

Ólafur Hauksson

Lögreglan

Umferðarþing 25. og 26. 11. 2004.

Háttvirtur ráðherra samgögnumála, ágætu þátttakendur umferðarþings.

Mér hefur verið falið að gera hér og nú grein fyrir stöðu og framtíðarhorfum umferðarlöggæslu á landinu og er ætlað heilar 10 mínútur til þess þannig að óhjákvæmilega verður tæpt á mörgu en fátt rætt í kjölinn. Umfjöllun mín mun því vera í nokkurs konar skeystíl og verður samkoman að taka þessu innleggi mínu með því fororði.

En fyrst ætla ég að tæpa á því helsta er varðar stöðu þessa málaflokks. Umferðarlöggæsla er stærsta verkefni lögreglunnar á Íslandi hvað málafjölda varðar. 75% mála í málaskrá lögreglunnar varðar umferðina. Þetta hlutfall er með því hæsta sem gerist miðað við nágrannalönd okkar og sýnir meðal annars hversu framarlega lögreglan á Islandi forgangsraðar þessu verkefni. Og verkefnið er ærið þar sem bílaeign landsmanna eykst frá ári til árs og notkun bifreiðarinnar færast æ meir í vöxt. Á sviði umferðarmála eru verkefni lögreglunnar aðallega í formi umferðareftirlits þannig að brot sem lögreglan verður áskynja um eða tilkynnt um er kært og hinsvegar vinna í tengslum við umferðarslys. Hvorutveggja er stór verkefnaflokkur sem er viðvarandi. Menn hafa áttað sig á því í tímans rás að ekki verður unnið á þessu verkefni í lotum eða átökum þar sem ávallt sækir í sama farið, stöðugt verður að halda lögreglu út í þetta verkefni. Og lögreglan stendur sig í þessu verkefni og leitast við að auka framleiðni mála á þessu sviði.

Að þessu sögðu hlýtur maður að spyrja er refsipólitíkin hér á landi að ganga upp á sviði umferðarlagabrot. Gríðarlegur fjöldi sektarboða, sektargerða og ákæruskjala er gefin út hér á landi á ári hverju án þess að það slái á brotastarfsemina. Svíptingar ökuréttinda hafa verið notaðar við grófari brotum t.a.m. ölvunarakstri og vissulega virðast þær koma við kaunin á fólki þar sem verulegur þrýstingur er af hálfu þeirra sem eru svíptir að fá eftirgjöf sinnar refsingar á meðan á svíptingu stendur. Samt sitjum við upp með tiltölulega hátt hlutfall þeirra mála þar sem ölvunarakstur er ítrekaður sem þýðir svípting að lágmarki 2-3 ár eða ævilangt auk hárra sekta og jafnvel fangelsisvistar. Maður hlýtur að leiða hugann að því hvað veldur. Eru Íslendingar almennt á þeirri skoðun að umferðarlagabrot séu ekki lögbrot eða í það minnsta minna alvarleg afbrot en einhver önnur? Ég kann satt að segja ekki svarið við því.

Punktakerfið sem innleitt var fyrir skemmstu er sérstaklega ætlað að slá á ítrekuð umferðarlagabrot yngra fólks. Punktarnir koma samhliða annari refsingu og leiða til svíptingar nái punktafjöldi ökumanns tilteknum gildum. Síðast þegar ég var beðinn um að tala á umferðarþingi þá var punktakerfið að byrja og ég setti út á það og grundvöll þess, fannst það ekki ganga upp sem hliðarviðurlagakerfi. Ég hafði rangt fyrir mér. Reyndin hefur orðið sú að punktakerfið er að virka. Vitneskja um það er almenn meðal ökumanna

og þeir vilja ekki lenda í 3 mánaða sviptingunni fari þeir yfir 7 eða 12 punkta á ökuferli sínum.

Nýlegar reglur um akstursmat og að ökumaður þurfi að vera punktalaus í ár til þess að fá fullnaðarskírteini hafa enn aukið vægi punktakerfisins auk þess sem það hefur reynst ungunum ökumönnum skeinuhætt þegar þeir hafa ætlað sér að taka meiraprófið um leið og þeir fá fullnaðarskírteinið. Spurning er þó hvort ekki sé fulllangt gengið að meina manni útgáfu meiraprófs fyrir að hafa gleymt að spenna einu sinni á sig bílbelti síðustu 12 mánuði á undan. Svar því hver fyrir sig. Einnig tel ég akstursmatið til bóta til að vinda ofan af ranghugmyndum yngri ökumanna um stöðu sína í umferðinni með vísan til aldursamsetningar þeirra í umferðaróhöppum.

Eyevitness búnaður hefur verið tekinn upp í íslenskum lögreglubifreiðum sem gerir það kleift að taka upp umferðarlagabrotið og jafnframt eru orðaskipti lögreglumanns við ökumenn tekin upp á hljóðband sem allt er til skýringa og styrkingar málatilbúnaðar ákæranda við úrlausnir þeirra mála. Nú sem stendur eru bifreiðirnar þó ekki nema 2 búnar þessu búnaði sem er dýr en borgar sig fljótt upp þar sem ekki þarf nema einn lögreglumann til að standa ökumann að broti í stað tveggja. Reyndar nefni ég það í leiðinni að upp á síðkastið hafa fallið dómar þar sem kærur eins lögreglumanns hafa leitt til sakfellingar í opinberu máli þrátt fyrir neitun sakbornings að því tilskyldu að tilteknu verklagi hafi verið fylgt.

Önnur tæki lögreglunnar sem eru afkastamikil eru síðan myndavélabílar sem eru drjúgir við að bæta í ljósmyndasafnið og öndunarsýnabifreiðin (öndunarsýnataeki) sem getur afgreitt mörg mál á stuttum tíma þar sem þess er þörf. Þessi tæki eru afkastamikil og binda ekki lögreglumenn um of yfir einstökum málum. Gagnrýni hefur komið fram á að myndavélabílar séu ekki einkennir og því borið við að þeir virki ekki sem sýnileg og fyrirbyggjandi löggæsla af þeim sökum. Þessi gagnrýni kemur oftast frá þeim sem síst skyldi hafa sig í frammi, þ.e. þeim sem er kærður. Engu að síður telur sá sem hér stendur það nauðsynlegt að hafa blöndu af sýnilegu og leynilegu eftirlit þannig að ökumenn geta allt eins lent í því að vera teknir þó þeir séu vakandi fyrir því hvort lögreglan er í nágrenninu. Því eina ástæðan fyrir árverkni þeirra gagnvart lögreglunni er sú að þeir eru vísvitandi að stunda þá iðju að brjóta umferðarlögin. Samúð lögreglunnar með sjónarmiðum þeirra er því takmörkuð.

Umferðardeild ríkislögreglustjórans er ein af stoðdeildum lögreglunnar sem koma lögregluembættunum til styrkingar í samræmi við það skipulag sem lögreglulögin gera ráð fyrir þ.e. í ljósi þess hversu embættin eru misvel sett í mannafla og út frá verkefnum þá eru starfandi nokkrar stoðdeildir innan rls. Þess ber þó að geta að öll eftirfylgni þeirra mála sem umferðardeild rls stofnar til er hjá því embætti sem á það lögsagnarumdæmi þar sem brotið er framið. Huga þarf því að úrvinnslu og getu embættanna til að taka við málum umferðardeildar þar sem umferðarlagabrot og afgreiðsla þess mynda eina órofa heild.

Umferðargreinar Vegagerðarinnar eru nytsamlegt hjálpartæki lögreglunnar sem gefa veigamiklar upplýsingar um ökuhraðann á tilteknum stöðum og er með því að taka mæligildin yfir tiltekið tímabil þá er hægt að sjá á hvaða dögum og tímum hraðinn er í

hámarki og stýra eftirliti lögreglunnar inn á þær tímasetningar. Einnig er fróðlegt að bera saman mælingarnar á þeim tímum sem eftirlit lögreglunnar stendur til samanburðar við þær stundir þegar lögregluftirlit er ekki á staðnum. Notkun á umferðargreina í þessu sambandi er hluti af þeirri viðleitni lögreglunnar að stýra kröftum hennar á þá staði þar sem þeirra er helst þörf.

Ný laiser tæki eru komin í notkun þar sem ljósgeisli er notaður til mæla hraða ökutækja í stað dopplerbylgjuhreyfingar. Tækið er mjög nákvæmt og er einfaldlega miðað þannig að ljósið hittir ökutækið og hraðagildin koma fram á skjá. Þeir radarvarar sem ætlað er að nema dopplerbylgjur eru gagnslitlir gagnvart slíku.

Áritanir á ítrekanir sektarboða leystu ákærur í umferðarmálum að miklu leyti af hólmi og hefur greitt fyrir hraðari úrvinnslu smærri umferðarlagabrota. Engu að síður er það kerfi nokkuð þungt í vöfum þar sem það kallar annarsveggar á birtingu ítrekunar sektarboðs og hinsveggar á birtingu á ákvörðun dómsins eftir að ítrekun hefur verið árituð. Tvær birtingar í sama máli á hendur aðila sem ekki vill borga og að sama skapi gerir lögreglu gjarnan erfitt fyrir að finna sig. Engu að síður hefur þessi afgreiðsla aukið greiðsluskil og skilvirkni sektarinnheimtu sem er eins og áður sagði nauðsynleg eftirfylgni þessara mála.

Eins mál nefna fjölmörg önnur atriði eins og Tetra kerfið sem upphefur umdæmismörk við mat á því hvaða lögreglubifreið er send í verkefni, fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjórans sem hefur aðgang að ferilvöktun og sérhæfðari stjórnun lögregluliða o m.fl.

Eins og þið sjáið á þessari yfirferð þá blasir eitt við. Lögreglan á Íslandi leitast við að hámarka afköst sín á sviði umferðarmála með hagkvæmum og skilvirkum vinnubrögðum þannig að henni takist að halda sem mestu að sínum mannskal við störf meðal annars úti á vegunum í eftirliti. Lögreglan heldur áfram á sömu braut með innleiðingu þeirra nýjunga sem ég geri nú grein fyrir og er þá komið að því hvert stefnir.

Fyrst er að nefna fjölgun þeirra bifreiða þar sem eye witness búnaður er komið fyrir. Kostnaðurinn við þennan búnað hefur lækkað og eru uppi áform um að koma honum fyrir í fleiri bifreiðum sem auk framleiðni lögreglumanna.

Í öðru lagi er nýtt málaskrárkerfi lögreglunnar í burðarliðunum sem ætlað er til notkunar í næsta mánuði en virkni þess á að miðast meðal annars að því að minnka viðveru lögreglumanna yfir skriffinnsku. Fjölmörgum kerfum steipt í eitt.

Í þriðja lagi eru uppi hugmyndir um að hafa sjóð hjá rls. sem hafi þann tilgang að styrkja einstök lögregluverkefni t.a.m. átak gegn ákveðnum köflum umferðarbrota og úr þeim sjóði geti liðin fengið styrk gegn því að standa skil á upplýsingum um ráðstöfun og árangur af styrkveitingunni.

Í fjórða lagi liggur fyrir frumvarp til breytinga á lögum um meðferð opinberra mála þar sem lögreglumönnum er í meiri mæli ætlað að ákvarða sektir á vettvangi og minnka

þyngsli í sektarkerfinu þannig að það anni meiru og vinni léttar. Fækkað verði birtingum sem eins og áður sagð er orðinn of stór verkefnaðiður innan lögreglunnar.

Í fimmta lagi liggur fyrir stefna dómsmálaráðherra þar sem lögregluliðin eru hvött til markvissari og aukins samstarfs en á síðustu árum hefur orðið markverð þróun á sviði samstarfs lögreglunnar út um allt land með áætlunum og mælingum afrakstarins.

Í sjötta lagi hefur lögreglan áfram hug á að tileinka sér tækninýjunar en þar ber helst að nefna meðfærilegri öndunarsýnamæla í formi léttis og meðfærilegs búnaðar sem er mælir auk fistölvu.

Í áttunda lagi er verið að auka við drægni tetrakerfisins þannig að fleiri lið koma inn á fjarskiptamiðstöð lögreglu sem minnkar mannþörfina inni á stöðvunum.

Í nýjunda lagi skipulagsbreytingar t.d. tilflutningur sérsveitarinnar til rls. og nýjir lögreglumenn ráðnir í þeirra stað sem ekki er íþyngt með þeim skyldum sérsveitarinnar og má þar nefna æfingaskyldu þeirra sem tók tíma frá annari almennri löggæslu og umferðarlöggæslu þar með.

Nú fer ég að slá botninn í þetta enda búinn að brjóta öll tímamörk vænti ég. Að lokum vil ég segja þetta. Léttúð Íslendinga á sviði umferðarmála er staðreynd. Þrátt fyrir mikinn áróður er umferðarhraðinn of mikill og bílbeltanotkun landsmanna í heildina er slök. Engu að síður er hraðinn og bílbeltanotkun meðvirkandi þáttur þess að slysin verða alvarlegri en ella og almenningi má vera það fullljóst. Er tilhneiging landsmanna of sterk til þess að áróður nái að leiðrétta ranghugmyndir þeirra?. Löggæslan úti á vegum er síðasta úrræðið, hún virktar sem aðhald og hún nær árangri við að halda í skefjum þeirri brotastarfsemi sem viðgengst úti á vegunum. Hún hefur reynt að mæta kröfum um aukið úthald með hagræðingu þannig að starfskraftar hennar nýtist sem mest þar sem þeirra er þörf.

Arðsemi af vinnu lögreglunnar úti á vegum er hafinn yfir allan vafa, hún skilar þeim þjóðhagslega ávinningi að slysum fækkar. Ekki er rétt að horfa til dánartölunnar einnar í umferðinni þar sem aukin umferð þ.m.t. erlendrar ferðarmanna skekkja þá mynd sem við blasir auk þess sem sú tala getur hæglega sveiflast verulega og er ónákvæmt viðmið.

Strengur lögreglunnar er hinsvegar nú um stundir þaninn í botn og vandséð er hvernig afköst hennar megi aukast nema til komi aukið fjármagn til löggæslunnar þannig að hægt verði að ráða fleiri lögreglumenn, lögreglumönnum hefur á ákveðnum svæðum ekki fjölgað í samræmi við byggðarþróun og fjölgun íbúa. Ég tel það mjög hagkvæman fjárfestingarkost að fjölga lögreglumönnum og búa vel að lögreglunni því hún slær á lögbrotin í umferðinni og stuðlar að bættu umferðaröryggi.

Takk fyrir.