

[CVII/48]

Európa peremén

Csalafintaságok

Végre látni, hogy Magyarországon is van nem csak közlekedési rendőrség, de közlekedés-ellenőrzés is. Meg ha a polgár nem is észlelné (mármint az utakon), akkor is látná, hallaná, olvasná. Az utóbbi néhány hét ugyanis hangos volt sok-sok büszke kinyilatkoztatástól, sikerpropagandától.

Mert mi mindenről is hallhattunk? Példának okáért arról, hogy mennyi rendőr vett részt a főútvonalakon haladók megrendszabályozásában. Arról, hány jogosítványt vettek be (vajon miért), hány rendszámtáblát szereltek le (vajon miért). No és főként arról, hogy „az ellenőrzési akció idején az autópályákon és a főközlekedési utakon egyetlen súlyos sérüléssel járó baleset sem történt”. (MH 1992. május 26.)

Sajnos azonban az is kiderült, hogy ugyanezen idő alatt meghalt nem kevesebb, mint húsz ember az utakon. Amit kétféleképpen lehet kommentálni: kincstári (optimista) és realista módon. A kincstári vélekedés szerint ez óriási siker! A rendőrség olyan remekül dolgozott, hogy — az egy

héttel korábbihoz képest — ötödével csökkent a hét végi balesetekben meghaltak száma. A realista egy kicsit másként vélekedik minderről.

Először is elismeréssel adózik a szervezet azon ügyes trükkjének, hogy mérceként egy kivételesen veszélyesnek bizonyult hétvégét választ ki, s ehhez viszonyítja jövőbeni eredményeit. Másodjára az jut eszembe, hogy nem sok egy ilyen, magasan szervezett, előre beharangozott rendőri akció mellett a húsz halott? Vajon mennyi lett volna, ha mindegyik egyenruhás hazamegy, s ott-hon családja, barátai körében nézi a tévét, esetleg locsolja kitükkadt kiskertjét?

Azután — eléggé el nem ítéltetően — arra is gondoltam: lehet, hogy rossz időben és rossz helyen volt ez az egész akció? Vagy esetleg a balesetet okozók, meghallván az akció híreit, megváltoztatták közlekedési szokásaikat? Nekiláttak hírlancot kiépitni annak felderítésére, hogy hol és mikor ellenőriznek a rendőrök? Netán — akárcsak az ittas vezetők legtöbbje — nekiláttak elke-

rülni a főútvonalakat? Kémeket építettek be a rendőrségbe, s az akció kezdete előtt, illetve vége után nyúltak a slusszkulcsért?

Ami pedig a legnagyobb bánatom: nem tudom, hogy sikerült-e, s ha igen, hány embert észhez téríteni. S félek, hogy még jó ideig tanácstalan maradok. A baleseteknek ugyanis van egy jellemző tulajdonságuk: sohasem akkor és ott következnek be, amikor és ahol várjuk őket. (Azt csak zárójelben jegyzem meg: a tudomány mai állása, továbbá valamennyi hazai felmérés szerint az autópályák, majd az — igazi és nem a fél-autópályából kreált — autoutak, ezt követően pedig a főútvonalak a legbiztonságosabbak.)

És sajnos az embereknek is van egy rossz tulajdonságuk: nehezen változnak. Ebből — sok egyéb közlekedésben is alkalmazható tanulság mellett — lesűrhető az az eredetinek korántsem nevezhető megállapítás, miszerint ha a rendőrök rossz helyen állnak, rossz helyen ellenőriznek, nem lesznek kevesek a balesetveszélyes helyeket veszélyte-

lenné tenni. Az viszont régi igazság, hogy minden autós és gyalogos mögé nem lehet rendőrt állítani.

Akciókkal sajnos riogatni ugyan lehet, egyes embereket megfélemlíteni is, de kétmillió járműparkkal megvert kis ország viselkedését tartósan befolyásolni aligha! Olyan lépésekkel kellene végre eredményes hatást gyakorolni, amelyek külföldön már jól beváltak. Ezek közé tartozik az is, amit a rend ezredese büszkén, mint kis csalafintaságot mutatott be a tévé nézőinek (pontosabban csak beszélt róla, még a prototípust sem láthatuk.) Az ál-traffipaxokat tartalmazó ládikókat Nyugaton már lassan két évtizede használják. Ott is tudják, hogy van az embereknek egy olyan csoportja, amelyik akkor érzi a bőrén magát, ha van kitől-mitől reálisan félnivalója. Ő fél az úttest szélén levő üres doboztól is — mert lehet, hogy fényképezőgép van benne. Mert arra ott sincs elég pénz, hogy mindenhol sebességmérőket szereljenek fel. Persze arafelé meg lehetőségen elégedetlenné lennének, ha — a

hazai lakosságszámhoz vagy járműparkhoz viszonyítva — egy-egy hétvégén öt-hat halottnál több lenne az utakon. A hazaival azonos autóállományt magáénak tudható Finnországban egy-egy hétvégén átlagosan 3-4 haláleset történik az utakon. Persze bizonyára ott is előfordul, hogy hét-nyolc is becsúszik. Mégsem jut eszébe senkinek ehhez viszonyítani a következő hét adatát, s ha valamivel jobb a helyzet, világgá kürtölni, hogy a rendőrség ellenőrzésének eredményeként megszűntek a balesetek.

Szerencsére talán nálunk sem erről van szó. Ezért csak azt kívánhatjuk: legyen minden nap hétféle — de egy kicsit sikeresebb! No meg azt, hogy végre egyetlen rendőrtábornoknak se kelljen azért panaszkodnia, hogy hó végére kifogy a járőrök benzinellátmánya. Ilyen problémát a rendőrállami közelmúlttal nem rendelkező Európában ugyanis egyszerűen nem értenek meg. Ott a pénz és a paripa összetartozik.

IRK FERENC

M. HÍRLAP 1992. 06. 17