



Az ügyész a közlekedésről

Beszélgetés a Fővárosi Főügyészség közlekedési csoportvezetőjével

Valamennyi közlekedési szakember és a hatóságok, s természetesen a közvélemény is, nagy érdeklődéssel várta: milyen tapasztalatokkal szolgál az 1963. január 1-én életbe lépett új KRESZ? Talán ennek a megkülönböztetett figyelemnek köszönhető, hogy a hatóságok szinte naponta értékelik a forgalmi, baleseti és bírságolási statisztikáit, utasításokkal, nevelő, fegyelmező szóval terelik mind megfelelőbb mederbe a közúti forgalmat. A tapasztalatokról és következtetésekről beszélgettünk dr. Marzreiter Alajos elvtárral, a Fővárosi Főügyészség közlekedési csoportjának vezetőjével.

— Mi az általános véleménye új közlekedési rendünkről? — kérdeztük először.

— Az új forgalmi rend eddig voltaképpen átmeneti időszak volt a közlekedésben — mondta a csoportvezető ügyész. — Egyik legfőbb tapasztalat, hogy a téli hónapok megfelelően szolgálták az átmenetet. A KRESZ premierjének időszakában nem közlekedett közútainkon a mintegy félmillió kerékpáros, motoros, és a teherautók sem telítették útjainkat. Ez azt is jelenti, hogy a KRESZ tulajdonképpen vizsgájára csak most, a tavaszi-nyári hónapokban kerül sor. 1963 első negyedében, a múlt év azonos időszakához képest, 20 százalékkal nőtt a közúti balesetek száma. A számok nem teljes értékűek. Gyakran ugyanis nem tudjuk elválasztani, mennyiben befolyásolták a közlekedés rendjét a rendkívüli tél okozta körülmények, és hány baleset adódott az új szabályok megszegéséből. Kétségtelen, hogy a rendelet bevezetése és az útviszonyok egyaránt lassították a forgalmat. Sajnos, a gépkocsivezetők egy része visszaélt azzal, hogy az új KRESZ-ből nincsen vizsgakönyvszer, elhanyagolta tanulmányozását. A magángépkocsik vezetőinek egy része még ma sem ismeri a rendelkezéseket, a változásokat.

— Melyek a leggyakoribb szabálysértések?

— Miután a követési távolságra vonatkozó merev tilalmakat az új KRESZ feloldotta, és a sebesség, a féktávolság és az útviszonyok megítélését a gépkocsivezetőkre bízta, az emiatt bekövetkezett balesetek száma megnőtt, márciusban például 65 százalékkal volt több, mint egy évvel előtte. Jelentős azoknak a száma, akik alkoholt fogyasztanak vezetés előtt vagy közben, ezek csak Budapesten havonta 10—15 súlyos balesetet okoznak. A vezetők egy része azt hiszi, hogy feketekávéval és különféle gyógyszerekkel csökkentheti az alkohol hatását. Ezzerszer elmondtuk, ezeryegyszer sem árt hangsúlyozni: nincs ilyen ellenszer.

— Sokan ellenzik a gépkocsivezetők bírságolási összegének felemelését, mondván: egy meggondolatlan pillanat okozta vétségért a 3000 forintos bírság aránytalanul magas. Mi a véleménye erről?

— Szerintem reális ez az összeg. Egyébként világszerte mind magasabbak a közlekedési bírságok. A közlekedési fegyelem megsértése rendszerint súlyos következményekkel jár, a meggondolatlan pillanat gyakran emberéletet követel. Közlekedési rendőrségünk bírságoló csoportja a legnagyobb gondossággal tárgyalja az eseteket, hiszen a súlyos pénzbüntetések csak azokat érhetik, akik arra rászolgáltak. Négy hónap alatt 58 esetben sújtották magas pénzbüntetéssel azokat, akik a forgalmat veszélyeztették. Tudomásunk szerint a szabálysértési hatóság eddig csak egyetlen gépkocsivezetőt kötelezett a maximális, 3000 forintos pénzbírság megfizetésére. A szóban forgó gépkocsivezető lakott területen, jeges úttesten, 70 kilométeres sebességgel előzte meg társát, majd a szembe jövő forgalom miatt hirtelen visszatért az út jobb oldalára, fékezett és a háta

mögött levő teherautót csaknem az árokba kényszerítette. Ilyen legénykedés esetén vitathatatlanul jogos volt a legmagasabb bírság kiszabása.

Mindezek ellenére helytelennek tartjuk, hogy a hatósági közegek felerészben olyan szabálytalanságokért — például helytelen megállás és parkírozás — tesznek feljelentést, amelyek legkevésbé képeznek balesetveszélyt. Ezért érdemes felsorolni azokat a közlekedési szabálysértéseket, amelyekért magas bírság jár. Háromezer forintos pénzbüntetést kaphat az a gépkocsivezető, aki 1 sérülés nélküli balesetet okoz, de eltávozik a helyszínről azzal a céllal, hogy kivonja magát a felelősségre vonás alól; 2. olyan gépkocsival indul útra, amelynek kormányberendezése, illetve lábfeke üzemképtelen; 3. jogosítvány nélkül vezet, vagy olyan személynek engedi át a vezetést, akinek nincs jogosítványa; 4. szeszes italt fogyaszt, vagy a vezetést átengedi ittas személynek; 5. durván megszegi az áthaladási elsőbbség megadására vagy az előzésre vonatkozó szabályokat; 6. számottevően túllépi a sebességkorlátozásokat; 7. nem tompítja a fényszórót, ha szembetalálkozik más járművel. Súlyosabb esetekben a bíróság dönt. Bírósági ítéletekről azonban nem tudok beszámolni, mert az amnesztiarendelet értelmében a közlekedési bűnügyek legnagyobb részében megszüntető határozat született.

— Mi okozza a közlekedési szabályok körüli vitákat, hogyan kell helyesen értelmezni a vitatott kérdéseket?

— Sokan sokféleképpen értelmezik az új KRESZ előírásait, ez a viták forrása. A többi között a párhuzamos közlekedés, a sebesség, a követési távolság, a kanyarodás szabályait vitatják a gépjárművezetők. Tanulságképpen pontokba foglalom, hogyan kell értelmezni a legvitatottabb szabályokat:

1. Párhuzamos közlekedést kifejezetten csak gépkocsinak és oldalkocsis motorkerékpároknak engedélyez az új KRESZ. Szóló motorkerékpár, 3,5 tonna összsúlyt meghaladó teherautó, pótkocsis jármű, munkagép — az előzést kivéve —, csak a külső sávban haladhat. Bizonytalanság tapasztalható például a Népköztársaság útja és a József Attila utca találkozásánál. Itt — tekintettel arra, hogy az út egy sávra szűkül le — a belső, gyorsforgalmi sávban haladó járművek élveznek előnyt, mert nekik kevésbé kell megváltoztatniuk menetirányukat, mint a szélső sávban haladó járműveknek.

2. A KRESZ a gépjárművezetők egyéni ítéletére bízta, hol, mikor, hogyan kell esők-

kenteni a sebességet. Nyilvánvalóan nem kell lényegesen korlátozni a sebességet a kijelölt gyalogátkelőhelyen, ha néptelen az utca és a járda. Hasonló helyzetben az iskolák, színházak, mozik környékén sem szükséges a sebességkorlátozás. Lakott területen a megengedett 60 kilométeres sebességgel haladó személyautó — mondjuk — 52 méteres távolságon belül tud megállni normális útviszonyok mellett. Történetesen, ha ugyanitt síkos az úttest, a veszélyesség arányában kell csökkenteni a sebességet.

3. A közelmúltban Mitől fázna a gépkocsivezetők címmel cikket közölt a Népszabadság a jobbkezes szabályról, és a körülötte uralkodó bizonytalanságról. Lényegében egyetérték a cikk megállapításaival, következtetéseivel, néhány pontban azonban kiegészíteném. Véleményem szerint a jobbkezes szabály abszolút érvényesítése — kivéve a villamost, a megkülönböztetett gépjárművet — az egyenrangú kereszteződésekben a forgalom biztonságos szabályozására megfelelő. Ezért nem a szabályt kell vitatni, hanem a gépjárművezetők felelősségét. Sok esetben a sofőrök azt sem tudják, hogy melyek az egyenrangú útkereszteződések, hol kell alkalmazni a jobbkezes szabályt. Íme egy példa. A közelmúltban összeütközött két személyautó, az egyik kocsi a Népköztársaság útján, az úgynevezett szervizút vonalán haladt, a másik a Rózsa Ferenc utcából kanyarodott ki. Világos a tényállás: a szervizúton haladó gépkocsi vezetője nem adta meg az elsőbbséget a jobb kéz felől közeledő gépkocsinak, abban a hibában, hogy főútvonalon halad, övé az elsőbbség. Voltaképpen a szervizút nem főútvonal. Bizonyos helyzetekben a jobb kéz felől érkezett gépkocsivezetőt is hibáztatni lehet az esetleges balesetért, például, ha a megengedett sebességet túllépve, minden körültekintés nélkül áthajt a kereszteződésben.

— Ön szerint a főútvonalak számának lényeges csökkentésével gyorsult-e a főváros közlekedése?

— Erre a kérdésre egyértelműen azt felelhetem: átmenetileg lassult Budapesten a közlekedés. Korainak tartom például, hogy a teherautókat kitiltották a Nagykörútról és a Rákóczi útról. Ezek a járművek jelenleg az amúgy is telített és balesetveszélyes mellékútvonalakon lényegesen lassabban és körülményesebben jutnak el céljukhoz, mintha főútvonalakon közlekednének. Egyelőre a fontosabb főútvonalaink elbírának a teherforgalmat is — fejezte be nyilatkozatát a Fővárosi Főügyészség közlekedési csoportjának vezetője.

Kőszegi Frigyes