

MAGYARORSZÁG KÖZBIZTONSÁGÁRÓL ÉS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGÁRÓL, VALAMINT A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS EGYES VESZÉLYHELYZETEIRŐL

„Közlekedésbiztonság, baleset-megelőzés, közlekedési bűnözés a harmadik évezrednek is örökzöld témája marad. Miként sajnós az is, hogy Magyarország mikor tud a nyugati nagycsalád közlekedésbiztonságának legalább a középmezőnyébe kerülni.”¹ Ma már a középmezőnyben vagyunk, de mindent meg kell tenni, hogy az EU élmezőnyébe kerüljünk. „A modernkori veszélyek új jellemzőket hordanak magukon a társadalmi és a természeti változások környezeti hatásaiból fakadóan, amelyek felismerésére, megelőzésére, csökkentésére és elhárítására új módszerek, technológiák szükségesek.”² Számos veszély említhető: tömegpusztító fegyverek terjedése, terrorizmus,³ kábítószer terjedése,⁴ tömeges migráció,⁵ klímaváltozás,⁶ információrendszer elleni támadások,⁷ természeti katasztrófák (földrengés, cunami, stb.).

A fentiek körében nem szerepel a közlekedés veszélyhelyzetei, de az elmúlt fél évszázadban helytállóan tűnik, hogy a közlekedés – ezen belül a közúti közlekedés – jelentette és jelenti napjainkban az egyik legnagyobb veszélyt. „Magyarországon 1990. óta évente kevesebb, mint 30.000 közlekedési bűncselekményt regisztráltak, kivétel az 1992-es év, amikor a kiugróan magas, 33.130 volt. Azóta a növekvő életszínvonal és a motorizáció fejlődése ellenére a közlekedési bűnözés mértéke évről évre csökken, a legutóbbi években 13-14.000-re esett vissza.”⁸ „Javult a lakosság biztonságérzete: Sopronban tartotta 2016. 06. 18-án az OPSZ a XXII. Országos Polgárőr Napot, ahol több ezer önkéntes bűnmegelőző vett részt. Pintér Sándor belügyminiszter köszöntőjében kiemelte, hogy 2010-ben 430.000 bűncselekmény történt Magyarországon, ez a szám 2015-re 280.000 csökkent, ezáltal a lakosság biztonságérzete is javult. Ez a csökkenés annak is köszönhető, hogy a rendőrség, a Nemzeti Bűnmegelőzési Tanács és a polgárőrség felismerte az együttműködésben rejlő lehetőségeket.”⁹

¹ Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság kontrollja. Belügyi Szemle 2004/1. 19. o.

² Zsigovits László: Modernkori veszélyek és rendvédelmi robotok. Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVI. Pécs, 2015. 65. o.

³ Korinek László: A terrorizmus. Belügyi Szemle 2015/7-8. 7. o.

⁴ Sivadó Máté: Új politikák a drogjelenség kezelésében, kitekintéssel az alkoholra. Belügyi Szemle 2015/5. 93. o.

⁵ Merkl Zoltán: A tömeges bevándorlás okozta válsághelyzet. Belügyi Szemle 2016/6. 108. o.

⁶ A globális felmelegedés üteme 2016-ban kétszer gyorsabb a tavalyinál, erre nem számítottak. Áder János levélben fordult a világ 10 legnagyobb széndioxid-kibocsátó országának vezetőjéhez a nagyobb mértékű csökkentés érdekében.

⁷ „Emelkedik a kormányzati informatikai rendszerek elleni célzott támadások száma a Nemzeti Kibervédelmi Intézet vezetője szerint, aki kitért arra, hogy tavaly a migránsválság nyomán nőtt a weblap rongálások száma, de nem tudnak arról, hogy sikeres támadást hajtottak volna végre. /Pesti Ügyvéd, folyóirat, szerk.: Komlós Attila, Pankress Kft. 2016/5. sz., 11. o. Mi is a digitális információbiztonságot egyre fontosabbnak, a harmadik évezred legnagyobb kihívásának tartjuk. A Magyar Rendőrségen belül a Nemzeti Nyomozó Iroda számítógépes bűnözéssel foglalkozó egysége nagyon felkészült szakemberekből áll, mindent megtesz a kiber-bűncselekmények megelőzése, illetőleg felderítése érdekében.

⁸ Radó Zsuzsa: A közlekedési bűncselekmények mediációja. Belügyi Szemle 2015/9. 69. o.

⁹ Ferenczi Tünde: ZSARU XXV/6. o.

Közlekedésbiztonság¹⁰ helyzete Magyarországon: „2015-ben nőtt a személyi sérüléssel járó balesetek száma 2014. évhez viszonyítva mintegy 2,5%-kal közútjainkon. Ennek különböző okai vannak, de a tendencia visszafordítható és 2020-ra Hazánk teljesítheti az uniós célkitűzést.¹¹ 2015-ben 16.241 személyi sérüléssel járó baleset történt közútjainkon. 2015-ben az illegális migráció kezelése lekötötte az egész ország területén a rendőri erők jelentős részét, ez a közlekedésrendészeti állományt is érintette, azt, hogy a rendőrségnek a szokásos feladatai mellett kezelni kellett a migrációs helyzetet, vélhetően a közúti közlekedésben résztvevők is érzékelték, és sajnos fegyelmetlenebbek voltak. A halálos balesetek áldozatainak egyharmada a közlekedés legsérülékenyebb résztvevői közül került ki, 133 gyalogos és 82 kerékpáros vesztette életét az utakon. Kedvező hír, hogy az ittasan okozott balesetek száma csökkent, ami évek-óta javuló folyamatnak tekinthető, ennek érdekében komoly erőfeszítéseket tett a rendőrség, több száz elektromos léghalkohol-mérőt szerzett be és minden közúti ellenőrzés kötelező eleme lett a járművezető ittaságának ellenőrzése, ez meglátszik az eredményeken is. Oberling József értékelt 2016. első 5 hónapját is. A személyi sérüléssel járó balesetek számának csekély mértékű növekedése ellenére 36-tal kevesebb ember vesztette életét, mint 2015. hasonló időszakában. A kedvező változásokra minden bizonnyal kiemelt hatást gyakorolt a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat fix ellenőrző pontjainak átadása.¹²

I. A gyalogosokra vonatkozó rendelkezések, veszélyhelyzetek.¹³

a) A gyalogosnak hol kell közlekedni:¹⁴ A járdán, ha nincs a leállósávon, az útpadkán vagy a kerékpárúton kell közlekednie, ha nincs vagy a gyalogosközlekedésre, illetőleg a kerekes székkel való közlekedésre alkalmatlan, az úttesten közlekedhetnek. Úttesten hol: az úttest szélén, egy sorban, lakott területen lehetőleg¹⁵ a baloldalon, lakott területen kívül mindig a menetirány szerinti baloldalon.

b) Veszélyhelyzetek:

ba) Elsősorban vidéken, de bárhol előfordulhat, hogy az utcai kapun kerékpárral vagy gépkocsival figyelmen kívül hagyják a kihaladást, és nem adják meg az elsőbbséget, a járdán haladó gyalogosnak. Debrecenben több alkalommal észleltem ilyen konfliktusokat elsősorban gazdálkodó szervezetek telephelyéről nagy sebességgel kihaladó járművek szabálysértése miatt¹⁶. Budapesten kifejezetten a mélygarázsokból történő kihajtás okozhat hasonló problémát, amikor közvetlenül a járdán keresztül történik a kihajtás. Több

¹⁰ A közúti közlekedésbiztonság a közlekedő ember, az úton közlekedő jármű és az előbbi kettőt körbevevő környezet kedvező összhangjának produktuma. Vö. Irk Ferenc: A közlekedésrendészetről. Belügyi Szemle 2015/12. 73. o.

¹¹ Az unió valamennyi tagállamában – a második Fehér Könyv alapján – 2011-2020. között ismét 50%-kal kell csökkenteni a közúton meghalt személyek számát. 2010-ben Hazánk közútjain 740-en vesztették életüket, tehát 2020-ban 370 főnél nem lehet több.

¹² Kivonat Oberling József r. ezredes értékelőjéből. Harle Szilvia: ZSARU XXV/24. 2. o.

¹³ „A balesetek súlyosságánál meghatározó tényezőként jelentkező körülmények, mint pl.: a tömeg, a sebesség, a gyalogosoknál a legkedvezőtlenebbek. Továbbá fontos sajátosság, hogy egy szabályozatlan, általában lassú közlekedési áramlat egy jól szabályozott motorizált áramlattal találkozik. A gyalogosok többsége nincs tisztában a járművek menetdinamikai tulajdonságaival, mozgástörvényeivel.” Major Róbert: Közlekedési balesetek helyszíni szemléje. Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar. Budapest, 2012. 96. o.

¹⁴ KRESZ 21. § szabályozza a gyalogosra vonatkozó rendelkezéseket, csak a fontosabb szabályokat elemzem.

¹⁵ A lehetőleg szó az jelenti, hogy ott kell közlekedni, de ha a jobb oldalon van a közvilágítás vagy ott nincs hó, stb., akkor ott is lehet haladni.

¹⁶ A gazdálkodó szervezetnél a biztonsági öröknek a munkaköri leírásába kellene foglalni, hogy segíteni kötelesek a járművek biztonságos kihaladását

gazdálkodó szerv kihelyezi a -,Vigyázat gépjármű közlekedés!” - feliratot, amelynek csak figyelemfelhívó szerepe van, a gyalogos is jobban fog vigyázni, de a gyalogosnak van elsőbbsége.

bb) Ritkán, de előfordulnak olyan balesetek, amikor a járdán beszakad a csatornafedél és a gyalogos beleesik. Pl.: 2016. június hónapban történt egy halálos baleset, amikor beszakadt a járdalap, a gyerek beleesett és a letört járdalap a fejére esett, ennek következtében a gyerek meghalt.¹⁷

bc) Szintén ritkán fordul elő, hogy a járda felett drótkötelet feszítenek ki a járműközlekedés megszüntetése érdekében¹⁸.

II. Hol mehet át a gyalogos az úttesten?

a) A kijelölt gyalogos átkelőhelyen, útkereszteződésben; ha van járda annak képzeletbeli meghosszabbított vonalában; járdaszívet és a hozzá közelebb esető járda közöttei úttesten; egyéb úttesten bárhol, kivéve a lakott területen belüli főútvonalat, mert ott csak az előző 3 helyen lehet átmenni.

b) Veszélyhelyzetek:

ba) A legtöbb baleset abból keletkezik, hogy a gyalogos az úttestre történő lépés előtt nem győződik meg annak veszélytelenségéről, valamint hirtelen, körültekintés nélkül, takarásból lép az úttestre.¹⁹ Hihetetlen gyalogos tragédia történt 2002. októberben Debrecenben egy nagy forgalmú utcán. Egy alacsony termetű 60 év körüli gyalogos délelőtti órában a kocsmából kijövet a kijelölt gyalogos- átkelőhelytől kb. 50 méterre a leállósávban álló járművek takarásából lépett az úttestre és az ott közlekedő jármű elütötte, melynek során megsérült. A mentők kórházba szállították, de onnan eltávozott. Aznap este 18.00 óra körüli időben ismét ugyanazon az úton haladt át a lakásával szemben lévő kocsmába, ahol reggel elütötték; figyelmetlenül egy gépkocsi elé lépett, az elgázolta, melynek következtében életét veszítette.²⁰ Budapesten előfordul, hogy a tömegközlekedési járművekről /autóbusz, trolibusz/ leszálló utasok a jármű takarásából lépnek le, és haladnak át az úttesten - több alkalommal sűrű forgalomban is - a gépkocsik vezetői féktávolságon belül észlelik, és a hirtelen fékezés ellenére is elütik a szabálytalanul közlekedő gyalogost.

bb) Tilos jelzésen áthaladás vasúti átjáróban és útkereszteződésnél.

KRESZ 21. § (10) A vasúti pályán nem haladhat át a gyalogos, ha a jelzőberendezés a továbbhaladás tilalmát jelzi. 2016. 07. 11-én székesfehérvári vasúti átjáróban, amely fénySOROMPÓVAL és félsOROMPÓVAL van biztosítva, a tilos jelzésen áthaladt egy AUDI személygépkocsi, valamint 30-35 gyalogos, akik közül több gyermekkorú is volt.²¹ A saját tapasztalatom is igazolja az ilyen durva szabálysértések elkövetését. Pl.: 2014. december hónapban, Debrecenben a Piac utcán a gyalogos forgalmat irányító fényjelző készülék tilos jelzésén egy kb. 20 éves korú nő áthaladt az úttesten, füldugóval a fülében, közben evett.

A villamos a szabad jelzésre elindult, de a nő nem figyelt, nem hallott semmit és folytatta a villamos előtt az útját. Szerencséjére a villamosvezető hirtelen fékezéssel meg tudta állítani

¹⁷ A rendőrség gondatlanságból elkövetett emberölés vétsége miatt rendelte el a nyomozást.

¹⁸ Egyre több esetben előfordul, hogy földutakon drótkötelet feszítenek ki a gazdák, így védik a magánterületet. Egy motoros 2010-ben halálos balesetet szenvedett, 2016. júliusban a bíróság gondatlan emberölés miatt ítélte el az elkövetőt.

¹⁹ KRESZ 21. § (9)

²⁰ A baleset véten részese rendőr volt, ezért a HBM RFK Ellenőrzési Szolgálat vezetőjeként vettem részt a helyszínen, ahol egyértelmű volt a gyalogos felelőssége.

²¹ www.rezes.hu/vezetunk/2016/07/11/videora-vettek-nehany-magyar-akik-birkent-viselkedtek/ (Letöltés ideje: 2016.07.11.)

a villamost. Hasonló eset, de tragédia történt: 2015. novemberben Debrecenben a Hunyadi utcán a tilos jelzésen haladt át egy kb. 25 éves nő és a villamos halálra gázolta.²²

bc) A gyalogosra vonatkozó szabályok lakott területen kívül. KRESZ 21. § (12) bek. A lakott területen kívüli út úttestén, leállósávján tartózkodó gyalogosnak éjszaka és korlátozott látási viszonyok között fényvisszaverő mellényt (ruházatott) kell viselnie.

Minden évben több halálos és súlyos sérüléssel járó baleset történik lakott területen kívül főleg éjszakai órákban, mert a gépjárművezetők a sötétben, ködben, sűrű hóesésben, stb. csak későn észlelik a fényvisszaverő mellényt nem viselő gyalogost – több esetben ittasan haladva –, és elgázolják. 2016. július 3-án hajnalban Rém külterületén egy motorkerékpár elütötte a vele azonos irányban és forgalmi sávban, a kivilágítatlan útszakaszon haladó gyalogost. A 17 éves fiú, akin nem volt láthatósági mellény és a motorkerékpár 23 éves vezetője a helyszínen meghalt.²³ 2016. április 8-án 20:10 órakor a 2-es számú főúton közlekedett tehergépkocsijával egy 27 éves férfi, amikor a 42-es km szelvényénél ismeretlen okból átfutott egy 67 éves férfi. A gépkocsivezető hiába vészfékezett, elütötte a gyalogost, aki a helyszínen behalt sérüléseibe.²⁴

III. Kerékpár

„A kerékpár vonatkozásában a balesetek súlyosságát²⁵ meghatározó tényezők: a tömeg kicsi, a sebesség már igen nagy is lehet, a szabályozottság viszont sajnos a gyalogosokéhoz hasonlóan alacsony fokú. A kerékpárosok általában – csak úgy, mint a gyalogosok – sokkal kevésbé tartják magukat a közlekedési szabályokhoz, mint a gépjárművezetők.”²⁶ A kerékpárosok gyakran kerülnek veszélyhelyzetbe, ebből csak két baleseti okot emelek ki, a szabálytalan kanyarodást, valamint a szabálytalanul járdán történő kerékpározást.²⁷

Hogyan kell végrehajtani a balra kanyarodást? - négy fontos szabály mely minden járműre vonatkozik, de a kétkerekű járműveknél – kerékpárok esetén- szinte minden esetben sérüléssel jár, míg gépkocsik esetén döntően anyagi káros balesetek történnek. A: irányjelzés adás, B: hátranézés - meggyőződés, C: behúzódni a felezővonal mellé, D: a kanyarodás megkezdése előtt a KRESZ 31. § (6) alapján az ismételt hátranézés – meggyőződés, hogy járművének előzését nem kezdték meg.

IV. Gépjárművek:

A gépjárművek – ezen belül a személygépkocsik – vezetői a legtöbb balesetet gyorsabban követik el, de jelentős az elsőbbségi jog meg nem adása, illetőleg az egyéb okok: szabálytalan kanyarodás, előzés,²⁸ sávváltás; valamint a passzív biztonsági eszközök hiánya, vadállatok elütése²⁹ stb.

Szabálytalan előzés: 2016. június 11-én 12:40 órakor a 83-as főút 33-as km-szelvényében J.P. szlovák állampolgár egy járműszlop előzésébe kezdett, de a manővert nem tudta befejezni: egy balra ívelő kanyarban kisodródott, majd az árokba csapódott.

²² Az első esetnek szemtanúja voltam, a másodikról MTI-n keresztül értesültem.

²³ over24.hu/baleset/2016/07/3/gyalogost-gazolt-ejjel-ketten-meghaltak-foto (Letöltés ideje: 2017.07.03.)

²⁴ ZSARU XXV/16. 16. o. H.Sz.

²⁵ Ha a kerékpárosok védősisakot használnának jelentősen csökkenne a balesetek súlyossága.

²⁶ Major Róbert: i.m. 107. o.

²⁷ Lásd.Kúria Bfv. II. 740/2012, valamint Bíró Gyula: A közbiztonság és közlekedésbiztonság, veszélyhelyzetek, Pécsi Határőr Tudományos Közlemények XVI. Pécs, 2015. 108. o.

²⁸ Lásd, Bíró Gyula: i.m. 107. o.

²⁹ Vö. Bíró Gyula: Kriminálisztika. Lícium-Art Könyvkiadó 2015. 65. o.

Utasa az 58 éves nő életveszélyes, míg a motorkerékpár vezetője súlyos sérüléseket szenvedett. A motoros ellen büntetőeljárás indult.³⁰ 2016.júniusban személygépkocsival tanulóvezető személygépkocsi és lovas-fogat szabálytalan előzése során frontálisan összeütközött a szemből érkező Suzuki személygépkocsival, majd a fogatnak ütközött. A baleset során a Suzukit vezető 43 éves férfi életét veszítette, míg a tanulóvezető és oktatója könnyű sérüléseket szenvedett. Az ügyben halálos közúti baleset okozásának gyanúja miatt indult eljárás (MTI).

Vadállatok elütése: 37 éves férfi Ford tehergépkocsival a 8621 úton 2016. június 3-án 10:20 órakor egy jobbról eléje ugró szarvast fékezés nélkül elütött. Az állat a szemközti forgalmi sávba vágódva leszakította egy ott közlekedő Ford személygépkocsi tetőszerkezetét, végül az árokba zuhant és elpusztult. A személygépkocsit vezető 73 éves osztrák férfi a helyszínen meghalt, utasa 65 éves nő súlyosan megsérült. A tehergépkocsi kigyulladt, de vezetője nem sérült meg.³¹

Megijedt a fácánoktól: 2016. 04. 06-án 11:00 órakor a 4622-es út 16-os km szelvényében közlekedett személygépkocsijával M. János (27), amikor az út mellől felrepült két fácán. A gépkocsivezető, hogy az ütközést elkerülje, balra rántotta a kormányt, amitől gépkocsija fának csapódott. A gépkocsivezető könnyű sérülést szenvedett, utasa egy 32 éves nő életét veszítette. Halálos közúti baleset okozása miatt indult eljárás.³²

Balra kanyarodás: balra kanyarodás során - a KRESZ 28. § és 31. § (5) alapján -kinek köteles elsőbbséget adni. 12 + 1 eset: 1. a vele szemből érkező és egyenesen tovább haladó jármű részére, 2. a jobbra bekanyarodó járműnek, 3. az úttest mellett lévő attól balra eső kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton érkező jármű és gyalogos részére, 4. annak az útnak az úttestjén áthaladó gyalogos részére, amelyre a jármű bekanyarodik, 5. az azonos irányból érkező villamos részére, 6. a vele szemből érkező villamos részére, 7. a jobbra kanyarodó villamos részére 8. a balra kanyarodó villamos részére /ha két jármű kanyarodik balra egyszerre, ha elférnek megethetik, ha összeütköznek általában mindketten egyetemlegesen felelnek a balesetért, ha az egyik villamos, a villamosnak van elsőbbsége/, 9. jobbról érkező minden járműnek, 10. balról érkező villamosnak, 11. bármely irányból érkező megkülönböztető jelzését használó járműnek. 12. a földútról érkező járművel a szilárd burkolatú úton haladó jármű részére. A plusz egy szabály: a KRESZ 31. § (6) alapján a balra kanyarodó jármű vezetője a kanyarodás megkezdése előtt még egyszer köteles meggyőződni arról, hogy járművének előzését egy gyorsabban haladó jármű nem kezdte meg. A felelősség megállapítása ilyen esetekben bonyolult, szinte minden esetben közlekedési balesetelemző szakértő³³ kerül kirendelésre; aki balra kanyarodik általában felelős, de lehet osztott felelősség is, ha megállapítást nyer az előzést végrehajtó gépjárművezető felelőssége is a KRESZ 34. § (4) alapján.

Gépkocsival elkövetett öngyilkosságok: Régóta figyelemmel kísérem, hogy vannak rejtélyes közúti közlekedési balesetek pl.: ismeretlen okok miatt úttestről lehaladva egy fának ütközött, ismeretlen okból áttért a menetirány szerinti baloldalra, és ott frontálisan ütközött a szembejövő szabályosan közlekedő járművel, stb. Az esetek többségében nem lehet bizonyítani, hogy a gépkocsivezető öngyilkosságot követett el. Jogeset:

³⁰ ZSARU XXV/25. 16. o. H. Sz.

³¹ ZSARU XXV/24. 16. o. H. Sz.

³² ZSARU XXV/16. 16. o. H. Sz.

³³ Közlekedési bűncselekmények esetén sok esetben igazságügyi szakértő kirendelése válik szükségessé. A szakértő feladata, hogy a tudomány és a műszaki fejlődés eredményeinek felhasználásával készített szakvéleményével segítse a tényállás megállapítását, a szakkérdés eldöntését. (2005. évi XLVII. tv. 1. § (1) bek.)

Öngyilkosságra készülő férfi gépkocsijával áttért a szembejövő forgalmi sávjába, és ott összeütközött egy személygépkocsival. Megúsza könnyű sérülésekkel. Büntetőeljárás indult ellene. Az ügy előzménye: kétségbeesett nő telefonált a rendőrségre 2015. március 3-án 15:30 órakor. Elmondta, telefonon búcsúüzenetet kapott volt férjétől, a férfi valószínűleg öngyilkosságra készül. A személygépkocsijával ment el valahova. 10 perccel később 15:40 órakor kaptunk bejelentést egy közlekedési balesetről, mondta a Hódmezővásárhelyi Rendőrkapitányság vezetője, mely szerint Hódmezővásárhely külterületén, a 47-es út 191-es km szelvényében egy Renault személygépkocsi minden ok, előzetes irányjelzés nélkül áttért a menetirány szerinti bal oldalába, és ott összeütközött egy szabályosan haladó Skodával. A Skoda vezetője még félre tudta rántani a kormányt, így elkerülte a frontális ütközést, vezetőik könnyű sérülést szenvedtek. A baleset helyszíni szemléje alkalmával kiderült, a balesetet okozó gépkocsit B. Balázs vezette, akinek öngyilkossági szándékáról volt felesége bejelentést tett. A vétnen gépkocsi vezetője elmondta: úgy érezte, a Renault vezetője szándékosan akart neki ütközni. B. Baláznál felmerült az ittasság gyanúja, ezért előállították vérvételre. Ellene közúti veszélyeztetés büntettének és ittas járművezetés vétségének gyanúja miatt indítottak eljárást.³⁴

Befejezésként két aktuális témáról a javaslatunk: 1.Új KRESZ alkotás:nagyon fontosnak tartjuk, három javaslatunk van: a jogszabály megnevezése: Kormányrendelet, egyszerűsítés, úgy kell megalkotni, hogy minden ember megértse a jogalkotó akaratát. 2.Hogyan kerülhetünk az EU közlekedésbiztonságának élmezőnyébe? - egyetlen szóval kifejezve: képzéssel!³⁵ Meg kell valósítani a közlekedési ismeretek egész életen át tartó tanítását - tanulását. Hazánk óvodáiban, általános- és középiskoláiban döntően rendőrök és polgárőrök oktatják a gyermekeket, illetve tanulókat a közlekedési ismeretekre, a bűn- és baleset-megelőzésre, amit továbbra is folytatni kell. Messzemenően egyetértünk az „Egy iskola- egy polgárőr”, valamint az „Iskolarendőr” kezdeményezéssel, de az óvodákban napi szinten, általános és középiskolákban heti egy órában kellene tanítani önálló tantárgyként a közlekedési ismereteket, amire rásegítenének a rendőrök és a polgárőrök. Egyetemeken elegendő szabadon választható tárgyként oktatni, a felnőtteknek önképzés, de legalább ilyen fontos a megszerzett KRESZ és vezetéselméleti szabályok betartása. Ez megvalósítható célkitűzés és felkerülünk az EU közlekedésbiztonságának élmezőnyébe.

³⁴ Bíró Gyula: Kriminálisztika i.m. 244. o.

³⁵ Egyetemi oktatóként állíthatom, csak akkor veszik komolyan a hallgatók a tárgyat, ha van számonkérés. A közlekedési ismeretek fontos tantárgy. „Az életé az elsőbbség!” Lásd.Bíró, i.m. 110-111.o.