

A közúti forgalomellenőrzés néhány időszerű kérdéséről

ÍRTA: DR. IRK FERENC
az OKKfJ munkatársa

A közúti forgalomellenőrzés kérdéséről kívánok — saját gyakorlati tapasztalataimból fakadó — néhány *segítőszándékú gondolatot* leírni. A lehetőségeket az teremtettem meg számomra, hogy a közelmúltban hosszabb időn keresztül alkalmam volt a közúti közlekedés ellenőrzését végző rendőrijárőrök mellett e munkában, több megye területén részt venni.

A személyi és a tárgyi feltételekről

A forgalomellenőrző rendőrijárőr feladata rendkívül sokrétű és szerteágazó. Véleményem szerint — és erre még sajnos van példa — különösen az egyre zsúfoltabbá váló városi, illetve főútvonalon forgalomban egy személy a rendőri ellenőrzési feladatokat mind kevésbé oldhatja meg eredményesen. A gépkocsi vezetése ugyanis annyira leköti figyelmét, hogy a mozgó ellenőrzés ideje alatt csak az egészen durva, közvetlenül előtte lejátszódó szabályszegéseket képes észlelni. Épp ezért szükséges lenne a figyelmét csak a forgalomra irányító személy jelenléte is. Ezáltal nemcsak több szabályszegést, forgalmi problémát lehetne felfedni, hanem az intézkedés idejét is meg lehetne rövidíteni.

A kifogástalan műszaki állapotban levő gépjármű — véleményem szerint — az eredményes intézkedés egyik fontos feltétele. Az utóbbi években végrehajtott selejtezés, a *nagyteljesítményű*, jó menet tulajdonságokkal rendelkező gépkocsik forgalomba állítása e téren a nehézségek jó részét megoldotta. Azonban így is fennmaradt néhány probléma. Ezek közé tartozik például, hogy a forgalomellenőrző járőrökcsik *gumiabroncsainak* is a normában meghatározott kilométer-teljesítményt kell elérnie. Úgy tűnik, hogy a jelenlegi norma túl magas, ugyanis több helyen lehet találkozni olyan járőrökcsival, aminek gumiabroncs *futófelülete* majdnem, vagy teljesen simára kopott.

Ilyen gépkocsival egyrészt a közlekedés is veszélyes, másrészt az intézkedő rendőrnek nincs elég erkölcsi „háttér” ahhoz, hogy a rossz futófelületű gumikkal közlekedő járművezetőkkel szemben intézkedjen.

Több járőrgépkocsi nem volt felszerelve URH adó-vevő rádiókészülékkel. Ennek hiánya is a hatékonyság rovására mehet.

A mai közlekedési viszonyok között egyre kevésbé lesz mellőzhető a *műszeres ellenőrzés*. A sebesség, a füstölés, a fényoszóró helyes beállításának ellenőrzése és a szabálytalankodókkal szembeni egyéb eljárás mindinkább csak műszeres ellenőrzéssel lesz eredményes.

(Pl. a rendőrségi gépkocsival történt sebességmérést, illetve az ily módon megállapított gyorshajtást az érintett személy szinte minden esetben kifogásolta.)

A személyi és járműállomány kérdésénél említett kell tenni ismételtén arról, hogy az *ellenőrzési sűrűség* jelenlegi körülményei közepette — a megyékben egyidejűleg általában 1 városi és 1-2 vidéki járőrökcsit legtöbb esetben 1 személlyel végzi az ellenőrzést — a *generális prevenció* nem lehet megfelelően eredményes.¹

Az intézkedések hatékonyságáról

Régi igazság, hogy az állampolgárokkal kapcsolatos intézkedés csak akkor lehet hatásos, ha az *szakszerű* és *kulturált*. E

1. Sípón István r. őrnagy: A közúti forgalomellenőrzés helyzete. Belügyi Szemle 1971. októberi szám, 80. oldal.

A legteljesebb körű ellenőrzés a szakszerű, aki szerelt a lakóhely területén kívüli nagyforgalmú utak 30 km-es szakaszára legalább egy-egy motorerőterék járó, minimum 30 km-es szakaszra 2-3 fő gépkocsival járőrre lenne szükséges.

vonatkozásban — mint külső résztvevő — örömmel jelenthetem ki, hogy a több száz intézkedés során *alig akadt* néhány apróbb probléma és ami ennél talán fontosabb, az érintett állampolgárok sem kifogásolták a jogosságot és szakszerűséget. Néhány gondolatot mégis szeretnék e témakörben közreadni.

A szakszerű és kulturált intézkedéshez tartozik, hogy a járőr álló ellenőrzés esetén a járművezetőt *jelzőlámpájával* — és nem kézzel — szürkületől napkelteig pedig fényjelzéssel, kellő időben, határozottan állítsa meg és hozza féltreérthetetlenül tudomására, hogy pontosan hol kell megállnia. A megállításnál — egyes speciális eseteket kivéve — az is fontos, hogy a *felszólítás* féktávolságon kívül történjen.

Az érdemi intézkedés általában a *gépjárművezetői* és a *forgalmi engedély*, valamint a *menetokmányok* ellenőrzésével kezdődik. Feltétlenül szükséges ezen okmányok alapos átvizsgálása. Tapasztalatom szerint előfordult például, hogy a gépjárművezetői engedély *hamis*, illetve *érvénytelen* fényképpel volt ellátva.

Az új gépjárművizsgáztatási rend kihatásaképpen számos — főként személyi tulajdonban levő — jármű *forgalmi engedélye* lejárt.

A *fuvarlevelek* meghamisításának, illetve érvénytelenségének rendkívül változatos formáit lehetett tapasztalni. Egyes esetekben a „*fekete-fuvar*” megállapítása, illetve bizonyítása rendkívül nehéz, és körültekintő vizsgálatot igényelt.

Intézkedés esetén célszerű a figyelemnek mindig kiterjedni a szemmel ellenőrizhető *forgalombiztonsági berendezések* üzemképes állapotára és megfelelő működésére. Ezt támasztja alá az megfigyelésem, mely szerint alig akadt jármű, amely kifogástalan műszaki állapotban lett volna. Különösen kifogásolható volt egyes szövetkezeti tulajdonban levő gépjárművek — elsősorban *munkagépek* — állapota.

A járművek *világító-berendezéseinek* állapotát is célszerű tüzetesen megvizsgálni. A véglámpák bekapcsolásával egyidejűleg ajánlatos a féklámpát is ellenőrizni. Egyrészt azért, mert a gépjármű-

vezető — tudva a féklámpa üzemképtelenségéről — a városi világítás fel-lekapcsolásával igyekszik néha a rendőrt *meglevesztetni*, ami egyszemélyes ellenőrzés esetén könnyen sikerrel is járhat, másrészt azért, mert több olyan gépkocsi vesz részt a közúti forgalomban, amelyek véglámpa *fényereje* nagyobb, mint a féklámpáé. Közös lámpatest esetén pedig ez rendkívül *balesetveszélyes*.

Az *irányjelző* működéséről ugyancsak a vég- és féklámpák egyidejű működése esetén kell meggyőződni, mert a lámpatestek elszennyeződése, vagy a lámpák helytelen bekötése folytán előfordul, hogy az irányjelző ilyen esetben egyáltalán nem, vagy nem megfelelően működik.

Szükségesnek látszik a járművek *fék- és kormányberendezését* is ellenőrizni. A kézfék vizsgálata pl. igen gyakran elmarad.

A hibák észlelése esetén — amennyiben erre lehetőség van — célszerű a kijavítást ellenőrizni. Több esetben tapasztaltam ugyanis, hogy a *hiba kijavítására* felszólított gépjárművezetőt újból meg kellett állítani, mert a rendőr távozása láttán a hiba kijavítása nem történt meg.

A motorkerékpárosokkal, segéd-motorkerékpárosokkal, kerékpárosokkal és a lovaskocsik hajtóival kapcsolatban különösen sok probléma merült fel. Velük szemben a jelenleginél *nagyobb szigorral* látszik szükségesnek eljáráni. Az említettek közül az első két kategóriába tartozók tömege közlekedik *gépjárművezetői* és *forgalmi engedély* nélkül, továbbá *lejárt* forgalmi engedéllyel. Úgy tűnik, hogy e jelenség felszámolásához országos méretű, célirányos ellenőrzés szükséges.

Szürkületől napkelteig — főként a sík terepviszonyokkal rendelkező megyékben, illetve megerészekben — a *hividegtalan* kerékpárok ezrei, lovaskocsik tucatjai jelentenek életveszélyt. Ebből a szempontból hazánk Európa-szerte „*hires*”.

A kerékpárosok vonatkozásában az intézkedés nem korlátozódhat az *első világláts* ellenőrzésére. A baleseti veszélyt — amint azt statisztikailag is igazolni lehet — csaknem mindig a hátsó világítás hiánya teremti meg. Feltétlenül szükségesnek látszik a tavaszi hónapokban, tehát a kerékpár-idény megin-

dulásakor országos ellenőrzés, amelyet a szabálysértők szigorú felelősségrevonásának kellene követnie. Természetesen a leghelyesebb az volna, ha sikerülne *fényviszaverő anyag* beszerzéséről, illetve kereskedelmi forgalomba hozataláról gondoskodni. A hátsó sárhányó ilyen bevonattal való ellátása a problémát megoldandó.

A lovaskocsik vonatkozásában célszerű lenne érvényt szerezni a KRESZ azon rendelkezésének, miszerint az állati erővel vont járművet fel kell szerelni hátul a jármű bal szélén elhelyezett nem háromszög alakú, vörös színű prizmával.² Ez a szerelvény *csaknem minden* lovaskocsiról hiányzik.

Az eredményes intézkedés elengedhetetlen velejárója az észlelt hiányosságok, szabályszegések *differenciált* értékelése. Csak ez esetben várható el, hogy egyrészt az állampolgár a forgalmellenőrző járó személyének komoly *jelentőséget* tulajdonítson, másrészt, hogy benne *segítőlétságot* lásson. A generális és speciális prevenció elvének itt is érvényesülnie kell. Sajnos pillanatnyilag e téren a különböző megyékben — és az egyes megyékben belül is személyenként — meglehetősen *eltérő* a gyakorlat.

Az intézkedésnél a fő szempont — véleményem szerint —, hogy a *szabályszegés* milyen látási, forgalmi és útviszonyok mellett következett be. Így például amíg nappal a világítóberendezéseknél tapasztalt hiányosságok észlelése alkalmával elegendő lehet a *figyelmeztetés*, addig este ugyanaz a hiba a *feljelentést* is megkívánhatja.

Egyes esetekben célszerű a *közvetett felelősöket* is felkutatni, s velük szemben is eljárni. Nem mellőzhető az eljárás olyan esetekben, amikor például a garázmester, brigádvezető, gépkocsielőadó (tehát a szolgálati felettes) *ad utasítást* jogosítvánnyal nem rendelkező személynek arra, hogy gépjárművet vezessen. Ugyancsak elsősorban a *közvetett felelősök* ellen célszerű eljárni, ha a rendőrfőnök *vizsgázallan*, vagy *lejárt forgalmi engedélyű* közúti gépjárművel találkozik, avagy olyan teherszállító gépjár-

művel, amelynek hátsó *rendszám* felfestése nincs, vagy a gépjárművet olyan véglámpatestekkel szerelték fel, amely a rendszámot nem is képesek *megvilágítani*, stb.

Az *ittassággal* kapcsolatos ellenőrzést ugyancsak szükségesnek látszik fokozni. A rendőrfőnök nem szorítkozhat a leheletellenőrzés módszerére. Az alkoholszonda kimutat olyan alkoholos befolyásoltságot is, amely egyébként nem érzékelhető. A szondát az *előírt ideig* fúvatni kell. Különösen fontos ez akkor, ha annak színe *kismértékben* ugyan, de elváltozott.

Az ittasságvizsgálatot célszerű kiterjeszteni a motorkerékpár és tehergépkocsi-vezetőkön kívül a jelenleg még ritkábban ellenőrzött személygépkocsi- és *autóbuszvezetők*re is. Ez utóbbiaknál helyes szervezéssel az ellenőrzés megoldható úgy, hogy ezáltal a menetrend sem borul fel. Különösen fontos — a vállalati ellenőrzés pótlása és kiegészítése képpen — a kihelyezett telepeken, valamint a lakásuknál garázsírozó autóbuszvezetők fokozottabb ellenőrzése.

Az ellenőrzés fontos részét képezi a *körözött* gépjárművek figyelemmel kísérése. Véleményem szerint a jelenlegi nyilvántartást célszerű lenne *típus- és színmegjelöléssel* is kiegészíteni, s az eltűnt gépjárművek listáját az ellenőrző gépkocsi vezetője elé, erre rendszeresített helyre kifüggeszteni.

Javaslatok

A mozgó ellenőrzést célszerű területileg kiterjeszteni az *összes balesetveszélyes* útvonalra, csomópontokra. Ezen túlmenően a járókocsiknak szükséges lenne mutatkozni a forgalom szempontjából *csendesebb útvonalakon*, községekben is.

Az ellenőrzést időben intenzíven elsősorban a *csúcsforgalmi* időszakokban és helyeken szükséges fokozottan végezni. Emellett azonban szükséges figyelemmel lenni arra is, hogy a járművezetők és gyalogosok a közlekedést ellenőrző járóval elvileg a *nap bármely órájában* találkozhatnak.

Ezért nem túl célszerű — véleményem szerint — az egységes 6, 14, illetve 22 órai váltás, mert már az átlag gépjárművezető is

² KRESZ Fegyelmi sz. cikk. 1. c. pont.

tudja, hogy a megyeszékhelytől távoleső területeken a váltástól számított egy órán belül forgalomellenőrző járőrrel számolnia nem kell.

Az intézkedés terjedelmét igen nehéz rögzíteni. Feltétlenül szükséges azonban az, hogy a járőr minden körülötte történő *jelentősebb szabályszegést* vegyen észre, s azok megvalósítóival szemben intézkedjen is. Véleményem szerint a járőr figyelme ki kell terjedjen az utat környező, a közlekedéssel kapcsolatos *műtárgyak* megfigyelésére is. Ez elsősorban az útéptéssel, forgalomelterelésekkel kapcsolatos *táblaelhelyezésekre* vonatkozik.

Közvetlen balesetveszély (például főútvonal—mellékútvonal kereszteződésében elsőbbségadásra kötelező tábla hiánya, útelzárásoknál kivilágítás elmulasztása, veszélyes gödör, kátyú észlelése) esetén, a lehetőségekhez képest azonnal kell intézkedjen. Egyéb alkalmakkor — például szabálytalanul elhelyezett, vagy nem szabvány alakú jelzőtáblák észlelésekor — sem maradhat el a hely és idő megjelölésével ellátott szignalizáció az érintett és intézkedésre jogosult, illetve kötelezett szervekhez. Esetenként a lényekes bizonyíték sem mellőzhető.

Szükséges a *forgalom segítése* is. Ez egyrészt abban áll, hogy a járőr az észlelt *forgalmi dugók* gyors feloldásában aktívan működjön közre, másrészt a helyismere-

tekkel nem rendelkező kül- és belföldi járművezetőket szakszerűen irányítsa. A külföldi járművezetőkkel kapcsolatban sajnos országszerte igen nagy probléma, hogy a járőrök többsége a környező országok egyikének nyelvét sem beszéli. Főként erre vezethető vissza, hogy *viszonylag alacsony* a külföldi állampolgárok szabálysértéseivel kapcsolatos intézkedések száma.

Az ellenőrzés céljából megállított teher szállító gépjárműveknél célszerű a *fuvarokmányok* alapos felülvizsgálata és lehetőség szerinti azonosítása.

Igen hasznos, ha az ellenőrzés a megyében főként a *balesetveszélyes* járművekre, illetve azok vezetőire terjed ki. Emellett azonban — a fentebb írtaknak megfelelően — a közlekedés többi résztvevőjének ellenőrzése se maradjon el.

Megfontolandó volna a gépkocsizó járőr hatásköréből kivonni a *szabálytalan helyen* parkolókkal szembeni eljárás kötelezettségét, kivéve, ha a szabálytalan helyen való várakozás közvetlen balesetveszélyt rejt magában.

A kivilágítatlan kerékpárosokkal szembeni eljárás — az előzőekben írtakon túlmenően — csak akkor lehet eredményes, ha a közrendvédelmi állományba tartozók a *saját területükön* sem nézik el a szabálysértéseket.

