. Ezért a gyalogosnak arra a hamis feltételezésére is tekintettel kell lennie, amely szerint ha ő észlelte a járművezetőt, úgy nyilvánvalóan az is ezt tette.

4. Az előzőekből adottan a járművezető a közlekedési szabályokat maradéktalanul betartva sem bízhat abban, hogy a gyalogosok is ezt fogják tenni.

A kijelölt gyalogos átkelőhelyeken a gyalogos átkelés biztosítása és a *járművezetők helyes magatartásának kialakítása* érdekében a következő szempontok különösen fontosak:

1. A járművezetőnek a kijelölt gyalogos átkelőhelyek körzetében kötelessége a gyalogos mozgást állandóan figyelemmel kísérni.

2. A járművezető ezeket a helyeket csökkentett sebességgel közelítse meg, hogy a gyalogos átkelési szándékát idejében fel tudja ismerni, s számára képes legyen elsőbbséget adni.

3. A gyalogos átkelési szándékára utaló magatartásformák időbeni észlelése érdekében ezeket figyelnie kell.

4. Az előzőekben észlelt esetekben fel kell készülnie az elsőbbségadásra.

5. Az átkelési szándék felismerésekor a járművezetőnek idejében kell csökkentenie sebességét és elsőbbségadási szándékát célszerű kézzelzáróval megerősítenie.

Az előzőekben vázolt tevékenységi alapelvek, valamint a gyalogos balesetekkel kapcsolatos törvényszerűségek, a megelőzésüket szolgáló hivatott elképzelések egyértelműen kijelölik a *jelen munka kettős feladatát*:

1. A saját főirány szempontjait figyelembe véve hatékony eszközt bocsátani a szabályszegők ilyenirányú viselkedésének kétségtelen megállapítására és az elkövetett szabályszegés bizonyítására.

2. A biztonságos gyalogolás programjának támogatására, valamint az e témakörben folyó munka balesetmegelőzési propagandatevékenységének elősegítésére hasznos információkat nyújtani.

## 2.2. A konfliktus fogalma

A konfliktus-fogalom *nemzetközi* irodalmának összegezése során kiválasztásra kerültek azok a legfontosabb szempontok, amelyek egy ilyen definíció rögzítéséhez feltétlenül szükségesek. Ezek a következők:

— a közlekedésnek kapcsolat-relációba kerülő résztvevői közötti út (tér) és időviszonyok (különbségek);

— a résztvevők mozgási iránya, sebessége és dinamikája (azonos sebesség, gyorsítás, lassítás);

— az irányban, sebességben és dinamikában bekövetkező — partnerkapcsolat-specifikus — változás.

Lényegében ezen elvek alapján fogalmazódott meg az a meglehetősen elvont konfliktus-fogalom, amelyet a témakörrel foglalkozó második nemzetközi konferencia résztvevői magukévá tettek. Eszerint a közlekedési konfliktus olyan megfigyelhető szituáció, amelyben két vagy több úthasználó (közlekedési résztvevő) közeledik egymáshoz időben és térben olymértékben, hogy az összeütközés küszöbön áll, ha mozgásuk változatlan marad.

## 2.2. A magyar konfliktus-fogalom meghatározása

Amikor — a nemzetközi tapasztalatokra is figyelembe véve — a *hazai* konfliktus-fogalom meghatározására törekszünk, célszerű egyrészt kizárásos, másrészt bennfoglalásos alapon tisztázni a konfliktus fogalmi körében számításba jövő elemeket. Ezek: a közlekedés résztvevői, a közlekedéshez tartozó (tér- út-) és időtartományok.

Alapul azt vesszük, hogy a konfliktus alapja a forgalmi szempontból releváns *partnerkapcsolat*. Ennek szem előtt tartása mellett kizárjuk a vizsgálódásból az ún. egyes balesetekhez vezethető veszélyhelyzeteket, mint amilyen a közlekedési partnerkapcsolatot nélkülöző, legtöbbször relativ gyorsra visszavezethető pálya-elhagyás, szilárd tárgynak ütközés, felborulás. Igaz ugyan, hogy ezek a cselekmények is képezhetnek szabálysértést, azonban a veszélyeztetés — jogi és köznapi értelemben

egyaránt — tipikusan a hibázást elkövető ellen, legfeljebb a járműben tartózkodó és aktív megelőzésre többnyire képtelen személyek ellen irányul. A jelenség baleset-megelőzési szempontból sem túlságosan releváns abból kiindulva, hogy az ilyen jellegű balesetek száma — a balesetek össz-számához viszonyítva — csekély.

Ugyanezen vezérelv szem előtt tartása mellett viszont a fogalomban benne foglaltatnak mindazon közlekedési résztvevők forgalmi kapcsolatait, amelyeknek során a partnerek a közlekedésben bármilyen formában tevékenyen résztvesznek. Eszerint tekintetbe kell venni a mozgó járműveken kívül a forgalmi okból álló vagy éppen megálló járműveket csakúgy, mint az úttesten tartózkodó, azon áthaladni kívánó (álló vagy mozgó helyzetben levő) gyalogosokat.

A nemzetközi alapokról elindulva, a fentiek alapján *konfliktus*nak tekintjük továbbiakban azt az eseményt, amelynek során a közlekedésben résztvevők mindegyike (vagy legalább egyike) haladási sebességének és/vagy/haladási irányának hirtelen megváltoztatásával kerüli el az összeütközést.

Konfliktusnak tekintjük továbbá azt az eseményt is, amely a közlekedők reagálása nélkül történik, ha ennek ellenére valamelyik konfliktus-típusnak megfelelően térben és időben meghatározott súlyossági osztályba sorolható.

*2.2.b) A kijelölt gyalogos átkelőhelyek körzetében keletkező járművezető-gyalogos konfliktus (a továbbiakban röviden: járművezető-gyalogos konfliktus) fogalma*

E fogalom meghatározásánál az 1/1975 (II.5.) KPM—BM számú együttes rendelet (KRESZ) 43. § (1) — (3) bekezdéséből indulunk ki.

Ezek szerint.

„(1) Kijelölt gyalogosátkelőhelyen a járművel a gyalogosoknak elsőbbséget kell adni”.

„(2) Azt a helyet, ahol az (1) bekezdés értelmében a gyalogosnak elsőbbsége van, járművel csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni úgy, hogy a vezető elsőbbségadási kötelezettségének — a szükséghez képest megállással is — eleget tudjon tenni, és e kötelezettségének teljesítése tekintetében a gyalogosokat a jármű sebességével ne tévessze meg.”

„(3) A kijelölt gyalogosátkelőhely előtt álló jármű mellett meg kell állni és továbbhaladni csak akkor szabad, ha a vezető meggyőződött arról, hogy azt a gyalogosok elsőbbségének megsértése nélkül megteheti.”

Az előzőekből eredően tehát a döntő konfliktus (és baleset) megelőző magatartás a zebra mérsékelt sebességgel való megközelítése úgy, hogy a vezető elsőbbségadási kötelezettségének — a szükséghez képest megállással is — eleget tudjon tenni; továbbá, hogy a gyalogosokat a jármű sebességével ne tévessze meg.

A hatályos jog előírásait a konfliktus-fogalom korábbi általános érvényű meghatározásával egybevetve a következőkben pontosítható a *járművezető-gyalogos konfliktus fogalma*:

1. A járművezető-gyalogos konfliktus az az esemény, amelynek során a járművezető elsőbbségadási kötelezettségének minden szempontból eleget tehetne (a gyalogátkelőhely előtti megálláshoz szükséges mértékben, időben lassíthatna), de ennek ellenére csak később, hirtelen fékezéssel és/vagy/haladási irányának hirtelen megváltoztatásával kerüli el az elütést. A járművezető elkerülési manővereivel egyidőben a gyalogosok részéről is történhet elhárítás: megállás, visszalépés, visszafordulás, futás.

2. Járművezető-gyalogos konfliktusnak tekintjük azt az eseményt, is, amelynek során a járművezető az elsőbbségadási kötelezettségének minden szempontból eleget tehetne (a gyalogátkelőhely előtti megálláshoz szükséges mértékben, időben

lassíthatna), de nem teszi. Az ebből következő esemény súlyosságára nem reagál, semmiféle elhárító műnövert nem tesz, vagy éppen súlyosbítja a helyzetet a gyorsítással. A baleset elkerülése kizárólag a gyalogos elhárító magatartásán (megállás, visszalépés, visszafordulás, futás) múlik.

3. Járművezető-gyalogos konfliktus az az esemény is, amelynek során a járművezető az elsőbbségadási kötelezettségének minden szempontból eleget tehetne (a gyalogátkelőhely előtti megálláshoz szükséges mértékben, időben lassíthatna), de nem teszi. A balesetveszélyt egyik fél sem érzékeli, arra semmiféle módon nem reagálnak, a baleset csak a véletlen hatására (útidő differencia) marad el.

Ezek mindegyike besorolható az 1—3 súlyossági kategóriába — az ott megadottak szerint.

Megjegyezzük, hogy az ezúttal nem részletezett gyalogosok által kiváltott gyalogos-járművezető konfliktus szorosan kapcsolódik e meghatározásokhoz. Azzal a változással, hogy az elsőbbséggel a gyalogosok olyan helyzetben akarnak élni, amikor a járművezető már nem képes azt megadni. Ennek a leggyakoribb formája a féktávolságon belül hirtelen jármű elé lépés. A járművezetők részéről elhárító akciók ebben az esetben is elvárhatóak.

Ezúttal kívánunk utalni arra, hogy az 1—3 alatti felsorolás még csak fogalmi definiálás. Az ezek figyelembevételével kialakítható súlyossági rangsorral a következő pontban foglalkozunk.

### 2.3. A konfliktusok típusai súlyosságuk szerint

A kutatás I. részében részletesen ismertetésre kerültek a különböző országokban az egyes kutatások során érvényesített szempontok a konfliktusok súlyosságának megítélése szempontjából.

Ehelyütt előljáróban szükségesnek látszik utalni arra, hogy az ilyen osztályozás — noha közös elvek alapján, de — különböző praktikus célokat szolgál egyrésztől a kutatás, másrésztől a jelen munka feladatát képező gyakorlati és forgalomellenőrző munka szempontjából.

#### 2.3.a) A konfliktus és a baleset néhány összefüggése

A súlyossági rangsorolás mindenképpen előnyt jelent az „igen-nem” válaszra épülő értékeléssel szemben. Elegendő ehelyütt arra a viszonylag régi megállapításra utalni, amely szerint a baleseteket számos veszélyhelyzet és még több szabályszegés előzi meg. A nagy számok törvénye alapján — tehát statisztikai szinten — ebből az a következtetés vonható le, hogy minél inkább sűrűsödnek a konfliktushelyzetek, annál nagyobb a valószínűsége a balesetnek. Ezt tovább bontva az is kitűnik, hogy a konfliktusok körén belül minél gyakoribbak a súlyos *konfliktusok* (vagy másképpen megközelítve a kérdést: egyazon konfliktusszámon belül minél inkább eltolódik az arány az enyhébbektől a súlyosabbak felé), annál nagyobb a valószínűsége a csak anyagi kárral, majd személyi sérüléssel is járó balesetnek. Ez a megállapítás — az eddigi külföldi kutatások döntő többsége alapján — elsősorban hely —, másodsorban személyspecifikus.

Vannak ugyanakkor olyan kutatások, amelyek a konfliktusok előidézői és a balesetek okozói között találnak olyan szoros kapcsolatot, amely egyértelműen prognosztizálná a veszélyhelyzetet teremtők balesetokozóvá válását. A tekintetben azonban egyetlen kutatás sem mondott még ellent, hogy a konfliktushelyzetet teremtők

—a kár lesz a konfliktusnak nyilvánvalóan és nyomban baleset a következménye vagy sem; akár a konfliktushelyzetet előidézők besorolhatók a balesetező személyiség kategóriájába akár sem — a közlekedés nyugodt menetét erőteljesen rontják, az emberi megterhelést fokozzák, s így közvetve nem csekély esetben szerepelnek, mint egy más időben és más helyen bekövetkező baleset felelősségre már nem vonható okozói.

A kutatások többsége azonban azt a megállapítást igazolja, hogy a veszélyhelyzetekben az átlagosnál gyakrabban résztvevők a balesetekben is gyakrabban vállalnak szerepet. Nem hagyható ugyanis figyelmen kívül, hogy a konfliktus (veszélyhelyzet), a csak anyagi kárral járó, illetve a személyi sérülést is eredményező baleset között a fizika törvényei által irányított út-idő relációk olyan jelentős szerepet játszanak hogy egyrészt a súlyos eredmény bekövetkezése, másrészt annak elmaradása (az út-idő különbség csekélyisége, valamint az ilyen szituációkban szereplő tömeg- és erőtenyezők nagysága miatt) igen gyakran a véletlen műve.

Jogpolitikai szempontból tehát döntő, hogy a balesetekhez vezető magatartásokat már kialakulásuk folyamatában kíséreljük meg észlelni, s deviáns viselkedési formák ellen lehetőleg mér a káros eredmény bekövetkezése előtt lépünk fel.

Ezt a felfogást tükrözi — még a legsúlyosabban megítélendő cselekmények körében is — a sok évtizedes jogelmélet. Elegendő ehelyütt utalni arra, hogy a büntető törvénykönyv a foglalkozás körében ma is üldözendő cselekménynek tartja az élet, testi épség, egészség közvetlen veszélyeztetését. A legutóbbi időig nem volt ez másként a közlekedés körében sem. Csupán bizonyítástechnikai és más adminisztratív, de nem jogelméleti megfontolások játszottak szerepet abban, hogy a közlekedés körében megvalósításra kerülő gondatlan veszélyeztetés ma nem büncselekmény. (Remélhető, hogy a jelen témakidolgozás jelentős segítséget nyújt e körben is a bizonyítási eljárás egzaktságának biztosításához.)

A mai helyzet fonákságát mi sem bizonyítja jobban, mint hogy egy sor, a forgalom biztonságát legfeljebb absztrakt módon sértő (de közvetlenül) nem veszélyeztető magatartáshiba szabálysértési úton megtorlásra kerül, ugyanakkor a forgalom biztonságát legsúlyosabban veszélyeztető cselekmények zöme semmiféle következményt nem von maga után. (Ez az ellentmondás természetesen fennáll az imént említett, absztrakt módon jelentkező — tehát balesetveszélyt távolról sem magában rejtő szabálysértések büntetési és a balesettől olykor alig elválasztható csak anyagi káros közúti események megítélési gyakorlata alkalmával is.)

Amennyiben az imént röviden vázolt ellentmondásokat helytállóknak ismerjük el, joggal várható el egy új kezdeményezéstől az is, hogy annál szigorúbban ítéljük meg egy konfliktushelyzetet — benne a szereplők magatartását —, minél kevésbé válik el akár a közvetlen személyi sérülés előidézésétől, akár a csak anyagi káros összeütközéstől. A súlyossági rangsor felállítása tehát témakörünk szempontjából ezért lényeges. Nyilvánvaló, hogy minél nagyobb a baleset bekövetkezésének az esélye, annál súlyosabban ítéendő meg a hibázó magatartása.

### 2.3.b) *A magyar konfliktus-súlyozás alapelvei*

Mielőtt a konfliktusok súlyosságára vonatkozó álláspontunkat rögzítenénk, célszerűnek látszik visszaidézni, hogy a *nemzetközi* témakollokviumokon milyen *szempontok* érvényesítését jelölték meg szükségesnek. Ezt megelőzően azonban utalni kell azokra a vitákra is, amelyek ezzel kapcsolatban felmerültek. Ezek lényege akörül folyt, hogy a súlyossági rangsor mire (milyen ún. független változóra) építsen:

- csak az elhárító akció súlyosságára,
- ha az elhárító akció nem sikerült, csak a végeredmény súlyosságára,
- mindkettőre?

Az előzőekben megadott és részletesen megindokolt konfliktus-fogalom fényénél nyilvánvaló, hogy esetünkben csak az elsőként megjelölt szempont jöhet számításba.

A rögzített *irányelvek* a következők voltak:

— A súlyossági határértéket rögzíteni kell. Ez általában a várt konfliktus vagy az észlelt összeütközés mértéke.

Az elsőként megjelölt irányelv — fogalmi terminológiánk alkalmazása mellett — tovább szűkíthető. Nyilvánvaló, hogy a hazai konfliktus-kutatásnak csak a várt konfliktus súlyosságának mértékéhez (pontosabban: a várható összeütközésnek veszélye közelségéhez, a potenciális következményekhez) kell igazodnia.

Ahhoz, hogy egy ilyen súlyosság szerinti rangsorolás e kutatás fő céljával (rendőri rutinellenőrzés során történő alkalmazhatóság) is összhangban legyen, s ne csupán ismeretszerzési célokat legyen hivatva szolgálni, a következő, elsősorban gyakorlatias megfontolásokat feltétlenül szem előtt kell tartani:

1. Az egyes súlyossági kategóriák egymástól mind elméletileg, mind gyakorlatilag jól elválaszthatók legyenek.

2. Az egymástól világosan elválasztott súlyossági fokozatok megbízhatóan mérhetők legyenek abból a célból, hogy a későbbiek folyamán a súlyossági fokozat szükség szerint bizonyítható (dokumentálható) legyen.

3. A kategóriák (az enyhébbtől a súlyosabb felé) igazodjanak ahhoz a növekvő veszélyhez, ami az út-idő különbség elmaradása vagy az egyik közlekedési partner elhárító magatartása nélkül bekövetkezhetett volna.

A külföldi kutatási eredmények tanulmányozása során arra a megállapításra jutottunk, hogy — az előzőekben már vázolt megfontolások minél tökéletesebb érvényre juttatásának biztosítása céljából — egy háromfokozatú súlyossági rangsor alkalmazása válik szükségessé. Ezt a rangsort előbb elméletileg definiálni, majd a konfliktusban résztvevők speciális jellemzőire tekintettel a különféle partnerkapcsolatokra vonatkoztatva gyakorlatias tartalommal kell megtölteni.

A teljesen egységes tartalmi definíció főként azért nem lehetséges, mert a különböző közlekedés-partneri viszonyokban az emberi élet sérelmének esélye nagyságrendileg tér el egymástól. Nyilvánvalóan más magatartás várható el egy gépjárműgyalogos vagy egy gépjármű-kerékpáros relációban és megint más egy gépjármű-gépjármű relációban. A rangsor felállításánál ugyanis nem felejtendő el az egész balesetmegelőző tevékenység legfőbb célja: első vonalban az emberi élet, második vonalban a testi épség, egészség, harmadik vonalban a vagyon védelme. Ebből a szempontból annál súlyosabb egy viselkedés (döntés) megítélése, minél magasabbra rangsorolt értékek kerülnek veszélybe. Ennek egy másik metszete az a már említett szemlélet, amely a döntést (annak hibáját) annál súlyosabbnak ítéli meg, minél inkább veszélyezteti a súlyossági rangsorban előbbre helyezett értékeket.

Tekintettel arra, hogy a konfliktusok egyes fokozati — legalábbis a jelen munka szempontjából — jogi konzekvenciákat is maguk után vonnak, nem elhanyagolható szempont, hogy a szituáció-megítélési és a jogi kategóriákat egymásnak lehetőség szerint megfeleltessük. A továbbiakban — a legalábbis a legsúlyosabb fokozatban — ez meg fog történni.

A korábban már említett hármas súlyossági rangsor egyes *kategóriái* és azok általános jellegű definiálásai a következők:

1. Enyhe konfliktus: a közlekedés megszokott nyugalmi rendje megszűnik. Szükség esetén a közlekedés egy vagy több résztvevője — a súlyosabb fokozatok bekövetkezésének meggátolása, illetve egy esetleges baleset elkerülése érdekében — korábbi haladási sebességét és/vagy menetirányát a potenciális-kollízióponttól mért bizonyos intervallumok között megváltoztatja.

2. Mérsékelt konfliktus: A közlekedés egy vagy több résztvevője a legsúlyosabb fokozat meggátolása, illetve baleset elkerülése érdekében korábbi haladási sebességét és/vagy/menetirányát a potenciális kollízióponttól mért bizonyos — az előbbinél rövidebb — út-idő intervallumok között megváltoztatja.

3. Súlyos konfliktus: A közlekedés egy vagy több résztvevője a baleset elkerülése érdekében korábbi haladási sebességét és/vagy/menetirányát a potenciális kollízióponttól mért bizonyos — az előbbinél rövidebb — út-idő intervallumok között megváltoztatja. E kategóriába tartoznak azok a konfliktusok is, amelyeknél a haladási sebesség vagy a menetirány megváltoztatására nem kerül sor, de erre az idő rövidsége miatt nem is volna lehetőség. Továbbá ugyanide nyerne besorolást azok a konfliktusok is, amelyeknél a haladási sebesség és/vagy/a menetirány megváltoztatása már nincs kontroll alatt (pánik- vagy vészreakciók).

Ebben a rendszerben a harmadik, súlyos fokozat lényegében egybevág a büntetőjogból jól ismert *közvetlen veszély* fogalmával.

Ez a kategorizálás — amennyiben az egyes fokozatokat a korábbiakban már említett szempontok alapján megfelelő, konkrét tartalmakkal is meg sikerül tölteni — több szempontból is *kedvező feltételeket* teremthet a közlekedésbiztonság további fokozása érdekében. Ezek közül az első helyre kívánkozik annak megítélése, hogy — a közlekedés mai helyzetét, a forgalomellenőrzéssel foglalkozók személyi és dologi körülményeit egyaránt figyelembevéve — a forgalom biztonságosabbá tétele érdekében bizonyos fokozatosság valósítható meg. Lehetőség nyílik arra, hogy elsőként a legsúlyosabb fokozatot megvalósítók ellen lépjunk fel: sőt e körben is a legveszélyesebb magatartásformák ellen. De további előnyt jelent, hogy a közvetlen veszély és a súlyos konfliktus egy szintre helyezésével a korábban dekriminalizált események esetleg ismét — bizonyíthatóságuk megnövekedése által — a legszigorúbb *büntetési* kategóriában legyenek elbírálhatók. Segítséget nyújt az egyéniesítéshez, amely nem az absztrakt módon legveszélyesebb szabálysértőkkel (a kiemelt szabálysértéseket elkövetőkkel) veszi fel a harcot, hanem a situációs-specifikusan kiemelkedően veszélyes magatartást tanúsítókkal szemben.

Nem hanyagolható el a balesetmegelőzés másik fontos területe: a *nevelés* és a *propaganda*. Míg a jogi eszközöket a legsúlyosabb jelenségek meggátolására kell összpontosítani, addig a többi balesetmegelőző média már a két enyhébb fokozat lehetőség szerinti ritkítására is lehet összpontosítani. Azáltal, hogy az e körökben létrejött konfliktusokról is — tömegjelenségi szinten — pontos mennyiségi és minőségi ismérvekkel rendelkezünk: könnyebb lesz az általános megelőzéssel foglalkozók munkája is.

### 2.3.c) A járművezető-gyalogos konfliktus súlyozásának alapelvei

Az előadottak alapján a konfliktusok súlyossági rangsoránál (az elméletileg már felvázolt keret tartalommal való megtöltésénél) — gyalogosrelációban — a következőkből indultunk ki:

1. A gyalogos biztonsága csak oly módon garantálható, ha gyakorlatilag kijárt az elütés lehetősége a kijelölt gyalogos átkelőhelyeken. Ez csak azáltal válik lehetővé, ha figyelembe vesszük a közlekedési résztvevők számára előírt parancsokon



kívül azok közlekedési szokásait is. Megállapítható, hogy — miként a közlekedésben másutt, úgy itt is — a hazai közlekedés résztvevőire a fejlett motorizációjú országokéhoz képest nagyobb megterhelés jut. Ezt azonban nem a felelősségi elméleten, hanem a kölcsönös partnertiszteleten alapuló viselkedésformák kialakításán keresztül lehet elsősorban csökkenteni. Ennek előfeltétele azonban, hogy a közlekedés résztvevői tudomásul vegyék a jelenlegi szokásokat. Teljesen indokolatlan a járművezetők megterhelését épp ott csökkentett mértékben elvárni, ahol az emberi élet sérelmének legnagyobb a veszélye.

2. A gyalogosbalesetekkel kapcsolatos hazai kutatások eredményei ma már megalapozzák azt a propaganda célokra is felhasznált megállapítást, miszerint a járművezető kezében van a volán, s vele együtt a döntés is. Igaz ez különösen olyan helyzetekben, ahol viszonylag egyszerű, ún. „igen-nem” döntést kell hozni. Viszont korántsem közömbös, hogy a kedvező (tehát elsőbbségadásra irányuló) döntés hogyan került végrehajtásra. Megállapításunk szerint ez csupán akkor megfelelő, ha az a gyalogosban a biztonság szubjektív érzetével párosul.

3. Ez a felfogás érvényesült az ezévi elővizsgálatokban, amelynek részltetezésére, az eredmények értékelésére a következőkben kerítünk sort.

### *2.3.d) A járművezető-gyalogos konfliktusok súlyosságának rangsorolási szempontjai*

Mielőtt az alcímben megjelölt feladat végrehajtására sor kerülhetne, négy szempont részletezése látszik helyénvalónak. Ezek:

- a gyalogosok szokásos mozgási jellemzői;
- a gyalogos-átkelőhelyek megközelítéskor elfogadható járműlassulás (fékezés) mértéke;
- a járművezetői magatartás vész helyzetben;
- a gyalogos-átkelőhelyek megközelítéskor szokásos viselkedési formák — az előzőekben foglaltakkal egybevetve.

Ehelyütt látszik indokoltnak arra utalni, hogy a most és a továbbiakban közlésre kerülő mérések — mind módszereit, mind eredményeit tekintve — csupán elő-, ill. próbakutatásjellegűek. Az itt kapott eredmények szélesebb körű alátámasztására, a módszerek további finomításra szorulnak, amelyek végrehajtása a következő kutatási-fejlesztési fázis (1983. év) feladatát fogja képezni. A rendelkezésre bocsátott adatok tehát nem standardizáltak, következésképpen az eredmények pusztán — tájékoztató jellegűknél fogva — a méréseket végzők, ill. a jelen kutatás irányítónak hozzájárulása nélkül nem hivatkozható, s semmiféle formában nem használható fel.

Joggal tehető fel ezek után a kérdés, hogy miért nem történt meg a mélyreható kutatás? Elsősorban azért, mert a jelen munka feladatához ez nem tartozott hozzá. Ezzel függ össze a másik indok is: a rendelkezésre bocsátott anyagi eszközök ezalkalommal többet nem tettek lehetővé. Így is a mérésekhez felhasznált eszközöket (motoros fényképezőgép, képmagnó, radarpisztoly, lassulásmérő, távolságmérő, a munkában résztvevő gépkocsik) részint a kutatás résztvevői, részint különböző — a kutatásban részt nem vevő — intézmények bocsátották ingyenesen rendelkezésre. Hasonlóképpen társadalmi munkában, szabadidejüket felhasználva vettek részt a kísérleti mérésekben közreműködő személyek. Így a jelen beszámolót mintegy 2,5 millió Ft összéértékű műszerállomány és 50 társadalmi munkaóra emelte a jelenlegi színvonalra.

### 2.3.d) Különböző korú gyalogosok mozgásos (haladási) jellemzői

Tekintettel arra, hogy — amint arról a későbbiekben még részletesen szó lesz — a járművezető-gyalogos konfliktust is út-idő relációban kívánjuk megköziflíteni, ezért számunkra a különböző korú személyek táblázatokból kiolvasható haladási sebessége nem volt kellően informatív. Tekintettel arra, hogy a jelen munka nem kíván igazságügyi szakértői feladatokat ellátni, de annál inkább a mindennapi ember által kézzelfogható információkkal szolgálni, ezért az út-tényezőt a gyalogos lépéshosszában (cm) tartottuk a leginkább kifejezőnek. Ehhez társult az időegység (másodpercen, ill. annak tört részeiben).

A következőkben ismertetésre kerülő mérési eredményeket 50, ill. 100 lépés távolság- és időadatainak átlagolása, valamint egyedi mérések alapján kaptuk.

Különböző korú személyek gyaloglási jellemzői:

Életkor nem	39 (F)	10 (F)	10 (L)	8 (L)	8 (L)	8 (F)	5 (F)
Lépéshossz:							
sétál	72,3	70	65	55	68,1	65,9	68,7
siet	—	80	75	70	—	—	—
fut	154	105	100	95	110	87,4	78,3
egy lépés ideje:							
sétál	1,2	0,5	0,45	0,5	0,5	0,4	0,4
siet	—	0,4	0,4	0,4	—	—	—
fut	0,3	0,3	0,35	0,35	0,39	0,38	0,28

A mérésekből látható, hogy az ember mozgása — s ebben nagyságrendi szempontból felnőtt és gyermek között alig van különbség — rendkívül gyors. 1 másodperc alatt futva 2—3 méternyi távolságot is megtehet, ami közelítően megegyezik egy forgalmi sáv szélességével. A korábbi baleseti okkutatási tapasztalatok szerint ugyanerre a teljesítményre rövid ideig az idősek is képesek. Tehát ilyen, a felkészületlen járművezető számára valósággal robbanásszerű ugrásra minden egészséges ember képes.

Fontos figyelembe venni, hogy a gyalogosmozgás elvileg 360°-ban szabadon történhet, de ugyanakkor bármely pillanatban megszűnhet (pl. megállás elesés miatt).

Mindezek ismételtlen alátámasztják a KRESZ már idézett előírását, amely szerint a járművezető elsőbbségadási kötelezettségének — szükség esetén megállással is — köteles eleget tenni.

### 2.3.d) A járművezetőktől megkívánt magatartás

Miként már említettük, kísérletet kellett tennünk annak pontos, számszerűen is behatárolható megállapítására, hogy a járművezetőktől milyen magatartás várható el, azaz hogyan kell elsőbbséget adni.

A kérdés megoldás mérések útján lehetséges. Ennek érdekében különböző gyakorlatú járművezetők lassítási szokásait kellett megvizsgálnunk olyan körülmények között, hogy a független változó az emberi magatartás legyen.

A mérésorozat elvégzéséhez kilenc, Lada 1200 típusú személygépkocsit rendszeresen vagy gyakran vezető személyt kértünk fel. Életkoruk, vezetési gyakorlatuk csakúgy, mint foglalkozásuk eltérő volt. A mérést az említett típusú gépkocsival,

száraz felületű aszfaltbeton burkolatú, forgalommentes, vízszintes, egyenes (kanyarmentes) úton, szélmentes, napsütéses időben végeztük el. A méréshez Moto-Meter típusú lassulásmérőt használtunk.

A gépkocsivezetők feladata az volt, hogy előbb gyorsítsanak fel kb. 60 km/óra-ra, majd egyenletes sebességű haladás után egy képzeletbeli gyalogos átkelőhely előtt álljanak meg. A gyalogos átkelőhely jele 3 db jelzőkúp volt. Mindegyik járművezetőnek kétszer kellett a feladatot teljesítenie.

Az éppen „szabad”, tehát a gépkocsiban helyet nem foglaló személyek a képzeletbeli zebra szélénél állva azt kellett megfigyeljék, hogy társuk lassítása megfelelő-e abból a szempontból, hogy — féktávolságon kívül — az úttesten való átkelést megkezdjék.

A „gyalogátkelőhelytől” visszafelé az út mentén 10 méterenként 1—1 db jelzőkúpot helyeztünk el 100 méter hosszban. A méréseket motoros fényképezőgéppel rögzítettük. Az első méréssorozatot (2 menet) kivéve a fényképfelvételek a megállás helyétől 126 méter távolságból „normál” (50 mm-es) objektívvel készültek. Ily módon vált lehetővé, hogy a teljes 100 méteres távolságot torzításmentesen rögzíthessük, majd — dialeolvasó segítségével — értékelhessük.

A mérőlapokon látható, hogy a leggyakoribb lassulási maximum  $3 \text{ m/sec}^2$  volt. Két esetben fordult elő a  $3,5 \text{ m/sec}^2$ .

A  $3 \text{ m/sec}^2$ -es fékezések egyike sem tűnt az áthaladó gyalogos szerepét játszó megfigyelő számára ijesztőnek, vészfékezésnek, sőt inkább túlzottan óvatosnak.

A  $3,5 \text{ m/sec}^2$  fékezés volt olyan, amelyet határozottnak, de még nem ijesztőnek ítéltünk. Így tehát kb.  $3,5 \text{ m/sec}^2$  maximális lassulást tartjuk az elfogadható felső szintnek. Az ennél nagyobb lassulással történő fékezés már zavaróan hat az áthaladó gyalogosokra. A lassuláskor kiszámítható a még elfogadható megközelítési sebesség.

E sebességek mellett tehát a megjelölt ponton kezdett  $3,5 \text{ m/sec}^2$  lassulással a gyalogátkelőhely előtt meg lehet állni száraz, a mérési körülményeknek megfelelő úton — ijesztő hatás nélkül. (A lassulást úgy vesszük tekintetbe, hogy az a fékezés megkezdésétől a befejezéséig egy állandó érték.)

A megállási helytől visszamért különböző távolságokban a mérések szerint a következő sebességértékek fogadhatók el biztonságosnak (a gyalogos számára sem ijesztőnek):

s (m)	v (m/s)	(km/h)
10	8,4	30
20	11,8	42,6
30	14,5	52,2
40	16,7	60,2
50	18,7	67,4

### 2.3.d) A járművezetői magatartás veszélyhelyzetben

Annak érdekében, hogy a járművezetőkkel szembeni — a jelenleginél lényegesen nagyobb — követelményeket kellően alátámaszthassuk, szükségesnek látszott röviden tanulmányozni az autósok reakcióit vészhelyzetben. Hiszen ha a járművezető a gyalogátkelőhely felé közeledve (és nem csak itt) nem készül fel idejében és megfelelő módon a teendőkre (jelen esetben a megállásra), úgy amennyiben a másik közlekedési partner nem az általa elképzelt mozgást tanúsítja, ez a járművezetőt váratlan helyzet

elé állítja. Lényegében — a meglepetés hatására — a nyugalmi helyzetétől eltérő módon reagál, mivel a szituáció az ő szempontjából vészhelyzetet jelent.

Tekintettel arra, hogy tudomásunk szerint ebben a vonatkozásban — laboratóriumi kísérletektől eltekintve — hazánkban empirikus („éles”) megfigyelés, mérés még nem folyt, ezért az idevonatkozó külföldi irodalomra vagyunk kénytelenek támaszkodni.

A szakirodalomban *pánikreakció* kifejezéssel illetett viselkedés lényegében két vonatkozásban releváns:

- a reagálás módjában
- a reakcióidő megváltozásában.

A szakirodalomban meglehetősen elterjedt az az álláspont, amely szerint — felnőtt figyelem esetén — ez az idő 0,6—0,8 másodpercig, normális esetben 0,7—0,9 másodpercig szokott terjedni. 1 másodperc szokott lenni a reakcióidő akkor, ha a járművezető az adott forgalmi helyzetre figyel ugyan, de figyelme nem egyedül és kizárólag a később reagálást szükségessé tevő mozzanatra irányul. Bizonyos tényezők ugyanakkor (váratlanság, ijedtség) a reakcióidőt jelentősen megnövelhetik. Az 1,4—1,8 másodperces reakcióidő már figyelmenlenségről tanúskodik. Ijedtség hatására ez az idő akár több percig is tarthat.

A szakirodalomban azonban nem egységes a felfogás a reakcióidő és a baleseti veszély kapcsolatáról. Egyes szerzők szerint a reakcióidő egyenes, míg mások szerint fordított arányban van a baleseti veszéllyel. (21/61.)

Ma már többé-kevésbé eldöntött tény, hogy mind a túl lassú, mind a túl gyors reakcióidővel rendelkező személyek az átlagosnál nagyobb veszélyt jelentenek a közlekedésre. A túlságosan gyors reagálás gyakran párosul hibás döntéssel. (10/166—167)

Kísérleti mérések szerint ijedtség hatására a próbaszemélyek 3%-a 0,7—1,0 mp után, 7%-a 1,5—18 mp után, 30%-a 2,2 mp után, 60%-a 2,5—3,3 mp között lépett a a fékre. (10/200.)

Számunkra sokat mondó az a közelmúltban a Mercedes-Benz cég által lefolytatott *kísérlet*, amely a fenti témában — de a korábbiaknál sokkal több szempontra kiterjedően — folytatott le vizsgálatot. (A Polizei Technik Verkehr c. lap adott róla ismertetést az 1979/6. és az 1980/3. számban.) A következőkben ennek rövid ismertetése következik.

A vizsgálat céljára egy olyan berendezést szerkesztettek, amelynek segítségével előre kiválasztható program alapján — rugalmas gumibábuk helyettesítik az úton felbukkanó gyalogosokat.

Az előre megválasztott program szerint a bábuk mozgását maga a gépkocsi indítja el, amikor egy, az első sorban álló bábuktól 50 méterre elhelyezett hurokdetektor felett elhalad. A berendezést úgy szerkesztették meg, hogy a bábuk — a jármű haladási sebességének függvényében — a hurokdetektor által adott impulzust követő 0,4—5 mp-en belül induljanak el, és keresztezék a járművezető útját. A bábuk az úttest bármely pontján megállíthatók voltak.

A bábukat az út mentén elhelyezett parkoló autókkal vagy más tárgyakkal álcázni lehetett, hogy a hirtelen felbukkanó bábuk a kellő meglepetési effektust is kiválthassák a gépkocsivezetőben.

A járművön mérőberendezést helyeztek el. A mérési eredményeket telemetrikus úton a kiértékelő helységbe vezették, ahol az eredmény — összevetve a bábuk késleltetett mozgásának idejével és a bábuk által megtett úttal — közvetlenül egy képernyőn jelenhetett meg.

A tényleges reagálás megállapításához mérték a kormányzás szögét, a fékerő nagyságát és a gázpedál útját. A járműmozgás rekonstruálásához felhasználták a

hossz- és keresztirányú gyorsulási értékeket, valamint a sebességet. Ugyancsak rögzíthető volt a járműnek a bábuhoz mért helyzete.

A vizsgálatot két különböző kísérleti csoporttal hajtották végre. Az első csoportba 22, különböző életkorú és vezetési gyakorlatú férfi járművezető került. Vezetési tudásuk azonban az átlagot meghaladta.

Mindegyik járművezetőnek — előzetes tréning nélkül — tizenötször kellett a kísérleti útszakaszon végighaladnia 80 km/ó sebességgel. Azonban szabálytalan eloszlásban hétszer a már ismert akadállyal találták magukat szemben. A feladat a járművezetők számára ismeretlen volt, így egyiküknek sem volt lehetősége arra, hogy a mérési helyre összpontosítsa figyelmét. Ilymódon biztonsággal sikerült a meglepetési effektust kiváltani. E tesztsorozatban a bábukat nem takarták el. A bábuk az egyenként vagy többedmagukkal balról vagy jobbról az útestre lépő gyalogosokat szimulálták.

A mérési eredmények kiértékelése meglehetősen aprólékos volt, mivel a reakcióidőt 8 további részidőre bontották. Ezek időtartamát megfelelő műszerezettséggel külön-külön is mérni tudták.

Figyelemre méltó, hogy az említett vezetők közül a veszélyhelyre 8 csak kormányzással, 7 csak fékezéssel, további 7 személy pedig egyidejű fékezéssel és kormányzással reagált.

Megállapítást nyert, hogy a reakcióidő középértéke kormányzás esetén 1,31 mp, fékezéskor 1,27 mp, kombinált reakció esetén 1,19 mp (a kormányzás megkezdése), ill. 1,36 mp (a fékezés megkezdése). Megfigyelhető, hogy kormányzás esetén a reakcióidő 0,2—0,25 mp-cel hosszabb, mint fékezés esetén. Ez valószínűleg arra vezethető vissza — vélik a kísérleti vezetők —, hogy a járművezetőnek ilyen esetben arról is döntenie kell, hogy melyik irányba és milyen mértékben mozdítsa el a kormányt.

A második vizsgálatban különböző foglalkozású és nemű személyeket válogattak össze. Összesen 18 férfit és 9 nőt. A kísérlet lefolytatásának lényegéről, céljáról őket sem tájékoztatták. Az engedélyezett sebesség 60 km/óra volt. Csupán annyi utasítást kaptak, hogy az adott útvonalon a fenti sebességgel vezessék végig a kocsit.

Már az első úton — amikor a járművezető még nyilvánvalóan semmi váratlanra nem számíthatott — a mérőhelyen felbukkant az első bábu, ami előzőleg nem volt látható. A következő úton a jelenet megismétlődött. Ezt követően a vizsgálati személy 80, majd 90 km/óra sebességgel kellett haladjon. A tesztábuk ekkor már különböző helyeken, hol jobbról, hol balról bukkantak fel. Az útest közepén pedig egyszerűen megálltak.

A második tesztcsoporttal végzett kísérletek kimutatták, hogy a reakciókényszer minősége és intenzitása nagy befolyással van a reakcióidőre. Noha ezúttal átlagvezetők szerepeltek, akiknek a várakozás szerint rosszabbul kellett volna reagálniuk, a reakcióidők mégis rövidebbek voltak, mint a gyakorlott vezetők esetében.

A második csoportnál csak az első és az utolsó utat mérték. Az első úton 27 vezető közül 1 változatlanul haladt tovább, 24 fékezett és csak 2 kormányzott, noha a bábukkal való összeütközés elkerülésének egyetlen lehetséges módja a kikerülés volt. Az utolsó úton valamennyi járművezető fékezett, csekély kormánykorrekcióval. A szituációból és az akadály távolságából kiindulva itt a fékezés volt a helyes, az összeütközés elkerülésére alkalmas művelet.

A második tesztcsoportnál — az előzőekből kiindulva — csak a fékezési reakcióidő-átlagot lehetett mérni. Ez erős késztetés esetén 0,74 mp volt, középérés fékezési kényszer hatására 0,92 mp.

A felmérés megmutatta, hogy az átlagvezető veszélyhelyzetben akkor is a féke-

zést választja, ha nyilvánvaló, hogy ez kilátástalan, és amikor kormányzással a veszélyhelyzet minden további nélkül elhárítható volna.

Kitűnt az is, hogy a gyakorlatlan vezetők akkor hibáznak a leginkább, amikor a fékezés megkezdése után mintegy 0,1—0,2 mp-ig kivárnak, s csak amikor már az akadályhoz közelebb érnek, akkor kezdenek el teljes intenzitással fékezni. A magunk részéről hozzátehetjük, hogy ez (hazai viszonylatban) — az 1. sz. mellékletben található görbéket pusztán vizuálisan megfigyelve — nem csupán a kezdő, de a gyakorlott vezetőknek is általánosan elterjedt szokása.

Az is kitűnt a nyugatnémet kísérletből, hogy a járművezetők fékezési szokásai meglehetősen nagy szórást mutatnak. Ezt példázzák a következő táblázatok, ahol  $t_1$  = gyalogos feltűnése és a járművezető által alkalmazott fékezés hatásának megkezdése közötti idő;

$t_2$  a gyalogos feltűnése és a maximális fékhatás megkezdése közötti idő

### Reakcióidő másodpercekben

A járművezetők részvételi gyakoriságának összege %	A reakció felszólító jellegének erőssége					
	erős		közepes		gyenge	
	$t_1$	$t_2$	$t_1$	$t_2$	$t_1$	$t_2$
50	0,74	0,93	0,92	1,02	1,27	1,7
90	1,08	1,28	1,25	1,8	1,57	2,25
99	1,35	1,57	1,53	2,47	1,83	2,72

A táblázatból kitűnik, hogy a fékezési reakció hossza a felszólító jelleg erősségétől függ. Az eredmények erős függőséget mutatnak a veszély várásának lehetősége és a reakció tartama között. Nevezetesen az előbbi határozza meg az utóbbit. Az a gyalogos, amely egy álló jármű elől hirtelen fut a kocsni elé, a járművezetőben sokkal gyorsabban váltja ki a reakciókészséget, mint az a gyalogos, aki az úttesten balról jobbra áthalad.

A  $t_1$  idő 0,74—1,27 mp között mozog átlagosan. Ha azonban csupán a járművezetők 1%-át kirekesztjük, ez a középérték 1,35—1,83 közé emelkedik.

A  $t_2$  idő 0,93—2,92 mp között mozog. Ez azt jelzi, hogy a járművezetők fékezési technikája nagyban befolyásolja a fékezés eredményességét.

Reakcióidő	másodpercekben					
	A láb elvétele a gázpedálról		a fékhatás megkezdése		maximális fékhatás kezdete	
A járművezetők részvételi gyakoriságának összege %	nők	férfiak	nők	férfiak	nők	férfiak
50	0,4	0,5	0,72	0,75	0,9	0,93
90	0,74	0,8	1,03	1,13	1,23	1,36
99	0,8	1,05	1,28	1,43	1,5	1,72

A táblázatban a férfiak és a nők reakciótartamát hasonlítja össze. Eszerint a nők átlagosan 0,1—0,2 mp-cel reagálnak később, mint a férfiak. Ez a különbség nagyobb minta esetén nyilvánvalóan elhanyagolható. Nem lehet tehát arra a következtetésre jutni, hogy a nők reakciótartama hosszabb, mint a férfiaké.

Reakcióidő	másodpercekben				
	Fékezési reakció			Kormányzási reakció	
	A láb elvétele a gázpedálról	A fékhatás megkezdése	Maximális fékhatás kezdete	A kormányzás kezdete	Maximális kormányelfordítás
A járművezetők részvételi gyakoriságának összege %					
50	1,04	1,27	1,7	1,31	2,12
90	1,3	1,57	2,25	1,73	2,46
99	1,49	1,83	2,72	2,05	2,72

Az előző táblázat a fékezési és a kormányzási reakciót hasonlítja össze. Erre az összehasonlításra a gyengének megállapított felszólító jellegű közlekedési szituációt választottuk ki, mivel itt a járművezetőknek mintegy a fele fékezés nélküli irányváltással reagált a gyalogos felbukkanásakor. Kitűnik, hogy a reakcióidő kormányzáskor mintegy 0,2 mp-cel hosszabb, mint fékezéskor. Ez arra vezethető vissza, hogy a járművezetőnek azon felül, hogy döntenie kell a kormányzásról, arról is döntenie kell, hogy ezt milyen irányban és milyen mértékben hajtsa végre. Emiatt növekszik meg a döntési idő. A kormánymozgás megkezdéséig eltelt idő 1,3—2,05 mp között változik.

A most vázolt kísérletsorozatból a következő — járművezető-gyalogos relációban a gyalogos-baleset megelőzését célzó — következtetések vonhatók le:

1. Csak elméleti szinten lehet átlagos reakcióidővel számolni.
2. A járművezetőket olyan beállítódás kialakítására kell ösztönözni, amely kizárja a meglepetés-helyzeteket.
3. A járművezetőket arra kell rábírn, hogy a kijelölt gyalogos-átkelőhelyek előtt egyetlen lehetséges módot válasszanak: ez pedig a lassítás. Az irányváltoztatás — mivel a gyalogos mozgása járművezetői oldalról kiszámíthatatlan — nem elfogadható, mivel ebben az esetben az előre nem tervezett gyalogos mozgás feltétlenül pánikreakciót eredményez. Gyalogos-járművezető relációban (tehát a gyalogos által előidézett konfliktushelyzetben) — amellyel ezúttal nem foglalkozunk — az irányváltoztatás mint utolsó balesetmegelőző manőver természetesen elfogadható.

### 2.3.d) A gyalogos átkelőhelyek megközelítésekor szokásos viselkedési formák elemzése

Amint azt már jeleztük, próbavizsgálati szinten Budapest egy, baleseti szempontból közepesen veszélyeztetett útvonalán az I. ker. Attila út egyik, jól belátható útszakaszán levő kijelölt gyalogos átkelőhelyén végeztünk méréseket. Ezen útvonalon 1977-ben 25, 1978-ban már 36, személyi sérüléssel járó baleset történt. A balesetek fő oka erőteljesen megváltozott e két évben. Míg 1977-ben 7, addig 1978-ban 12 baleset oka az elsőbbség meg nem adása volt. A gyalogosok szabálytalan áthaladása 1977-ben 10, 1978-ban 6 alkalommal fordult elő. (Sajnálatos módon 1981 őszén frissebb adatokhoz nem sikerült jutnunk. A választás elsősorban azért esett erre a helyre, mert az itteni útviszonyok nagyban hasonlítottak a kísérleti mérés helyéhez. A megfigyelés időtartama alatt az időjárás szél- és csapadékmentes volt.)

A sebességmérésre amerikai gyártmányú radarpisztolyt használtunk. A mérések rögzítése motoros fényképezőgéppel történt. Ezt részben képmagnőfelvétellel is kiegészítettük. A megállási ponttól — a kijelölt gyalogos átkelőhelytől — kezdve a mérési iránynak megfelelően 10 méterenként összesen 10 db terelőkúpot helyeztünk el az úttest széle mentén a járdán. A felvételeket az első alkalmakkor a kísérleti méréssel azonos távolságból, majd később úgy rögzítettük, hogy a felvételeken a zebra előtti utolsó 50 méteres távolság legyen látható. Méréseket azokban az esetekben végeztünk, amikor a zebrán gyalogos tartózkodott. A mérés összesen 3 óra időtartamban folyt: 13—16 óra között. A folyamatos mérést csak az időről időre szükséges filmcsere szakította meg.

Tekintettel arra, hogy ezúttal valóságos viselkedési módokat kívántunk rögzíteni, előzőleg felmerült a gyanú, hogy a műszerezettség nem fogja-e a járművezetői magatartást befolyásolni. Annak ellenére, hogy az úttest mentén a terelőkúpok éppúgy jól láthatók voltak, mint az állványra szerelt fényképezőgép és a (hazai gyakorlatban ugyan szokatlan formájú) radarpisztoly, valamint képmagnó-kamera, a járművezetők a korábbi megfigyeléseinkkel azonos magatartást tanúsítottak. Ezen a szakaszon — miként mindig, úgy most is — jelentős számban és mértékben lépték túl a megengedett sebességet. Nem kevesen 80—90 km/óra sebességgel haladtak el még a mérés második-harmadik órájában is a radarernyő előtt. Sőt ennél nagyobb sebességértékeket is megfigyeltünk. Ebből arra következtettünk, hogy a műszerezettség jelen formájában nincs befolyással az autósokra — legalábbis túlnyomó többségükre.

Ismételten utalni kívánunk arra, hogy a mérések mindegyike olyan szituációkat rögzített, amelyekben a járművezetőknek meg kellett volna állniok, vagy a gyalogátkelőhelytől mért 10 méteres távolságban sebességük legfeljebb 30 km/óra lehetett volna.

Az általunk megfigyelt és rögzített időtartam során 33 esetben volt ez elvárható, mivel a gyalogos a zebrán, a jármű közvetlen közelében volt. A közvetelményeknek azonban — a megálló járművezetőkön kívül — egyetlen autós sem tett eleget. Azokat a túlnyomó többséget jelentő eseteket nem vizsgáltuk, amikor egy vagy több gyalogos a járda szegélyén állva várta meg a jármű vagy járműsor elhaladását. Ezek a járművek ilyen esetben sebességsökkenés nélkül, 60—80 km/óra közötti sebességgel haladtak át a kijelölt gyalogos átkelőhelyen. Ez a sebességérték a gyalogostól egy lépésnyi távolságra — tehát a külső forgalmi sávban is — érvényes.

Az említett 33 eset közül a járművezető 3 esetben állt meg (20, 24. és 33. mérés) További 3 esetben (4., 11. és 13. mérés) a járművezető a zebra közelében sebességét fokozva haladt el a feléje közeledő, ill. a zebrán megálló gyalogos előtt. További két esetben a járművezető egy lépésnyi távolságra haladt el a mozgó gyalogos előtt (31. mérés), ill. mögött (32. mérés). Több esetben előfordult, hogy a járművezetők sebességükkel futásra kényszerítették a gyalogosokat, vagy azok csoportját. Kilenc esetben a járművezetők a lakott területre megengedett maximális sebességkorlátozást túllépve haladtak el a már kijelölt gyalogosátkelőhelyen tartózkodó gyalogosok előtt.

A tapasztalatok egyrészt alátámasztják azt a részint a baleseti statisztikákból, részint kutatásokból, részint empirikus (laikus) megfigyelésekből jól ismert tényt, hogy hazánkban a gyalogos átkelőhelyek biztonságáról lényegében nem lehet beszélni. Az esetek túlnyomó többségében a gyalogos nem bízhat abban, hogy a több évtizede érvényben levő jogszabályban rögzített elsőbbséget a járművezetők számára megadják. Ilyen körülmények között nyilvánvaló, hogy elhibázott lenne minden olyan propaganda, amely akár közvetett formában is arra szólítaná fel a gyalogosokat, hogy a számukra védetté nyilvánított helyeken minden további nélkül éljenek el-



sőbbségükkel. Eseteinkben általában egy, esetleg két másodperces út-idő különbségek a gyalogos biztos halálához vezettek volna. Méréseink alapján még inkább nyilvánvaló az is, hogy a gyalogosok joggal félnek a gépkocsiktól, a KRESZ idevonatkozó előírása — annak tömeges megszegése miatt — gyakorlatilag nem él.

A próbaméréseink tehát újabb indoklását szolgálják annak a felfogásunknak, hogy — a járművezetők számára fennálló kötelezettségek minél pontosabb rögzítésével is — ebben a körzetben sürgető feladat a jogérvényesítés és ezzel együtt az élet biztonságának nagyságrenddel való növelése

### 2.3.d) A járművezető-gyalogos konfliktus súlyossági rangsorolása

Az imént felvázolt szempontok együttes érvényesítése képezte a gyalogos súlyossági kategóriák konkrét tartalommal való megtöltését.

Alaphelyzetnek, tehát maximálisan biztonságosnak — a külföldi tapasztalatokat is figyelembe véve — azt az állapotot tartottuk, amikor a járművezető szokásos, ún. üzemi fékezéssel lassítva áll meg, vagy tud szükség esetén megállni a kijelölt gyalogosátkelőhely előtt abban az esetben, ha a gyalogos eléri a zebraánál a járdeszegélyt, ill. azon megkezdte az áthaladást. A járművezető számára követelményként állítjuk, hogy ugyanilyen lassítással akkor is meg tudjon állni a sávjában maradván a zebra előtt, ha a gyalogos váratlan magatartást tanúsít. (Lépteit lelassítja, felgyorsítja, az úttesten megbotlik, elesik, a szomszédos sávból visszalép, visszafordul.) Ezt az alaphelyzetet a 2.3.4.2 pontban ismertetett modelkísérlettel időben és térben számszerűsítettük.

A súlyossági kategóriák kijelölésekor másrészt abból indultunk ki, hogy 5 reakcióidő mérések eredményeként a „gyenge készletű” reagálás átlagértékeként 2 sec-ot vehetünk figyelembe. A 60 km/ó sebesség mellett ez 34 m távolságot jelent. Ha a 34 m távolságot a  $3,4 \text{ m sec}^{-2}$  lassuláshoz és a 60 km/ó sebességhez tartozó kb. 40 m fékúthoz adjuk, akkor felkerekítve kb. 75 m féktávolságot kell figyelembe vennünk.

Az ismeretett három mérésorozattól (a gyaloglás, lassítás, reakcióidő) megállapítható, hogy

1. 60 km/ó sebességgel haladó kb. 75 m távolságra levő személygépkocsi előtt a biztonságos átkelés még megkezdhető. Ez egyben tehát a mérésnek megfelelő körülményeket figyelembe véve a legkisebb távolság.

2. A járművezető kb. 75 m távolságból az átkelőhelyen haladó vagy álló embert látva 45—50 m között megkezdett határozott és nem ijesztőnek ható egyenletes lassítással biztonsággal közelítheti meg az átkelőhelyet. Ha kell ugyanígy a gyalogátkelőhely előtt megállhat.

A járművezető-gyalogos konfliktus súlyossági kategóriái ebből eredően a következők:

1. *Enyhe konfliktus*: ha a 40—30 m közötti távolságot 0,6 sec, a 30—20 m közötti távolságot 1 sec, a 10—0 m közötti távolságot 2,2 sec alatt teszi meg, akkor az esetben ha a járműtől kb. 75 m távolságban gyalogosok átkelést kezdtek meg, vagy a gyalogosátkelőhelyen tartózkodnak. A gyalogosok az átkelést nem szakítják meg.

2. *Mérsékelt konfliktus* esetén a távolság függvényében az áthaladási idők az enyhe és a súlyos konfliktus között vannak. A gyalogosok a járműtől kb. 75 m távolságban átkelést kezdtek, vagy a gyalogátkelőhelyen tartózkodnak. A járművezető erős fékezéssel megáll, a gyalogosok szintén megállnak.

3. *Súlyos konfliktus*: ha a 40—30 m közötti távolságot 0,5 sec, a 30—20 m közötti távolságot 0,6 sec, a 20—10 m távolságot 0,9 sec, 10—0 m közötti távolságot

2 sec, vagy a felsoroltaknál kevesebb idő alatt teszi meg, akkor az esetben, ha a járműtől kb. 75 m távolságban gyalogosok átkelést kezdtek, vagy a gyalogátkelőhelyen tartózkodnak. Súlyos konfliktus az az eset is, amikor a fenti körülmények ellenére a járművezető nem lassít vagy gyorsít. (Ezekben az esetekben gyakoriak az erős kikerülési műnöverek, az ún. „szalomozások”.) A súlyos konfliktus következménye lehet a gyalogosok „menekülése” is.

Az előadottakhoz két kiegészítés szükséges:

1. Az időtényező kiszámítása a következő képlet alapján történt:

$$t = \sqrt{\frac{2s}{b}}, \text{ ahol } \begin{array}{l} s = \text{út} \\ b = \text{lassulás} \end{array}$$

A lassulási értékhez — adott közlekedési résztvevőre és útviszonyokra vonatkoztatva — a következő számadatokat rendeljük hozzá:

a) normális lassulás (amikor tehát még nem jön létre konfliktushelyzet) = 3,5 m/sec<sup>2</sup>

(Jelen esetben a 3,4 m/sec<sup>2</sup> értékkel dolgoztunk.)

b) enyhe konfliktus = 4,0 m/sec<sup>2</sup>

c) mérsékelt konfliktus < 4,0 m/sec<sup>2</sup> és

> 5,0 m/sec<sup>2</sup>

d) súlyos konfliktus = 5,0 m/sec<sup>2</sup>.

2. A fogalom meghatározások a személygépkocsikra érvényes adatokat tartalmazták.

#### 2.4. Következtetések, feladatok

Az 1981. évben rendelkezésre álló dologi és személyi erőforrások adta lehetőségekkel élve megalapoztuk azt a tevékenységet, amelynek célja a forgalombiztonság eddigieknél hatékonyabb — korszerű műszaki fejlődés nyújtotta lehetőségek jobb kihasználása után történő — biztosítása.

Hazánkban — *első ízben* került rögzítésre a baleset előjelenségét képező *konfliktusnak* a nemzetközi tapasztalatok és a hazai sajátosságok figyelembe vételével történő *egzakt definiálása*. Ugyancsak *első ízben* történt kísérlet arra, hogy a konfliktusok *súlyosság szerinti rangsorolásához* nélkülözhetetlen szempontokat csokorba gyűjtsük. Modellszerű-jelleggel a súlyossági rangsor „kipróbálására” is sor került az egyik legegyszerűbb döntést igénylő helyzetben: a *kijelölt gyalogos átkelőhelyeken* történő elsőbbségadás vonatkozásában.

A választás elsősorban azért esett erre a partnerkapcsolatra, mert a hibázás potenciálisan itt vetíti előre a legnagyobb arányban az emberi élet sérelmét. Ezen túlmenően ez a hely, ahol a járművezető-gyalogos és gyalogos-járművezető viszonylatokban leginkább lehetőség és sürgető szükség ezt megteremtteni. Az itt elért eredmények szükségszerűen tovább gyűrűznek a járművezető és a gyalogos más kapcsolatai felé is.

Nyomatékosan szükséges hangsúlyozni, hogy a zebra körzetében uralkodó *jellegi helyzet tarthatatlan*.

A kedvező irányú változásnak egyik alapfelvétele a propagandisztikus, valamint az oktató-nevelő jellegű tevékenység, amely a konfliktusok számának csökkentését kell elérje. Ezen túlmenően az eddiginél *eredményesebb* hatósági (rendőrségi) ellenőrző és szankcionáló *tevékenységre* van szükség. Ez utóbbi viszont csak akkor képzelhető el, ha a rendőrségnek rendelkezésére állnak mindazok a feltételek, amelyek segítségével ezt a munkát hatékonyan elláthatja. Ehhez két dologra van szükség:

a szabályszerűségi pontos meghatározására, valamint a meghatározás alapján megvalósított szabályszerűségi elkövetésének pontos bizonyítására.

Az előbbihez ad alapot a pontos definíció, az utóbbihoz a mérés technika. Jelen alkalommal mindkét irányban megtettük kezdeti lépéseinket. Az elvégzett munka alapján lényegében körvonalazódnak a legközelebbi fázisban megvalósítandó *feladatok*. Ezek a következők:

1. A forgalmi apparátust a személygépkocsik jellemzőin túl — további mérések elvégzésével — fokozatosan ki kell terjeszteni a többi gépjárműfajtra, valamint a gyalogos-járművezető konfliktusokra is. Ezeket a méréseket standardizálni kell.

2. Tekintettel arra, hogy a sebesség mérése a gyalogos átkelőhelyek körzetében sem traffipax, sem sebességmérő kézi lokátor (radarpszto) a forgalmi sávok száma, valamint a járműsűrűség miatt bizonyító erővel nem használható, ki kell fejleszteni olyan módszert, amelynek segítségével a meghatározott idő alatt megtett útból számítható vissza a sebesség. Ez a módszer alkalmas kell legyen arra is, hogy jelentősebb lassítást vagy gyorsítást is meg lehessen állapítani.

3. Ki kell fejleszteni azokat a műszaki eszközöket, amelyek segítségével az előző pontban felvázolt mérések egy utólagos szabálysértési eljárás alkalmával megalapozzák a bizonyítékot. Ennek kezdeti lépései szintén megtörténtek, noha ez a beszámoló nem tesz említést róla.

4. Meg kell határozni azokat a helyi és időbeni feltételeket, amelyek esetében ez a bizonyító erejű mérés elvégezhető.

5. Meg kell teremteni a feltételeit annak, hogy a normaszegő magyartartás alkalmával elvárt jogelvek maradéktalanul érvényesülhessenek. Ebből a körből a bizonyítás kérdéséről már szót ejtettünk. De ennél sokkal fontosabb egyrészt az, hogy a szabályszerűségi ténye azonnal lelepleződjék. Tehát az eljárás megkezdése nyomában a szabályszerűségi utáni rendőri megállítással kezdődjék, s a bizonyítékokra csupán az esetleges jogvita alkalmával legyen szükség. Hasonló fontosságú, hogy a súlyos konfliktust megvalósító személy magyartartása rögzítésre kerüljön. Ne fordulhasson elő az, hogy egyes járművezetők sorozatosan vétessenek az előírások ellen. Ehhez a gépi nyilvántartás — benne az egyén szabálysértéseivel — elengedhetetlenül szükséges. Éppen ezért kiemelt feladat a konfliktuskutatással egyidejűleg a nyilvántartási (pont) rendszer párhuzamos fejlesztése is. A legkörültekintőbb és legintenzívebb rendőri munka is hatástalan marad, amennyiben a járművezetőknek továbbra is megvan a lehetőségük arra, hogy — csupán pénztárcájuk függvényében — korlátlan mértékben valósítsanak meg szabálysértéseket.

6. Az oktató-nevelő tevékenységnek számításba kell vennie az alábbi összefüggéseket:

— Ha a járművezetők és a gyalogosok egymáshoz viszonyított száma arányát vesszük alapul, a próbaelmérések eredményeit is figyelembe véve lényegesen nagyobb a pontos jogismerettel rendelkező és a speciális képzettségre visszavezethetően szűk ségszerűen nagyobb veszélytudattal rendelkező (vagy ilyen erkölcsi alapon nyugvó tudati beállítódást alappal elvárható) szabályszerűző gépjárművezetők aránya, mint a képzetlenebb és a közlekedés veszélyeit kevésbé ismerő gyalogosok aránya.

— Ha tehát a közlekedésbiztonságot egységes rendszerként kezeljük, s ezen belül vizsgáljuk meg a járművezetők és a gyalogosok egymás sérelmére megvalósuló szabályszerűségeit, megállapítható, hogy hazánkban jelenleg a gyalogosok sem vétének gyakrabban és súlyosabban a jogi-etikai követelmények ellen, mint a járművezetők. Sőt a helyzet éppen fordított.

— Ennek fényénél kell megítélni egyrészt a járművezetők gyalogosok elleni szabályszerűségeit, másrészt a gyalogosoknak a járművezetők jogos érdekeit sértő

cselekményeit (tilos jelzésen áthaladás, más meg nem engedett helyen és módon a járműforgalom zavarása vagy akadályozása).

7. Mindez természetesen nem jelenti annak tagadását, hogy a biztonságra való beállítódás fokozását továbbra is mindkét körben egyidejűleg intenzíven tovább kell folytatni. Ez csupán annak megerősítését jelenti, hogy a nagyobb felelősség továbbra is a gépjárművezetőket kell terhelje; a közlekedési légkör megváltoztatásához a kezdeményezést tőlünk várjuk el.

8. A feladat végrehajtása 1983-ben folytatódik. Mivel a munka során az elméleti megfontolásokon túl gyakori célokat is el kell érni, ezért az ellenőrizhető konfliktust is meg kellett határozni. A meghatározás, annak mérésekkel történő ellenőrzése jelenleg is folyamatban van. A meghatározás szempontjait befolyásolja az elkövetők száma (mivel a közlekedés nem állítható meg), a bizonyítási lehetőségek és feltételek (személyi, műszaki, gazdasági egyaránt). Így tehát a konfliktussal kapcsolatos megfontolásainkat tovább szűkítettük.

## IRODALOM

- [1] *Bar.*: Die Lehre vom Causalzusammenhange im Recht. Leipzig, 1871.
- [2] *Barényi, B.*: Die Grundlagenprobleme der PKW-Unfallforschung aus amerikaaischer und europäischer Sicht. *Automobil-Industrie*, 1/1966, 49—59. pp.
- [3] *Cyprian, T.*: A közúti balesetek a büntetőjog megvilágításában. Panstwowe Wydawnictwo Naukowe, Varsó, 1963.
- [4] *Destek Miklós*: Közlekedési balesetek megelőzése is a rendszerelmélet. *Belügyi Szemle*, 1974/1., 22—30. pp.
- [5] *Erdősy Emil*: A gazdasági reform büntetőjogi kérdései. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1976.
- [6] *Erdősy Emil*: Kockázatt vállalás és büntetőjogi felelősség a műszaki-gazdasági fejlődés tükrében. *Energiagazdálkodás*, 1977. 3., 107—114. pp.
- [7] *Frisch, P.*: Das Fahrlässigkeit und das Verhalten des Verletzten. Duncker und Humblot Berlin, 1973
- [8] *Grinberg, M. S.*: Probleme des Produktionsrisikos im Strafrecht. Berlin, 1965
- [9] *Hälschner, 4H.*: Das gemeine deutsche Strafrecht I. Bonn, 1881.
- [10] *Irk Ferenc*: A sértett magatartásának értékelése a technikai vívmányok alkalmazása során bekövetkező gondatlan bűncselekmények körében. *Jogtudományi Közlöny*, 1979/8., 493—499. pp.
- [11] *Irk Ferenc*: A rizikó és a gondatlan bűncselekmények. *Jogtudományi Közlöny*, 1980/3., 178—186. pp.
- [12] *Jankó András*: A közúti közlekedés lényeges biztonsági tényezői és összefüggései. *Autóvezető*, 1978/2., 2—9. pp.
- [13] *Kádár Krisztina*: A közlekedési bűncselekményekre vonatkozó kodifikációs elgondolások. *Magyar Jog*, 1978/8., 690—700 pp.
- [14] *Király Tibor*: Büntetőítélet a jog határán. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1972.
- [15] *Klebensberg, D.*: Risikoverhalten als Persönlichkeit merkmal. Hans Huber Verlag, Bern-Stuttgart—Wien, 1969
- [16] *Pintér Jenő*: A veszély fogalma és jelentősége a büntetőjogban. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1965.
- [17] *Roeder, H.*: Die Einhaltung des sozialadäquaten Risikos, Berlin, 1969.
- [18] *Seidel, D.*: Risiko in Produktion und Forschung. Berlin, 1968
- [19] *Szabó András*: Bűnözés, ember, társadalom. Doktori disszertáció, Budapest, 1977.
- [20] *Szakács Ferenc (szerk.)*: Közúti baleset. Kézirat. *Magyar Hírdető*, 1971.
- [21] *Viski László*: Közlekedési büntetőjog. Budapest, 1974.
- [22] *Viski László*: Büntetőjogi felelősség a közúti közlekedési szabályok megszegéséért de lege ferenda. *Jogtudományi Közlöny* 1977/6., 309/312. pp.
- [23] *Wiener A. Imre*: A hivatali büntettek. Budapest, 1972.
- [24] *Wilke, U.*: Risiko und sozialistische Persönlichkeit. Berlin, 1977.

## ФЕРЕНЦ ИРК — АНДРАШ ЯНКО — КАЛМАН МЕРЕНИ

В первой части обзора авторы обобщают некоторые закономерности взаимосвязи между предступлениями по неосторожности и ДТП. Эти закономерности касаются в первую очередь трех групп вопросов: оценки риска и критерия его допустимости; вопроса сути философических категорий необходимости и случайности в данной области жизни; правильной оценки роли потерпевшего. Указывается на то, что более эффективным, чем существующие, средством предупреждения аварий и преступлений может быть последовательная поимка на месте водителей, создающих аварийную ситуацию и доказывание нарушения ими правил.

Во второй части определено венгерское понятие «конфликт», а потом оно уточняется относительно водителя и пешехода. Затем определены основные принципы классификации по тяжести конфликтных ситуаций, вызванных водителями. В том числе рассматриваются характеристики движения пешеходов разного возраста, требуемое от водителей поведение в аварийной ситуации, формы поведения при подъезде к пешеходным переходам.

Работа в заключительной части занимается с аспектами, которые лежат в основе следующей задачи: разработки методов точных измерений. Результаты этих измерений и наблюдений могут быть использованы в области воспитания и обучения, а также при контроле движения и контроле водителей, нарушающих правила движения, и для доказывания достоверности этих нарушений.

## FERENC IRK — ANDRÁS JANKÓ — KÁLMÁN MERÉNYI

(Conflict-analysis in traffic)

In the first part of the study the authors sum up certain regularities between crimes committed from neglect and that of the accidents. These include three subject fields i.e. the judging of risk, the criteries of risk permissibility; the question of meaning-content of philosophical categories of the inevitable chance event on this territory of life; the right judgement of role of the offended person. They point out that the consistent flagrante delicts of vehicle drivers creating direct danger situations and the proving their offence could be a more effective means in the prevention of accidents and crimes than that of the present ones. Part two provides the definition of the Hungarian concept of conflict having the previous notions in mind. Further it gives the clarification in relation to the driver-pedestrian contact. Following this it provides the basic principles of ranking the conflict situations according to their severity. Within this it deals with the (moving) characteristics of pedestrians of different age, with the desirable behaviour of drivers in the vicinity of marked pedestrian crossings, with the driver's attitude in conflict-situation as well as it gives the evaluation of the usual forms of conduct in getting closer to the marked pedestrian crossings.

In the closing chapter the study deals with those points which provide basis for the next task; the elaboration of exact measuring methods. The results of these measurements and observations can well be utilized in the education-training activities and in the traffic control when catching in the act of traffic offenses by motor vehicle drivers and in proving their offense trustworthy.

## Tartalomjegyzék

Problémafelvetés .....	3
1. A gondatlan bűnözés és a baleset összefüggésében néhány lényeges törvényszerűség .....	3
1.1 A kockázatról .....	4
1.2 A szükségszerű és a véletlen dialektikájáról .....	9
1.3 A sértett magatartásának értékeléséről .....	11
1.4 A megelőzés lényege, a megvalósulás útja .....	12
2. Konfliktuskutatás és balesetmegelőzés .....	14
2.1 Előzmények .....	14
2.2 A konfliktus fogalma .....	19
2.2.a) A magyar konfliktus-fogalom meghatározása .....	19
2.2.b) A kijelölt gyalogátkelőhelyek körzetében keletkező járművezető-gyalogos konfliktus fogalma .....	20
2.3 A konfliktusok típusai súlyosságuk szerint .....	21
2.3.a) A konfliktus és a baleset néhány összefüggése .....	21
2.3.b) A magyar konfliktus-súlyozás alapelvei .....	22
2.3.c) A járművezető-gyalogos konfliktus súlyozásának alapelvei .....	24
2.3.d) A járművezető-gyalogos konfliktusok súlyosságának rangsorolási szempontjai .....	25
2.3.d) Különböző korú gyalogosok mozgásos (haladási) jellemzői .....	26
2.3.d) A járművezetőktől megkívánt magatartás .....	26
2.3.d) A járművezetői magatartás veszélyhelyzetben .....	27
2.3.d) A gyalogos átkelőhelyek megközelítéskor szokásos viselkedési formák elemzése .....	31
2.3.d) A járművezető-gyalogos konfliktus súlyossági rangsorolása .....	33
2.4 Következtetések, feladatok .....	34
Irodalom .....	37