

Sebesség és balesetek

A közül közlekedési balesetek nagy többsége a nem megfelelő sebesség-megválasztásra vezethető vissza. A járművel balesetet okozóknak csak kisebb hányada tartozik a jogszabályban előírt sebességhatárokat túllépők körébe. A többség azért okozza a balesetet, mert nem a látási, forgalmi és útviszonyoknak megfelelően vezeti járművét.

Az úgynevezett relatív gyorsajtók szabályszegő magatartása a baleset előtt nem, vagy csak nehezen bizonyítható. A rendőrség többnyire csak a tételesen meghatározott sebességértékeket túllépő, úgynevezett abszolút gyorsajtók tettét tudja jogállami mód-szerekkel bizonyítani.

Kérdésként vetődhet fel, hogy mi szükség van a balesetek során felbukkanó gyorsajtó-kisebbség szigorú felelősségre vonására, ha nem elsősorban ők a balesetek előidézői. A válasz lényege a rossz kérdésfeltevés helyreigazításában van. A valódi kérdés ugyanis nem az, hogy az egyén a gyorsajtás melyik formáját valósítja meg, hanem az, hogy a gyorsajtáshoz kapcsolódó lehetséges szabályszegések közül valamelyiket megvalósít-e vagy sem.

A rendőrségi aktivitás lényege csak részben a szabályt szegők minél nagyobb számának tettenérése és megbüntetése. Legalább ilyen lényeges maga a rendőri aktivitás tényének figyelemfelkeltő jellege: az, hogy a rendőrség nagy fontosságot tulajdonít a se-

besség betartásának és megbünteti az előírások megszegőit.

1993. március 1-jén a hazai közlekedésbiztonságban új időszámítás kezdődött. Több mint egy évtizedes, gyakran kilátástalan küzdelem után a szakembereknek végre sikerült elérniük, hogy Magyarország is felzárkózzon azon államok sorába, amelyek politikusai felismerték: *mekkora a jelentősége lakott területeken a látszólag csekély, mindössze 10 km/h értékű sebességsökkentésnek.* Becslések szerint, ha a rendelkezést sikerül végrehajtani (azaz: a korábbihoz képest 10 km/h-s sebességsökkentést elérni lakott területeken), *évente mintegy 150–300 emberélet menthető meg.*

Ezért fontos, hogy a rendelkezésnek a rendőrség minden jogszerű eszközzel érvényt szerezzen. Ugyanakkor nagy szükség van arra, hogy lakott területeken kívül is elviselhető szinten maradjon a közlekedés rendje, amit különösen veszélyeztetnek a többségtől eltérő viselkedést tanúsító, a

közlekedés áramlásában visszatérően zavart keltő gyorsajtók.

A rendőrség már mintegy negyed évszázada fényképezéssel egybekötött sebességmérést végez. A traffipax-technika országoként csak csekély eltéréseket mutat. Így pl. olyan államokban, ahol igen magas a rendőrség presztízse (vagy ahol a diktatórikus állambrendezkedés egyik megnyilvánulásként a rendőrségnek mindig és feltétlenül igaza van), ott esetleg nem szükséges a vizuális bizonyítás, elegendő egyetlen radarpisztoly (újban: lézerpisztoly) és egy vagy két rendőr egybehangzó állítása arról, hogy a mért érték melyik járműtől származik. Más országokban kedvelt a videotechnikával kombinált sebesség-ellenőrzés. Vannak helyek, ahol az úttestbe épített vagy az úttestre helyezett kábelek adják a rendőrségnek a szükséges információt. Egyéb megoldások is léteznek.

A képi rögzítéssel egybekötött sebességmérés előnye annak bizonyító erejében van. Számos hátránnyal is szembe kell azonban nézni. Így pl. egy jogállamban a hátulról rögzített gépkocsi fényképe csak akkor használható fel bizonyítékként, ha annak vezetőjét a tettenérés alkalmával megállítják. Egyéb esetben vita merülhet fel arról, hogy ki vezette a gépkocsit: annak üzemben tartója vagy valaki más. A rendőrségnek kell bizonyítania a gépkocsivezető szabályszegését, és nem a szabálysértés elkövetésével gyanúsított jármű tulajdonosának az ártatlanságát, azaz azt, hogy nem ő, hanem valaki más volt az adott helyen és időben a gépkocsi vezetője.

Aggályos lehet az a követelés, hogy a jármű üzemben tartója nyújtson segítséget bárkinek abban, hogy joghátrányt szenvedjen el azáltal, hogy kitért az államigazgatási hatóságok felfedő. Túl a morális problémákon, megfelelő joganalógiával levezethető, hogy ha

valaki közeli hozzátartozóját még súlyos bűncselekmény elkövetése esetén sem köteles feljelenteni, ellene tanúskodni, akkor ez az elv még inkább érvényes lehet viszonylag csekélyebb súlyú jogsértések esetén.

Marad tehát a szemből fényképezés, ami viszont mind éjjel, mind nappal korrekt módszereket igényel. Ezek közé tartozik pl., hogy ha a szabályt szegő vezető mellett utas is látható, annak arcát a képen takarni kell. Normál villanófény sötétben nem alkalmazható, mert az közlekedésbiztonsági szempontból veszélyes.

Hátra van még e módszer legnagyobb hátránya: a pontoszrű ellenőrzés. Különösen nyílt ellenőrzés alkalmával a járművezető – ha eléggé figyelmes – pontosan tudja, hogy mikor haladt át az ellenőrzési ponton. Ettől kezdve nem kell felkészülnie arra, hogy a sebesség túllépésért rövid távolságon belül ismét felelősségre vonhatják. Kivételes akcióktól eltekintve a rendőrségnek nincs lehetősége arra, hogy egy-egy útszakaszon viszonylag rövid távolságon belül több traffipaxot működtessen.

Ez főként azért kedvezőtlen, mert a rendőrség, ha a sebesség-ellenőrzést konkrét balesetmegelőzéssel is össze akarja kötni, akkor a műszerekkel az átlagosnál veszélyesebb útvonalakra, baleseti góccokkal terhelt szakaszokra vonul ki. A tapasztalat azt mutatja, hogy az esetek jelentős részében az ilyen szakaszok több száz méter, esetenként több kilométeres hosszúságra terjednek ki. Az igazi az volna, ha el lehetne érni: az ellenőrzés egy-egy ilyen hosszabb szakaszt „védjen le”.

Forgalom-ellenőrzés finn módra

A magyar és a finn balesetmegelőzési szervezetek, ezeken belül a két ország rendőrségének kapcsolata több, mint egy évtizedes múltra tekint vissza. Nagyjórészt a ma-

gyar szakemberek profitálhattak e partnerkapcsolatból, bár például a finneknél 1988-ban az új KRESZ bevezetésénél a magyarok 1976-os tapasztalataira építve tervezték meg propagandakampányukat.

Meglehetősen ismert tény, hogy Finnországban az 1970-es évek elején igen súlyos állapotokat tükröztek a baleseti mutatók. Az ekkor – a köztársasági elnök hívó szavára – megindult, jól összehangolt balesetmegelőző munka eredményeként ma számos területen Európa élvonalába küzdötték fel magukat. A módszerek jelentős része skandináv (főként az európai „ellovas” svéd) tapasztalatokra épült, de amerikai, angol ötleteken túl számos egyéni akció is bekerült a prevenciós eszköztárba.

Ez utóbbiak számunkra főként azért lehetnek vonzóak, mert viszonylag kis költségigényűek és a polgárbarát rendőrség eszméjéből indulnak ki. E rendőrség legfontosabb tevékenysége az állampolgárok segítése a jogsértések megelőzésében. A szabályszegők tettenérésénél és megbüntetésénél előbbre való a tájékoztatás, a különféle lehetséges veszélyekről az informálás. Ez a tevékenység pedig a közlekedési rendőrség legfontosabb (ha úgy tetszik: az egyetlen fontos) feladatát szolgálja: a balesetek megelőzését.

A rendőrségi munka eredményességét ennek megfelelően egyetlen számadattal mérjük a baleseti helyzet alakulásával. Teljes mértékben érdektelen, hogy a rendőrség mennyi bírságot rótt ki, hány vezetői engedélyt vont be, hány autót vont ki a forgalomból. *A rendőrségi parancsnokokat úgy félik meg, hogy saját területükön hogyan alakult a baleseti helyzet az előző időszakhoz képest.*

Ennek megfelelően a helyi vezetők mind az anyagi eszközök felhasználásában, mind az alkalmazandó módszerek tekintetében öt-

letszinten meglehetősen nagy szabadságot élveznek. Országosan a baleseti helyzet bizonyítja, hogy ott ez a módszer bevált, a rendszer működik.

Az országos rendőrfőkapitány és az azóta megszűnt Országos Közlekedézbiztonsági Tanács elnökének meghívására előbb 1990-ben egy, majd 1992-ben három hétre Magyarországra látogatott Sven-Olof Hassal, Turku és Pori tartományok mozgó rendőrségének nagy nemzetközi tapasztalatokkal is rendelkező vezetője. 1992-ben három helyszínen egy-egy heti időtartamban gyakorlatilag a teljes magyar közlekedési rendőri állományt átadta tapasztalatait, ellenőrzési módszereit. Ezek egy részét (pl. egy útszakaszon áthaladó valamennyi járművezető alkoholellenőrzését összehangolt gyors módszerrel) azóta már nálunk is több helyen rutinszerűen alkalmazzák. Az előadások egyik helyszíne Szeged volt. Itt is, akárcsak a másik két helyszínen: Csongrádon és Pécelen több rendőrtiszt szájából elhangzott: bárcsak mi is rendelkeznenék a Finnországban alkalmazott és a demonstrációra elhozott berendezésekkel, eszközökkel és műszerekkel.

A Tolerancia-alapítvány segít

1990-ben magánkezdeményezésre jött létre a Tolerancia-alapítvány. Fő feladata: hozzájárulás a balesetek megelőzéséhez és ezek kárkövetkezményeinek csökkentéséhez. Ezen túl bizonyos környezetvédelmi feladatok is szerepelnek az alapítóokiratban. A célkitűzések között szerepel új balesetmegelőző módszerek honosítása.

Ez utóbbi körben mozogva döntött úgy az alapítvány kuratóriuma – amelynek öt tagja közül három közlekedézbiztonsági szakember –, hogy megismerve a Sven-Olof Hassal által bemutatott finn módszereket, valamint a hazai vezető rendőrtisztek elismerő állás-

foglalását, szerény lehetőségei közepette kísérletet tesz a megismert eszköztár egyik különösen látványos és eredményesnek tűnő berendezésének megszerzésére. Ily módon az alapítvány a rendőrséggel együttműködve segítheti a közlekedésbiztonságot.

E rendszer – ami idehaza az Észfékjelző nevet kapta – három berendezésből áll: egy, a főberendezésre a figyelmet felhívó előjelző táblából (rajta: „Ellenőrizze sebességét! 400 m” felirattal); a jelzett helyen álló gépkocsiból, amelyben egy radarpisztoly van elhelyezve abból a célból, hogy az e kocsik felé közelítő jármű sebességét mérje. Az igazi újdonság egy nagyméretű, a mérőkocsi tetejére (vagy kombikivitel esetén a jármű hátsó ajtajába) szerelhető kijelző, ami elektromos összeköttetésben áll a radarpisztollyal: az általa mért eredményt vetíti ki és teszi láthatóvá a közelítő jármű vezetője számára. A rendszer harmadik egysége egy hagyományos traffipax, amit a mérőkocsi mellett elhaladó járművezető néhány kilométer távolságon belül fog elérni.

Valójában a rendszernek az előbbiekkal egyenrangúan fontos eleme az alkalmazást megelőző igen alapos tömegkommunikációs „bevezetés”, aminek legalább a következőket kell tudatosítania a gépjárművezetőkben:

- az új rendszer a közlekedésbiztonságot és azt a célt szolgálja, hogy ebben a járművezetők minél kevesebb bírság kifizetése árán működjenek együtt a rendőrséggel;

- a rendőrség nem büntetni akar, hanem segíteni az autósoknak, együttműködni az állampolgárokkal. Egy újfajta szolgáltatást nyújt;

- az új szolgáltatás színhelyén, az előjelző táblával megjelölt sebességekijelzőnél még nem kell félni a büntetéstől. Ez a műszer (az Észfékjelző) részint azt szolgálja, hogy az

autós figyelmét felhívja a megengedett sebesség betartásának fontosságára. Egyúttal hitelesítheti saját járműve sebességmérő műszerét is;

- arra viszont a járművezető biztos számíthat, hogy az Észfékjelzőt elhagyva valahol traffipax ellenőrzéssel is fog találkozni. Lehet, hogy ez nem fog oly feltűnően az úttest szélén állni, mint ahogy ezt az autósok az utóbbi években megszokhatták;

- a rendőrség ezt az eszközrendszert mindig ott alkalmazza, ahol egy útszakasz az átlagosnál balesetveszélyesebb. Célja nem az, hogy egy ponton – a traffipax mellett – csökkentsék a járművezetők gépkocsijuk sebességét, hanem az, hogy egy hosszabb útszakaszon feltétlenül tartsák be az előírt értéket, mert ez ott különösen fontos.

Az Alapítvány szakembereinek ezen elképzelése számos közlekedési rendőrtiszt álláspontjával egybeesett, illetve véleményük a végleges koncepció kidolgozásába belekevert. Sikerült hozzájutni egyetlen, az előzőekben leírt műszeregyütteshez is. A kuratórium úgy döntött, hogy azon megyék rendőr-főkapitányságainak bocsátja – ingyenesen – rendelkezésre, amelyik megye polgárai, illetve intézményei anyagilag támogatják az Alapítványt célkitűzései megvalósításában. Az Észfékjelző egy-egy megyében a beérkező támogatás összegének függvényében tölthet el egy vagy több hetet, esetleg hónapot. (A nagyértékű műszeregyüttes teljeskörűen biztosítva van, aminek díját az Alapítvány állja.) A kuratórium felajánlotta, hogy segítséget nyújt nemcsak az alkalmazáshoz, hanem a megfelelő színhelyek kiválasztásához is. Erre az ingyenes szolgáltatásra eddig nem merült fel igény.

Az Észfékjelző hazai alkalmazása Csongrád megyében kezdődött el és Hajdú-Bihar megyében folytatódik. A nyári hónapokra –

a kuratórium szándéka szerint – a Balatont körülvevő megyék útjain fog feltűnni.

A szegedi debütáló gyorsmérlege

A KRESZ-módosítás napján 1993. március 1-jén került Magyarországon először használatba az Észfékjelző, mégpedig Csongrád megye útjain, összesen hat hét időtartamban. A megye útjain nem ekkor került először közszemlére, hiszen itt is látható volt már ősszel a finn bemutató részeként. Ennél fontosabb volt azonban az alkalmazást megelőző sajtótájékoztató, amelyre a helyi rendőri szervek meghívták valamennyi számítástechnikai média képviselőjét. A helyi írott és elektronikus sajtón kívül a meghívottak között szerepelt az MTI, az országos napilapok, a TV-Híradó helyi tudósítói, az Autó 2 magazín – valamint az Alapítvány képviselői. A február 18-i sajtótájékoztatón összesen mintegy negyven újságíró, rádió és televíziós tudósító vett részt. Az eseményről beszámolt a helyi televízió és rádió, valamint a szegedi napilapokon kívül – többek között – a TV-Híradó valamennyi aznapi kiadása és a Petőfi Rádió. Az Autó 2 egy későbbi időpontban sugárzott adásában részletesen ismertette a rendszer lényegét.

Nem csekély problémát jelentett az Alapítványt támogatók megtalálása. Az OBB, illetve a megyei balesetmegelőzési bizottságok formailag is állami szervezetek, amelyek alapítványoknak pénzeszközöket legfeljebb céltámogatás formájában adhatnának. De nem adnak – és ezt helyesen teszik – az alapítványok jelenlegi meglehetősen zavaros hazai viszonyai közepette. Viszont Csongrád megyében a közlekedésrendészet munkatársainak sikerült olyan cégeket, magánszemélyeket találniok, amelyek, illetve akik az adóalapjukból levonható összegekkel haj-

landók voltak a Tolerancia-alapítványt támogatni.

További gondot jelentett annak a gépkocsinak a biztosítása, aminek feladata az Észfékjelző hordozása. Jó ötletnek bizonyult a márkakereskedők invitálása, akik – egymással versenyezve – készséggel bocsátották rendelkezésre ingyenesen (e fogalomba értve az adó, a biztosítás költségeinek fizetésén túl az üzemanyag fedezését is) vadonatúj járműveket, mert azonnal felismerték, hogy kevés jobb reklám létezik számukra, mint egy, a márkaképviselőt nevével feltüntetett olyan gépkocsi, ami napi nyolc- tíz órán keresztül látható az úttest szélén. Csongrád megyében a Ford, az Opel, a Renault és a Toyota márkakereskedők adtak a helyi rendőrségnek ellenszolgáltatásmentes támogatást.

A mérési helyszíneket a megyei rendőrfőkapitányságok közlekedésrendészeti vezetői jelölték ki az előzőekben vázolt célkitűzések szellemében. A készüléket egész időszak alatt egyetlen, e feladatra kiképzett rendőrtiszt helyettes kezelte. Tevékenységéről az Alapítvány kérésére naplót vezetett. A további adatok is részben ennek alapján kerülnek közlésre.

Az autósok részéről történő fogadtatás – az erőteljes tömegkommunikációs előkészítés ellenére – csodálkozással teli meglepetés volt. Többen nem akartak hinni a szemüknek, hogy a gyorsajtót a rendőrség nem azonnal bünteti. Voltak, akik kétségbe vonták a berendezés hitelességét, hiszen jeles márkanévvel viselő autójuk sebességmérője a műszerétől eltérő értéket mutatott. A több hét utáni megszokás sem vezetett oda, hogy a berendezést úgy tekintsék, mintha nem figyelmeztetné őket. Ez jól kivethető a sebességértékek állagolásából.

Lakott területen belül az 50 km/h sebességhatárt kevesebb mint 10 km/h-val a

berendezés mellett elhaladó járműveknek 9–13%-a lépte túl – a mérési helytől függően, láthatólag igen kicsi szórással. A megengedett sebességet több, mint 10 km/h-val az Észfékjelző mellett elhaladó kocsiknak 2–5%-a lépte túl. Lakott területen kívül a 80 km/h megengedett sebességet kevesebb mint 10 km/h-val az autósok 2–12%-a, ennél nagyobb mértékben ugyanilyen arányban lépte túl. (Mivel a mérések zöme lakott területre összpontosult, a mérési számokból csak e területre lehet szignifikáns következtetéseket levonni.)

A mérések alapján azonban az is megállapítható, hogy a berendezés igazi sikert (ami a sebességkorlátozás tartós követését jelenti) Szegeden hozott, hiszen itt a kisebb-nagyobb távolságban elhelyezett traffipaxoknál sem volt lényegesen nagyobb arányú a gyorsajtók száma. A másik két lakott területen: Makon, de különösen Hódmezővásárhelyen már eleve kevesebben vették tekintetbe a jelzéseket, s jelentősen nagyobb volt a traffipaxok által mért gyorsajtók számaránya. Lakott területen kívül viszont ilyen eltérés nem mutatkozott. (Az utóbb említett két város lakott területen kívüli szakaszaira nem mindenkor sikerült az Észfékjelzőhöz traffipaxot is biztosítani. Ezért az itt mért értékek nem szignifikánsak.)

Bár sem a finn szakemberek, sem az Alapítvány a konkrét balesetek tekintetében szignifikáns eltérést nem jelzett és nem prognosztizált, mégis említést érdemel, hogy amikor az Észfékjelző bevetésben volt, sem több, sem kevesebb baleset bekövetkezése nem volt megállapítható, mint azokban az

időszakokban, amikor ennek alkalmazására nem volt lehetősége. Kifejezetten gyorsajtással összefüggő (személyi sérüléses) baleset azonban a berendezés használatának körzetében és időszakában a rendőrségnek nem jutott tudomására. Mint emlékeztetes, a cél a nagy sebességgel közlekedő járművek számának lehető legkisebbre csökkentése volt.

A használat során gondosan rögzített mérési értékek azt mutatják, hogy ez az elvárás teljes mértékben teljesült. Ezáltal a készülékegyüttes valóban hozzájárult a nyugodtabb, kiegyensúlyozottabb forgalom biztosításához, a közlekedő többség által követett magatartáshoz gyakran alkalmazkodni nem akaró, a forgalom ritmusában veszélyes zavart keltő vezetők megfékezéséhez anélkül, hogy ezekkel szemben költséges államigazgatási procedúra eredményeképp, többnyire csak hosszabb idő eltelte után, márcsak emiatt is meglehetősen kétséges visszatartó hatású pénzbírságot kellett volna kiszabni.

Hogyan tovább?

Az Alapítvány kuratóriuma ezennel is felajánlja a berendezést mindazoknak az önkormányzatoknak, rendőrkapitányságoknak, amelyek a módszert hasznosíthatónak, célravezetőnek tartják, a bevezetőben írt feltételeknek pedig eleget képesek és tudnak tenni. (Bővebb információ az 52–124-es rendőri vonalon.) Az Alapítvány a befolyt összeget következő akciójára: az éjszakai láthatóság növelésére, ezen belül is egyes községek lakosainak fényvisszaverővel történő teljes körű ellátására kívánja fordítani.