

SEBESSÉG-ELLENŐRZÉS ÚJ MÓDSZERREL, DEMOKRATIKUSABB SZEMLÉLETMÓDDAL

Úgy gondolom, ha van téma, amely valamennyi közlekedésbiztonsággal foglalkozó rendőr tevékenységében közös, az a megengedett sebesség túllépésének többé-kevésbé következetes ellenőrzése. Azonos vagy hasonló indokokkal és eszközökkel dolgozik a japán és a szovjet, az amerikai és a német, a magyar és — mondjuk — a finn rendőr. Az már más lapra tartozik, hogy az egyes országok eszközeinek műszaki megoldása csakúgy, mint a sebességtúllépés bizonyításának gyakorlata nagyban különbözhet egymástól.

A sebesség-ellenőrzés több ok miatt szerepel az első helyen. Az közismert, hogy a sebesség és a baleset kimenele között szoros az összefüggés. (Más kérdés, hogy erről a magyar közlekedésbiztonságért felelős és döntési helyzetben levő személyek egy része mind a mai napig nem akar tudomást venni és így közvetve évente több tucat ember haláláért, megrokknásáért felelős. Mert ugye amíg a világ civilizáltabb felén 50 kilométer/óra a megengedett sebesség lakott területen, nálunk 80. Amíg az USA-ban, az ottani úthálózaton, az autópályákon 90 kilométer/óra a maximum, nálunk nemrég emelték 120-ra. Sajnos idehaza a felelősök még csak leginkább csodálkoznak az MI-es autótűt Tatabánya és Győr közötti „halálszakaszán”, s mindenfelé, a KRESZ-ben nem is szereplő táblákkal igyekeznek leszoktatni az autósokat az udvariasságról, ahelyett, hogy visszaállítanák a 80-at — vagy a Győr felé vezető pályaszakaszon akár a 70-et.

Sajnos az abszolút gyorsajtás és a balesetek súlyossága közötti összefüggés nem általánosan ismert. Gyakori ellenérv a sebesség-ellenőrzéssel szemben, hogy a balesetek döntő többsége nem abszolút, hanem relatív gyorsajtásra vezethető vissza. A rendőr így tulajdonképpen, amikor a megengedett sebességhatár túllépését bünteti, jórészt fölösleges munkát végez. Úgy gondolom, baleset-megelőző propagandánk sem hangsúlyozza eléggé, hogy az állítás csak féligazság. Hiszen nyilvánvaló, hogy minél magasabb sebességről kell veszélyhelyzetben lassítani — azonos lassulást feltételezve — annál nagyobb sebességgel történhet

baleset. Így valóban előfordulhat, hogy az ütközéskori sebesség már bőven a megengedett határ alatt van, ám mérsékelt sebességnél esetleg be sem következett volna a baj. Az sem elég széles körben ismert, micsoda nagyságkülönbség sebességtartományokban a biztonság szempontjából létfontosságú információk felvételében és feldolgozásában.

Épp ezért minden szakember egyetért a sebesség-ellenőrzés fontosságában. Még akkor is, ha tudja: az utakon rabló-pandúr játszma folyik a világon mindenütt, s szinte nincs olyan hely, ahol szeretnék a radarozó, traffipaxozó rendőröket. Ha nem így volna, nem lenne — legalábbis Európában — egységes figyelemfelkeltő jelzésrendszer az autósok között.

Persze a lakosság és a rendőrök közötti kapcsolatot még sok minden befolyásolja. A diktatórikus államok rendőrei inkább üznek sajátos sportot a jogsértő rajtakapásból, mint egy demokratikus államrendszert hivatalos személyei. Amíg ugyanis az előző helyen — ha szavakban nem is, de tettekben igen — a hatalom nem kooperálni akar alattvalóival, hanem uralma alá hajtani őket, s a konfrontálódástól sem idegenkedik, a másik térségben a rendőrség hasonló a hatalommal, aminek egyik lényegi vonása a demokratikus játékszabályok betartása. A rendőr nem az állampolgárok felett, hanem azok szolgálatában áll. Ezért fontos számára, hogy — a lehetőség határain belül — minél békésebb kapcsolatot alakítson ki velük. Nem lesből pró-

bálja a renitens állampolgárt pénzugyűjtési céllal nyakoncsipni, nem vitatható hitelességű műszerekkel (például bolgár radarpisztoly) próbálja a vétkességet bizonyítani, hanem mindent megtesz a szabálykövető magatartás kialakítására, pontosabban ennek ösztönzésére.

Ez utóbbi fáradozásnak egyik bizonyítékáról számolt be levetében a közelmúltban barátom, Sven-Olof Hassel, aki a Turku Mobil Rendőrség vezetője. A mellékelt ábra önmagáért beszél. Az akcióban két radarral két gépkocsi vesz részt. (Skandináviában nincs szükség traffipaxra. A rendőrség az évek során kivívta magának azt a tekintélyt, hogy a jogorvoslatot ellátó közigazgatási bíróságnak eszébe sem jut kételkedni a rendőri intézkedés szakszerűségében, korrektségében. De ez egy másik történet. Maradjunk egyelőre annyiban, hogy ettől idehaza még messze vagyunk.) Az első gépkocsi a figyelm felkeltését célozza. Tetején az autós leolvashatja járműve sebességét és hitelesítheti saját műszerét. Itt ha a megengedettnél nagyobb sebességgel halad, akkor sem állítják vagy büntetik meg. Ezután „valahol” áll majd egy másik rendőrautó is (vagy csak észrevétlenül egy radar). Aki viszont ott hibázik, az fizet — méghozzá nem keveset.

Barátom beszámolójához hozzáfűzi: ez az ellenőrzési módszer nagy népszerűséget váltott ki az autósok túlnyomó többségében, hiszen a rendőri intézkedés szinte reklámozza a segítő szándékot.

Ez a módszer hazánkban sem megvalósíthatatlan. A kocsijére szerelhető világító számjelzés minden traffipaxhoz, radarhoz hozzákapcsolható. (Az érdeklődőket szívesen ismertetem meg a szükséges átalakítást vállaló hazai cég képviselőjével.) Ez a módszer egyébként a Transinnov Loopcontrol fantázianévű, nagy jövőt sejtető berendezésével is egyesíthető, amelyről a lap egy korábbi számában olvashattunk. Ha a hazai rendőrség az állampolgárokkal a jelenleginél jobb kapcsolatot szeretne kialakítani, jó volna, ha — többek között — a fentiekben vázolt lehetőséget se hagyja számlátlanon kívül.

