

244

OKTÓBERBEN:

nagy közúti ellenőrzés

Augusztus 31-ig: 1684 bevont jogosítvány

Eredményeiről számolhatok be — kezdte tegnapi sajtótájékoztatóját dr. Vörös Balogh István rendőr ezredes, főkapitányhelyettes. — A múlt évhez viszonyítva jelentősen nőtt a forgalom, de csökkent a személyi sérülések száma:

a múlt évhez viszonyítva 11,3 százalékos a baleset-csökkenés, s 12 százalékkal kevesebb a személyi sérülés.

Ez igen fontos eredmény. Az adatok 1972 és 1973. első nyolc hónapjára vonatkoznak, szeptemberben mintha megállt volna a javulás. Szeptember 27-ig az összehasonlítás: tavaly ekkor 528 baleset történt, most 492, egy éve 19 halálos áldozat volt, most 11, akkor 4 súlyos, életveszélyes sérülést jegyeztek fel, az idén nyolcat, s a tavalyi 216-tal szemben az idén szeptember 27-ig 160-an szenvedtek súlyos sérülést. A könnyű sérültek száma 407-ről 409-re emelkedett. Ezek az adatok igazolták előbb elhatározott szándékunk helyességét, hogy

októberben megerősített közúti ellenőrzést tartunk.

A közúti ellenőrzés során mindent megteszünk a szabálysértések csökkentéséért, s ellenőrizzük a járművek felkészítését az őszi-téli forgalomra. Szeretném külön hangsúlyozni az önkéntes rendőrök igen hasznos segítségét, amelyre az októberi ellenőrzésben is számítottunk.

A javuló eredményekben nagy része van a közúti fegyelem javulásának, az egyértelműbb rendőri intézkedésnek, a szabálysértések szigorúbb elbírálásának. Mind ritkább az ezer forint alatti pénzbírság, s nem tekinthető egyedinek az sem, ha ötezer forintot fizetnek súlyos szabálysértésért egyes járművezetők.

Augusztus 31-ig 1684 alkalommal vontuk be a vezetőengedélyt. Az első félévben 1074 vezetőt fosztottunk meg a jogosítványtól: 447 alkalommal az ittaság volt az ok.

Március 16 óta a gyorsajtás miatt — amikor a megengedett sebességhatárokat jelentősen túllépte a jármű vezetője — minden alkalommal bevontuk a jogosítványt. Bár többször beszélünk erről, ismét hangsúlyozni kell: alapvető félreértés, hogy kétszeres a büntetés, amikor fizetni kell, s az autóst egy időre eltiltjuk a járművezetéstől. Igaz, nem jó az a gyakorlat, hogy a pénzbüntetés kiszabása után általában hónapok telnek el a jogosítvány bevonásáig. Gyakori eset, hogy a szabálysértési vagy a bírósági végzés ellen többszörösen fellebbez a jármű vezetője, mert

nincs, aki megmondaná: felesleges kísérletezés, hiszen az új törvény a biztonság védelméért adott módot erre a büntetési formára.

Már az év elején és a júniusban tartott sajtótájékoztatót is elhangzott a jelszó: „Arccal a gyalogosok felé”. A gyalogos szabálysértések száma minden erőfeszítésük ellenére sem csökken a kívánt mértékben. Hogy hozzávetőleges számítás végezhesünk, harminc rendőr két héten át csak a gyalogos szabálysértések ellenőrzésével foglalkozott. Ez alatt az idő alatt 514 esetben kellett felje-

lentenük, 2264 alkalommal helyszíni bírsággal büntetniük szabálytalanul gyalogosokat,

s 1749 figyelmeztetést jelentettek. A legtöbb intézkedés akkor — azóta is — a tilos jelzés figyelmen kívül hagyása volt.

A járművezetőkre és a gyalogosokra októberben is elsősorban jó szóval, oktatással, neveléssel kívánunk

hatni, de a felelősségrevonás nem marad el azokban az esetekben, amikor a forgalombiztonság súlyos veszélyeztetését tapasztaljuk. Az eddigieknél nagyobb gondot fordítunk a külső kerületekben mind gyakoribb ittas kerékpárosokra és kocsihajtókra. Nekik is tudniuk kell, hogy baleset okozása esetén bíróság előtt kell teltükert felelniük.

A biztonságos forgalom fő veszélyeztetői

Agresszívek, rohánók, oktalatlanul kockáztatók

Balesetek, ítéletek ♦ Beszélgetés a bíróval

Nemrég két, látszólag azonos körülmények között, azonosnak tűnő helyszínen történt közlekedési balesetet lezáró ítéletet közölték a lapok. Mindkét esetben idős gyalogost ütött el a gépjármű a kijelölt gyalogátkelőhelyen. Az egyik járművezetőt hat hónap felfüggesztett, a másikat háromszetendős szabadságvesztésre ítélték.

Egynek nem sikerült...

Dr. Gábor László csoportvezető bíróval a közlekedési balesetekkel kapcsolatos tapasztalatokról beszélgettünk. Az említett két eset is szóba került. A hat hónap felfüggesztett szabadságvesztésre ítélt járművezető óvatosan, húsz kilométeres sebességgel vezette gépkocsiját, a járdán álló idős asszony pedig barátságosan intgetett. Nem a járművezetőnek, s ez csak akkor derült ki, amikor váratlanul az autó elé lépett... A másik esetben az ittas, hasonló cselekményekért már többször büntetett gépkocsivezető gyalogoscsoport közé hajtott. Nyolcan félre tudtak ugrani — a kilencediknek nem sikerült.

A tanulság egyértelmű: a bíróságnak minden ügyben a legnagyobb körültekintéssel kell megvizsgálnia a baleset körülményeit, s azok ismeretében meghozni az ítéletet.

Következtetés a statisztikából

Az 1/1971. BM-KPM együttes rendelet 12. szakasza kimondja: a személyi sérülés nélküli, tizenöt ezer forintnál kevesebb anyagi kárt okozó baleset után a két jármű vezetője megegyezhet. Ekkor nincs bejelentési kötelezettség, rendőrt csak abban az esetben hívnak a helyszínre, ha ahhoz az egyik fél ragaszkodik. Ez a rendelkezés 1971. február 1. óta érvényes, s abban az évben a közúti események számában jelentős csökkenést jelzett a statisztika. Akkor még elfogadható volt, hogy ennek egyik fontos alapja az új rendelkezés. 1972-ben már a koccanások balese-

tek nélkül lehetett összehasonlítást végezni. A statisztika akkor is azt mutatta, hogy csökken a közúti balesetek száma.

Dr. Gábor László véleménye szerint a javulás több tényezőre vezethető vissza. Sokat segített a fokozódó, következetesebb és szigorú közúti ellenőrzés, a körütekintő, a veszélyhelyzeteket megszüntető vagy csökkentő forgalom-szervezési intézkedések sora, a hatékonyabb propaganda, az oktatás. A bírői gyakorlatban is érezhető, hogy kevesebb a baleset. De — s ez figyelmeztető — a következmények súlyosabbak, mint néhány évvel ezelőtt voltak. Gyakrabban kerülnek a bíróság elé olyan ügyek, amikor vitathatatlannal bizonyítható a közlekedési, főként az elsőbbségi szabályok szándékos, durva megsértése, a tilos jelzés figyelmen kívül hagyása, behajtás — sokszor mindkét irányból — a sárga jelzésre, sebességtúllépés. Három rendkívül veszedelmes jellemvonásra vezethető ez vissza: az agresszivitásra, az oktalann kockázatvállalásra, a sietőségre.

Aki okozta

A büntetőtörvénykönyv módosítása újra szabályozta a közlekedési bűncselekményeket. A közlekedési szabálysértések büntetését magasabb összegben állapították meg — három-ezerről ötezer forintra emelkedett a maximális összeg —, s ez az ítéletek differenciálására ad nagyobb lehetőséget a bíróságoknak. Az ittasságot a réginél jóval súlyosabban ítélik meg, bizonyíték rá a jogosítványok bevonásának számszerű növekedése is.

A járművezetőkre balesetért kiszabott ítéleteket általában ismeri a közvélemény. Arról már jóval kevesebben és kevesebbet tudnak, hogy a gyalogos is bíróság elé állítható, ha gondatlansága miatt súlyos közlekedési baleset történik.

Szokatlan ítéletet hirdetett nemrég a bíróság egy közlekedési baleset ügyében. A balesetet okozó járművezető helyett annak az építkezésnek a művezetőjét ítélte el, akinek a gondatlansága miatt az áll-

Közlekedésbiztonsági tanácsok

Sorra alakulnak Budapesten a kerületi közlekedésbiztonsági tanácsok. Legutóbb a VII. és a XI. kerületben szerveztek a kerület közlekedési vezetőinek, szakembereinek, a Hazafias Népront és a társadalmi szervek képviselőinek részvételével ilyen bizottságot, októberben megalakul Óbudán és Józsefvárosban is.

A BIZTONSÁGÉRT,
A JOBB KÖZLEKEDÉSÉRT

Felhívás a budapestiekhez



1973 első nyolc hónapjában — a múlt év azonos időszakához hasonlóan — 12 százalékkal csökkent a sérülések közúti balesetek száma. Öt emberrel kevesebb halt meg, a súlyosan sérültek száma 85-tel, a könnyebben sérülteké 550-nel volt kevesebb, mint tavaly augusztus 31-ig.

Am így is, hogy javult a helyzet, 155 családból már örökre hiányzik valaki, 1427 embert hetekig, hónapokig látogattak a kórházban az aggodó hozzátartozók, nem kevésszer a balesetnek az élet végéig súlyos következménye maradt. Még a 3107 könnyű sérülés is napokra, hetekre nyugtalanná tette azokat, akik okozták vagy elszenvedték a balesetet, nem szólva a személyt és a társadalmat ért anyagi kárról. Mindez azért, mert valaki megdöbben, felelőtlen, könnyelmű volt. Nem tartotta meg azokat az alapvető közlekedési szabályokat, amelyekkel a balesetek elkerülhetők lettek volna.

A múlt évhez hasonlóan 1973 októberében is fokozott közúti ellenőrzést tart a Budapesti Rendőrfőkapitányság a társadalmi szervek segítségével. A múlt hónapok baleseti okainak vizsgálata azt is tisztázta: melyek azok a szabálysértések, amelyekre az ellenőrzéskor is különös figyelmet fordítanak. Ezúttal sem a büntetés az elsődleges cél, hanem a forgalom javítása, a különösen veszélyes szabálysértések megszüntetése.

Az elsőbbségi szabályok durva megsértése, a tilos jelzés figyelmen kívül hagyása a gyalogosok és járművezetők részéről, a szabálytalan áthaladás az útesten, a megengedett sebességhatárok túllépése, az erőszakos, agresszív magatartás a legkirívóbb, s a legtöbb baleset forrása.

Amint mindenkinek tudnia kell: a megengedett sebesség nem azonos a lakott területen megengedett 60 kilométerrel, vagy a közutakon táblán jelzett sebességhatárokkal, ha rosszak a látási viszonyok, csúszós az úttest, vagy csúcsforgalom van.

A kijelölt gyalogátkelőhelyeken sincs abszolút elsőbbség, csak egyetlen dolognak van abszolút elsőbbsége: a biztonságnak. Nem lehet eleget és elégszer hangsúlyozni: a mai forgalomban udvariasság, figyelmesség, előzékenység nélkül már nem lehet nyugodtan, biztonságosan közlekedni.

Felhívunk és kérünk minden budapesti közlekedőt, segítsék egymást, támogassák az ellenőrzést. Tartsák meg a közlekedési szabályokat, ne legyennek közönyösebbek a többi közlekedő szabálysértéseivel szemben. Nem könnyű — s főként nem halás — feladat fiatalokat figyelmeztetni: ne lógjanak a villamos lépcsőjén, amikor a kocsiiban is van hely, a munkába sietőket a jelzőlámpánál: egy perc múlva szabad lesz az út, ne kockáztassanak. A példa ragadós. Ha egy ember elindul, amikor még piros a lámpa, bizonyos, hogy többen követik. Annak az embernek kell megfogni a kezét, aki elsőként indul el szabálytalanul.

Sietni is csak akkor érdemes, ha bizonyosak lehetünk, hogy valóban elérkezünk oda, ahova indulunk!

Előre is köszönjük megértésüket. Hisszük és reméljük, a főváros lakossága kevés munkát ad a közúti forgalom ellenőrzésére, s példamutató magatartással segíti Budapest biztonságosabb közlekedését.

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANÁCS



Pillanatkép a pesti utcáról: a gyorsan hajtó gépkocsivezető helyszíni bírságot fizet.