

37. Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Had- és Rendészettudományi Szekció

Budapest, 2025. április 22–24.

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar

„Úgy sietek és segítek, hogy közben másokra is figyelek!”

„Kéklámpás” közlekedés a mentőgyakorlatban

Jelige: ASL30

Pályamunka lezárásának időpontja: 2024. szeptember

2025.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés.....	5
2. A lovasfogatok megjelenésétől az Országos Mentőszolgálat megalakulásáig	7
3. Az Országos Mentőszolgálat szerepe a hatékony életmentés kialakításában 1948-tól..	9
3.1. Járművek fejlődése és közlekedésbiztonság	9
3.2. Közlekedési balesetek	16
3.3. Rohamkocsi szolgálat	19
3.4. Mentőgépkocsi-vezetők felvételi eljárás, továbbképzés.....	20
4. Mentőjárművek specializációja a XXI. században	23
5. Napjaink mentő-gépkocsivezetői	26
5.1. Ki a mentő-gépkocsivezető?	26
5.2. Jelentkezési feltételek	27
5.3. Alapképzés az új belépőknek.....	29
5.4. Továbbképzések.....	31
6. Prevenció a “kéklámpás” közlekedésben.....	33
6.1. Az esetszerű közlekedés	33
6.2. ASL30 – mint megoldási lehetőség?	42
6.3. Közlekedés résztvevőinek edukációja	47
6.4. Javaslat az új belépők Alapképzéséhez	48
6.5. Javaslatok a szolgálatok vonatkozásában	53
6.6. Életmentés kétkeréken	62
7. Nemzetközi kitekintés, innováció	66
7.1. Fejlesztések.....	66
7.2. Signal 112	67
7.3. Nemzetközi mentőgyakorlat	68
8. Összegzés	69

9. Irodalomjegyzék.....	71
9.1. Szakirodalom	71
9.2. Jogi normák.....	72
9.3. Egyéb források.....	73
10. Ábrajegyzék	77
11. Melléklet.....	79

1. Bevezetés

Túlzás nélkül kijelenthető, hogy a mentés, óhatatlanul megkerülhetetlen mindenki életében. Ha megállunk egy pillanatra és visszaemlékezünk, biztosan tudunk személyes példát is említeni e tárgykörben. Legyen ez akár egy személyes érintettséggel bíró ellátás, de gondolhatunk akár csak egy a szirénázó mentőnek történő elsőbbségadásra is a mindennapokban. Dolgozatom témájaként olyan területet választottam, amelyben gyakorlati rálátással is bírok és az elméletben rendelkezésre álló tudásanyagot saját tapasztalatokkal tudom bővíteni, kiegészíteni. Lassan három éve az Mentőszolgálat Bajtársi közösségét is erősítem, jelenleg önkéntes mentő-gépkocsivezetőként. Szakmai érdeklődésem a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel történő közlekedési balesetek irányába orientálódott, amely alól sajnos a Mentőszolgálat közúti járműállománya sem kivétel, jelenleg több megoldandó probléma is előttünk áll.

Az Országos Mentőszolgálat (továbbiakban: Mentőszolgálat) közhangulatunk, biztonságunk egyik meghatározó, kardinális intézménye. Felsorolni is nehéz lenne, mennyi helyszínen nyújtott életmentő segítséget az elmúlt évtizedek alatt. Hány és hány embertársunk sorsa fordult jobbra a Mentőszolgálat tevékenységének köszönhetően az eltelt, immáron 76 év során. Megannyi tömeges katasztrófa, számtalan személyes krízishelyzet a banális sérülésektől a halálesetekig bezárólag, amelyek mind kihívással töltik az e hivatást űzők mindennapjait. 1948 óta, a Mentőszolgálat megalakulásától egységes a magyarországi mentés, amely éppen az egységessége miatt világviszonylatban is **egyedülálló**. *„A mentés igénybevételéhez való jog Magyarország területén – állampolgárságra vagy egészségbiztosítási jogviszony fennállására való tekintet nélkül – mindenkit megillet.”*¹ A Mentőszolgálat létrejötté óta egy dinamikusan fejlődő, folyamatosan **megújuló** szervezet. Évtizedek teltek el azonban az alapelvek mit sem változtak. Bajtársaim időjárástól, napszaktól társadalmi hovatartozástól függetlenül nap, mint nap szolgálatba állnak, hogy választott hivatásukat a lehető legmagasabb fokon szolgálják.

A dolgozat kifejezetten a Mentőszolgálat tevékenységi körére koncentrálódott e területen belül. Bemutatom a magyarországi mentés fejlődését a kezdetektől, a szervezett mentés

¹ 1997. évi CLIV. törvény az egészségügyről

kialakulásától kezdve egészen a napjainkig terjedő időszakig. Dolgozatomban vizsgálom a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel történő közlekedés veszélyeit egykoron és napjainkban, a mentőjárművet vezetőik balesetei adatait, továbbá a képzés- és továbbképzési rendszert, a bajtársiasság lényegét és a napi mentőmunkát érintő szabályokat. A dolgozat szerves részét képezi továbbá az újonnan bevezetett mentőjárművek kötelező sebesség csökkentésének (ASL30) vizsgálata és a mentőkerékpáros közlekedés témaköre is. Rávilágítok a képzés- továbbképzés fontosságára és lehetséges fejlesztésére a hatékonyabb és még biztonságosabb szolgálatteljesítés érdekében.

Gyakorló mentőgépkocsi-vezetőként, továbbá egykori és jelenlegi több évtizedes szolgálati múlttal rendelkező bajtársaim tapasztalatait, véleményét alapul véve fogalmazom meg észrevételeimet és javaslataimat. A kutatási módszertan magába foglalata a rendelkezésre álló nemzeti és nemzetközi szakirodalom áttekintését. A feltárás eredményes kivitelezésének elérése érdekében használtam a Google Scholar oldalt, továbbá konzulenseim által rendelkezésre bocsájtott írásbeli anyagokat, a rendelkezésre álló bírósági határozatok gyűjteményét, a személyes beszélgetések keretében megszólaltatott témában további kompetens személyek állásfoglalását és a kérdőíves kutatási módszert.

A közlekedést mi, akik részt veszünk benne, mindannyian formáljuk, és ez olyanná válik, amilyenné saját magunk alakítjuk. A téma fontosságát alátámasztja, hogy 2023-ban Magyarországon 14 452 darab közúti közlekedési baleset történt, melyek során 472 fő halt meg, 18 746 fő sérült meg.² Sajnálatos módon ezek között több ízben érintett volt Mentőszolgálat jármű állománya is. Nem szabad annak megtörténnie a “kéklámpás” közlekedés során, hogy kizárólag cél-fókuszáltan a megoldandó feladatra koncentrálnunk. Az elsődleges szempont mindig a **biztonság**. Jelen dolgozat kizárólagos célja a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel történő közúti közlekedés **biztonságosabbá tétele**.

² Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési balesetek 1990-től
https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html (2024.08.21.)

2. A lovasfogatok megjelenésétől az Országos

Mentőszolgálat megalakulásáig

Az aktualitások, a jelenkori mentőgyakorlat tárgyalása és a megoldási javaslatok megfogalmazása előtt, szeretném röviden ismertetni a mentés kialakulását, a kezdeteket. 1770-ben indult el a hazai egyetemi orvoscépzés. Abban az időszakban nagyon kevés szakember volt, akiket baj esetén segítségül lehetett hívni. A szervezett mentés megindulása 1887. május 10-én kezdődött Dr. Kresz Géza (1846-1901) tevékenysége nyomán. E jeles napot azóta a mentők napjaként ünnepeljük minden évben. Az első mentőállomás a fővárosi V. kerületben a Szent István-bazilikánál lévő Lipót- templombazár 47. számú üzlethelyiségében működött. Társadalmi összefogás eredményeként 1890-ben költöztek az új mentőállomásra a Markó utca 22. szám alá, ahol jelenleg a Központi Mentőállomás és a Főigazgatóság működik.³ Induláskor **egyetlen lovasfogatú mentőkocsi** és **egy pár ló** állt rendelkezésre. Budapest akkori rendőrfőkapitánya, Török János engedélyezte **gyorshajtást** a mentőfogatoknak az eset helyszínére sietés közben. **Megkülönböztető hangjelzések** abban az időben még nem álltak rendelkezésre, a többi közlekedő figyelmeztetése a kocsis által történő egy, a villamoséhoz hasonló **csengő** lábbal történő működésbe hozásával valósult meg. A probléma a korabeli visszaemlékezések szerint az volt, hogy egyértelműen nem volt elkülöníthető a mentő és a villamos hangjelzése. A megoldás a **kéthangú jelzősíp**, majd az első **szirénák** megjelenése lett. A **megkülönböztető fényjelzés** kezdetben **vörös gyertya-lámpás** volt. Tekintettel a kellemetlenségeket okozó szagokra és a későbbi villanylámpák kiszámíthatatlan műszaki meghibásodásaira hadrendbe állították az **piros színű esetzászlót**.⁴ A lófogatú járművek a mentésből 1926-tól, a betegszállításból 1930-tól kerültek leállításra.⁵

A BÖME⁶ **első benzinüzemű gépkocsija 1902-ben** indult útjára, ami egy 3,5 LE-s, *Dyon márkájú mentőgépkocsi* volt. 1909-ben hadrendbe állították a már fekvőbetegek

³ DEBRŐDI GÁBOR: *A magyarországi mentésügy története (1769-2012)*. Magyar Oxyologiai Társaság, 2012. ISBN 978-963-08-3887-0 p. 20.

⁴ DEBRŐDI GÁBOR: *Budapest mentéstörténetének első négy évtizede az országos mentésszervezés koráig, (1887-1926)*. a szerző magánkiadása, Budapest, 2024. ISBN 978-615-02-0383-6 p. 178.

⁵ DEBRŐDI, 2024, p.139.

⁶ 1887-ben alapított Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület

szállítására is alkalmas 22 LE-s benziüzemű Berliet típusú gépkocsit.⁷ A legnagyobb előnyük a gyorsaságuk volt a kor technikai fejlődéséhez mérten.

Az 1911. évi Mentők lapja szerint (9. évf., 3. sz. p.29.) „Az automobilon, amint az manapság már általánosan elismert tény, nemcsak, hogy igen jól beválnak a mentőpraxisban, de úgy szólván nélkülözhetetlenné is lettek. Különösen a város távolabbi vidékeit lehetetlenség volna modern kívánalmaknak megfelelően megközelíteni.”

1926-ban megalakult a VVOME, a Vármegyék és Városok Országos Mentő Egyesülete, amely után az egész ország területét lefedő mentőállomás-hálózat jött létre.

A VVOME és BÖME fennállásuk során mindig együttműködtek és a szakmai tudásukat folyamatos eszmecserék során megosztották egymással.

Természetes a motorizáció és a gyors ütemű urbanizáció terjedésével a **közlekedési balesetek** is megjelentek. „Balesethez vágtató őrségnek több ízben ütköztek össze a jelzéseinket a jelzéseinket figyelmen kívül hagyó villamos vasúti kocsival vagy más járművel”⁸

A Magyar Általános Gépgyárban készültek a **Magosix típusú** gépkocsik, amelyek akárcsak ma is a mentők igényei szerint átalakításra kerültek. A járművek alvázait meghosszabbították, amelynek eredménye az lett, hogy a tengelyek távolabbra kerültek egymástól, ezáltal a szállítási trauma csökkent. Az idők során fokozatosan bővült a járműpark. A második világháborúban természetesen hatalmas csapások érték a szolgálatokat, mind személyi, mind tárgyi feltételekben, mely során a BÖME-nek személyi kapacitása 135 fő, jármű kapacitása 17 darab volt. Hatósági Légtalpi Mentőszolgálat megalakulását követően a BÖME integrálta a rendelkezésre álló erőforrásait az akkor megalakult szervezetbe.

Az Országos Mentőszolgálat megalakulása előtti időkben a mentésben elterjedt motorikus járművek nagyban hozzájárultak a mentés professzionalizmusához. A lófogatú

⁷ DEBRŐDI, 2012. p.23.

⁸ DEBRŐDI, 2024. p. 135.

járművekhez képest jelentősen redukálódott a kiérkezési idő, ezáltal a prehospitális ellátás terén a betegek életben maradási és gyógyulási esélyei növekedhettek.

3. Az Országos Mentőszolgálat szerepe a hatékony életmentés kialakításában 1948-tól

A szolgálat a jogelőd intézményeinek egyesülésével 1948-ban 359 mentődolgozóval indult útjának. Államilag finanszírozott, központi irányítású, mentőszolgálat alakult, mely már az első évben 95 334 mentőfeladatot és 2 millió 540 ezer kilométert teljesített a rendelkezésre álló 134 mentőgépkocsival.⁹

E részfejezetben ismertetem a Kresz Géza Mentőmúzeum által rendelkezésre bocsájtott főigazgatói **körlevelek** áttanulmányozásának és az általam megkérdezett szakemberek e dolgozatban szerepeltethető releváns, a közlekedéssel kapcsolatos információit. A dokumentumok általam vizsgált időszaka 1948-tól, a Mentőszolgálat megalakulásának évétől egészen a 2000-es évekig terjed.

3.1. Járművek fejlődése és közlekedésbiztonság

Az induláskori 132 darabos járműpark az évek során jelentős technikai fejlődésen ment keresztül. Ahhoz, hogy a járművek mindig a legnaprakészebb üzem- és forgalombiztos állapotban legyenek országos szervizhálózat létrehozása vált szükségessé. A Mentőszolgálat gépkocsi szerelő műhelyeket a megyeszékhelyi mentőállomásokon, és néhány nagyobb városban 2-7 fő szakemberrel az 1960-évektől kezdődően állította fel.¹⁰ A legnagyobb és legjobban felszerelt műhelyek Budapesten működtek összesen kb. 40 fővel.¹¹

⁹ DEBRŐDI GÁBOR: *Hét évtized a magyarországi mentés történetéből. 70 éves az Országos Mentőszolgálat. Jubileumi kiadvány.* Országos Mentőszolgálat, Budapest, 2018. p.150.

¹⁰ DEBRŐDI, 2012, p. 110.

¹¹ SIMOR MIKLÓS Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

A kezdeti járműállomány típusai a következők voltak: *Dodge Weapon, Steyer, Praga, Tatra, Studebaker, Skoda 1001, Ford V-8, Citroen, Plymouth, Peugeot, Opel Kapitán, Opel Super, Opel Olympia, Opel P.4, IFA, Phänomen, Granit 30 K, FIA Grant, Hanomag.*¹²

A megalakulás évétől folyamatosan törekvés volt az egységesség kialakítására a járműpark területén is. Erre a megoldást a lengyel **Nysa** gépkocsik megvásárlásával nyílt lehetőség. Az első Nysa 1959-ben érkezett majd a 80-as évek végéig 8100 darab mentőgépkocsi



volt legyártva a lengyel gyár által a Mentőszolgálatnak. A Nysa

1. ábra Nysa a Veteránjármű kiállításon (A szerző saját forrása)

felszerelése-kialakítása a Mentőszolgálat műszaki munkatársainak kezdeményezésére, a lengyel gyártó befogadó hozzáállásával folyamatosan bővült, fejlődött. Az idő eljárt a Nysa típus felett és 1989-ben a japán **Toyota Hiace** típus lépett az öreg járműállomány helyébe, amelynek aktív futása, beszerzése 2004-ig tartott. Mind az eset, mind a szállító járműállomány esetében kiemelkedő teljesítménye, menettulajdonságai miatt megbízható típus lett. A mentők találmányokról teszt tanúbizonyságot, hogy a betegtere átalakítható volt, így akár két fekvőbeteg is képes volt szállítani kis felépítményének ellenére. Volt rá precedens, hogy ezen autók több, mint 1.000.000 km-et is futottak lényegesebb meghibásodás nélkül. A sziréna típusa kezdetben BEAG volt, amely 30 watt teljesítményű volt. A fényjelzései Willtesz márkájúak voltak. A Toyotákat a **Ford Transitok** váltották. Az első *Ford Transit 2.0 TDCi 300 MWB* gépkocsik 2004-től, a *Ford Transit Van 2.2 TDCi* típus 2006-tól állt forgalomba. A Ford gépkocsik már megfelelték a bevezetett mentőjármű szabványnak a betegkomfort terén is javulást mutattak a Toyotával szemben. Mind a Toyota, mind a Ford gépkocsik mentőjárművé alakítása a Mentőszolgálat szakembereinek tervei alapján történt.

¹² DEBRŐDI, 2018, p.150.

Közlekedés **eltérő terepviszonyokon** történő megvalósítása az 1970-es években a szovjet **UAZ**, majd 1995-től **Mitsubishi L 300** modell segítségével, mint terepjárók a mentőszolgálat kötelekében valósult meg.¹³

Igazodva a nyugat-európai mentési újításokhoz hazánkban is megjelentek a mentőorvosi egységek (MOK) az 1990-es évek elején, melyek rohamkocsi felszereltséggel bírtak, kivéve a betegszállítási lehetőséget. Az első MOK egység egy *Opel Omega 2.0*, 115 LE-es személygépkocsi volt, amely kezdetben a Szobi utcai Mentőkórházból vonult. Később újabb típusok jelentek érkeztek *Skoda Octavia Combi Tour 1.9 PD TDi 4x4* típusú majd későbbiekben a *Skoda Octavia Scout 2.0 TDi* 150 LE-es típus.¹⁴

ONE (orvos nélküli) **mentőegységek** a 1960-as években akkori rohamszolgálat ápoló és mentő-gépkocsivezető tagjaiból tevődtek össze. ONE egységek mintára, 2005-ben **KIM egységek**¹⁵ kerültek rendszerbe állításba, eset feladatok ellátásra, többletfelszereléssel ellátva, szakápoló vezetésével. Egyhetes szakápolói továbbképzést szolgáló 40 órás KIM tanfolyam indult, amely belső pályázat útján vált elérhetővé. Kezdetben, *Ford Transit 2.0 TDCi 300 MWB* típusú gépkocsikkal. 2006-ban a *Ford Transit Can 2,2 TDCi* gépkocsik kerültek rendszeresítésre.¹⁶ A KIM gépkocsik bővített egészségügyi felszereléséhez speciális tárolóegységek készültek.

A **Mercedes-Benz 210**-es gépkocsi volt az első olyan esetkocsi, amely rohamkocsi mintára kialakított betegellátási térrel rendelkezett, melynek alkalmazására 1994-től került sor. Az 1990-es évek végére az ALS¹⁷ egységeknél kialakult az egységes megjelenés elképzelése, amely a mai napig megfigyelhető, így **Mercedes-Benz Sprinterek** kerültek rendszeresítésre.¹⁸

Ahogy a járműtípusok tekintetében úgy a közlekedés biztonság területén is nagyívű fejlődés rajzolódik ki a megalakulás évétől. Az 1952-ben íródott körlevél a **hóllánc** szabályozásáról. A helyi viszonyoknak megfelelően a gépkocsivezető döntött a használat

¹³ DEBRŐDI, 2018, p.157.

¹⁴ DEBRŐDI, 2018. p. 161-162.

¹⁵ Rövidítése **kiemelt mentőgépkocsi**, jelenleg, mint jogszabályban szereplő fogalom nincs

¹⁶ DEBRŐDI, 2018, p.165.

¹⁷ Advanced Life Support – Emelt szintű ellátás biztosítására képes

¹⁸ DEBRŐDI, 2018, p.158.

indokoltságáról. Akkori tapasztalatok szerint a gépkocsivezetők nem szívesen szerelték fel a hóláncot, vagy ha már felszerelték, akkor nem távolították el az eszközt, holott már az időjárási körülmények nem indokolták meglétét. Amennyiben nem került eltávolításra, vagy túl laza, vagy túl szorosan került felhelyezésre jelentős mértékben károsította a gumiabroncsot. Az indokolatlan és helytelen használatból eredő károkért anyagilag és fejegymileg is a gépkocsivezető volt a felelős. Havas vagy jeges úton segíthet, ha a kerekek küllői között kötél vagy láncdarabokat fűz át a gépkocsivezető. Kivitelezése nehézséget nem okoz, használata egyszerű, és lehetséges alternatívája a hóláncnak, olvasható a leírásban.¹⁹

A mentők **találékonyágának** ékes bizonyítéka, hogy a betegteri első, és hátsó ajtók belső kilincsei rövidre voltak vágva, és fordított irányban voltak visszaszerelve. Tudniillik ugyanis, ha a szállított, esetenként zavart személy nyitni akarta az ajtót, valójában záró irányba nyomta a kilincset, ezért vált szükségesség a megoldás.

A 2010-es évek előtt, **kizárólag kézi váltós** járművekkel végeztek mentési tevékenységet, jelenleg a járműpark nagyobb része automataváltós kialakítású, azonban találkozhatunk aktív kézi váltós típussal is. A **kormányzási** rendszert illetően a szervó megjelenése nagyban könnyítette a járművezetést. Fékrendszereknél a dobfék, tárcsafék, szervó rendszer, ABS megjelenése követhető nyomon.

A balesetek bekövetkezésének megakadályozását a **láthatóság** és a **megkülönböztető jelzések** is elősegítik, amelyek az eltelt évek során nagy fejlődésen mentek keresztül. DR. MELEGH GÁBOR²⁰ által évtizedekkel ezelőtt történt egy mérés, amely megállapította, hogy egy átlagos közlekedésben részt vevő gépjárműből a „kéklámpás” jármű hangjelzése akkor észlelhető, amikor a két jármű között a távolság csupán már csak 50 méter.²¹

Kezdetben a **háromhangú kürt és esetzászló** volt a mentőgépkocsik megkülönböztető jelzései, amelyeknek használatának szabályozása a következőképpen alakult. Esetzászló csak akkor használható, ha a mentő baleset helyszínére, sürgős életveszélyes

¹⁹ Országos Mentőszolgálat, 98. számú körlevél 83/7/1952.

²⁰ Igazságügyi szakértő közlekedési és ipari területen

²¹ DR. MELEGH GÁBOR: *Gépjárműszakértés*. Maróti Könyvkiadó, 2004. ISBN 963-90-0566-2, A megkülönböztető jelzés észlelése p. 468-469.

betegszállításhoz vonul, illetve ha az életveszélyben lévő sérültet kórházba szállítja.²² Érdekeséggé válhat, hogy a kitűzött esetzászlót a gépkocsivezetők gyakran megvilágították a zászlóhoz közel lévő keresőlámpával, mely egy intenzív látványt adott a sötét éjszakában.²³

A Mentőszolgálat járművén a megkülönböztető jelzések a következők voltak 1954.02.01-től: a kocsiszekrény baloldalán kibontott piros színű **esetzászló**, a kocsiszekrény bal oldalán vagy közepén elől **vöröskeresztes jelzőlámpa** és különleges hangjelzőkészüléke a **sziréna**.²⁴

Ennek megfelelően központilag az összes mentőgépkocsit megkülönböztető jelzéssel látták el. A jelzéseket kizárólag baleset, szülés és életveszélyes esethez történő kivonulás, illetve sérült, vagy beteg kórházba szállítása alkalmával szabad használni. Nem életveszély esetén nincs jogosultság a használatra. Megkülönböztető jelzés használatával járdaszíjak közötti villamosvágányon is közlekedhetnek, sebességkorlátozást túlléphetik, tiszta²⁵ vagy féltiszta útkereszteződésben tilos irányban fordulhatnak, egyenrangú kereszteződéseknel valamint egy járatnyomú utakon más járművel szemben áthaladási elsőbbséggel rendelkeznek. Korábban úgy, mint a körforgalomba, mint az egyirányú utcába az ellenkező irányból történő behajtás szigorúan tilos volt. Megkülönböztető jelzések nélkül a személygépkocsira vonatkozó szabályok érvényesek fokozott óvatossággal. A bevezetett rendelkezés külön kihangsúlyozza, hogy a jogosulatlan jelzés-használat esetén fegyelmi eljárás keretében a legszigorúbban lépnek fel, mivel ez jelentősen csorbítja a mentőgépkocsik előnyt biztosító tekintélyét.²⁶

2/1962. (IX.29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (V. KRESZ), 3.§-a rögzítette, hogy a megkülönböztető fény és hangjelzések használatának engedélyezése a belügyminiszter hatáskörébe tartozik. A megkülönböztető jelzések 1964. január 1-től a következők voltak: a kocsiszekrény elején kék fényű jelzőlámpa, sziréna, továbbá a mentőknél kiegészítésként még a kocsiszekrény tetején kibontott esetzászló. Továbbá meghatározásra került, hogy a megkülönböztető jelzéssel ellátott gépjárműnek, a

²² Országos Mentőszolgálat, 33. számú körlevél 3042/34/33/1950.

²³ SIMOR MIKLÓS Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

²⁴ 1/1953. (XII.4.) B.M. sz. rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról 36. § (2) b pont

²⁵ A fogalmat a 250.000/1929. B.M rendelet vezette be, hatályos 1930.01.01-től

²⁶ Országos Mentőszolgálat, 154. sz. körlevél 8316/1954.

jelzőlámpáinak fenyérjének előlről és oldalról tiszta időben 150 m távolságból felismerhetőnek, a szirénának legalább 110 és legfeljebb 130 Phon²⁷ hangerőjűnek kell lennie.²⁸

A Szolgálati és Működési Szabályzat 1971. évben módosult. A 94.§ (1) bekezdés szerint a mentőgépkocsi megkülönböztető jelzéseiről: a kocsiszekrény felső, baloldalán elhelyezett, kibontott **esetzászló**, a kocsiszekrény tetején elhelyezett működő forgótükrös **kéklámpa**, és a működő **sziréna**. További rendelkezésként került meghatározásra, hogy abban az esetben, ha indokolt volt a megkülönböztető jelzések használata a vörös zászlót azonnal ki kellett tűzni és a forgótükrös kéklámpát a feladat teljes ideje alatt működtetni kellett. A szirénát működtetni csak akkor volt megengedett, ha a mentőkocsi közlekedéséhez ez szükséges volt vagy a KRESZ 39. § (3)-(5) bekezdéseiben meghatározott előnyök igénybevétele esetén.²⁹

A járművek észlelhetőségét elősegítve, fokozatosan alakult ki **jellelcsíkozás, reflexcsíkozás**. Az első reflex-csík kísérlet a Reflexit anyagával valósult meg, azonban a jogszabályok még nem tették lehetővé, külön hozzájárulással akkor egy mentőgépkocsi kapta meg, amely a képen látható.



Az 1930-as évektől került bevezetésre a külső megjelenésben

a **fehér szín**. Jogszabály által védve is volt a fehér szín, ugyanis fehér színűre festeni vagy fényezni csak az Mentőszolgálat mentési célra szolgáló járműveit lehetett.³⁰ Az utóbbi években nemzetközi gyakorlathoz igazodva a jobb láthatóság biztosítása érdekében egy **speciális sárga** szín (Euro Yellow RAL1016) került bevezetésre az CEN 1789-es

²⁷ A hangosság mértékegysége

²⁸ KOPIÁS ANDRÁS GÁBOR: *KRESZ TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS az 1890-től napjainkig tartó 125 évben*. Hungária Veszélyes Áru Mérnöki Iroda Kft. 2015. ISBN: 978-963-89073-8-7 p. 57-65.

²⁹ Országos Mentőszolgálat, 395. számú körlevél 83/1/1971.

³⁰ 1/1953. (XII.4.) B.M. sz. rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról 28.§ (5)

szabvány³¹ alapján. 1974. április 1-jén lépett hatályba a **ködlámpa kötelező** használata megkülönböztető jelzések mellett.³² A fényjelzések forrása tekintetében kezdetben a hagyományos izzó, halogén izzó, xenon, majd LED következett. Kezdetben egyszerű villogás, majd forgótükrös rendszerek. A megkülönböztető fényjelző berendezések számának növekedése is megfigyelhető. Kezdetben egy lámpa a tetőn, középen. Későbbiekben két lámpa a tetőn elöl, majd átlósan, három lámpa, ezáltal minden irányból jól észlelhető volt a jármű közeledése. Jelenleg széles körű alkalmazása van a megkülönböztető jelzéseknek: egyrészt integrálva a tetőmodulba, annak elején és hátulján is, biztosítva a **360 fokos** észlelhetőséget. A kezdeti csak kék fény mellett jelenleg a **piros szín is megjelenik**. Növelve az észlelést jelenleg a visszapillantó tükrökben, kerékjáratok dobokon, a motorháztetőn, hűtőrácsban és a szélvédő mögött belülről is elhelyezésre kerül fényforrás, amelyeket együttesen **kiegészítő megkülönböztető fényjelző** berendezésnek hívunk.

A **hangjelző berendezések** fejlődése: háromhangú kürt, sziréna, váltakozó hangú kürtök. Elektronikus megoldások, sűrített levegős kürtök. A sziréna kapcsán szeretném megemlíteni, hogy télen nagy hatásfok csökkenés volt tapasztalható, ugyanis az eszköz „összegyűjtötte” a havat, ami eltömítette és lefogta a kibocsátott hangot. Hosszantartó zord időjárás során a csapadék belefagyott a szirénába, ami meggátolta a forgást és a motorja, elektronikus hálózata leégett. A hangjelző berendezések elhelyezkedésében szintén fejlődés mutatkozik, kezdetben a tetőn helyezkedtek el. Fontos megállapítást nyert, hogy a **tetőről a lökhárítóba** helyezése a hangjelző berendezésnek célravezető, mert csökkenti a belső zajszintet, a hang által okozott traumát.

A mentőjárműben utazó személyek baleseti sérüléseit jelentős mértékben csökkenti egy helyesen, az előírásoknak megfelelően használt biztonsági öv. A mentőgépkocsi betegellátó terében utazónak a **biztonsági övet** (biztonsági hevedert) be kell csatolni, kivéve, ha nem rendelkezik ilyennel vagy akadályozza a betegellátást. A biztonsági öv használatáért a mentőegység vezetője a felelős.³³

³¹ EU szabványa a mentők és egészségügyi járművekre vonatkozóan

³² Országos Mentőszolgálat, 437. számú körlevél 1242/1974.

³³ Országos Mentőszolgálat, 1220/1994. 1. számú körlevél

3.2. Közlekedési balesetek

A körlevelek tanulmányozása során megállapítható volt, hogy több ízben került feljegyzésre közlekedési balesetekkel kapcsolatos adat, illetve már az induláskori gyakorlatban kiemelt figyelmet fordítottak a közlekedési balesetekre, azok számának csökkentésére. „*A mentőgépkocsikkal előforduló sorozatos **karambolok és gázolások** szükségessé teszik a következő előírások kibocsájtását*” – olvasható a 10. számú körlevélben 1949-ből. Gépkocsi karambolt azonnal jelenteni kell. Kárbejelentési űrlapot rendszeresítettek, melyet egy példányban, 24 órán belül szükséges volt beküldeni a vezetők részére.³⁴ A vonatkozó körlevélben leírtak betartatásáért a mentőállomás vezetője volt felelős. Csak a központ által kiadott írásbeli engedéllyel rendelkező személyek vezethettek mentőgépkocsit. Akinek két éven át nem volt állandó **vezetési tapasztalata**³⁵ és nem töltötte be a **25. életévét** nem volt alkalmazható, mint mentő-gépkocsivezető. Amennyiben egy éven belül **több, mint 2 balesete** történt, akkor azonnali hatállyal elbocsájtásra került. Előírás volt, hogy 40 km/h-nál nagyobb sebességgel nem volt szabad vezetni, ettől kizárólag orvosi utasításra térhetett el, akkor is csak maximálisan 60 km/h-ig. Az orvosnak írásbeli indoklással igazolni kellett a körülményeket. „*Sok évi tapasztalat azt mutatja, hogy a mentőgépkocsival gyorsabban járni – az esetek túlnyomó részében – felesleges és csak nagyon ritka esetben valóban indokolt*”. Rávilágít az előírás, hogy a **szállítási trauma** nagymértékben ronthatja a beteg állapotát.

A sebességek betartását az állomásvezetőnek kellett ellenőriznie, olyan módon, hogy összevetette a megtett út hosszát és a menetidőt. Az állandó állomásvezetői ellenőrzésen kívül, adminisztratív és üzemi alkalmazottak szintén ellenőrizték a sebességgel kapcsolatos szabályok betartását. Sor került **tesztvezetésekre** is, amelyek során az ellenőrző bizottság a gépkocsivezetőt oktatta és figyelmeztette a sebességhatárok maradék nélküli betartására. Az előírás különösen kiemeli, hogy a gépkocsivezetők nemcsak, hogy az előírtnál gyorsabban hajtanak, de figyelmen kívül hagyják azokat az előírásokat is, amelyek fontosak az üzemanyagfogyasztás és a járművek műszaki kímélése szempontjából. A gépkocsivezetőknek **2 évente kötelező orvosi alkalmassági** vizsgálaton kellett átesniük.³⁶

³⁴ Országos Mentőszolgálat, 9. számú körlevél 771/1949.

³⁵ Arról nincs információ, hogy ez egybefüggő két éves vagy összességében két év vezetési gyakorlatra vonatkozott

³⁶ Országos Mentőszolgálat, 12. számú körlevél 3583/1949.

Későbbiekben kiadott főigazgatói előírás gyakorlati példán keresztül szemléltette, hogy a szabályok be nem tartása esetén milyen felelősséggel tartozik a járművezető. Az 1948. évi december hó 7-én életbelépett XLVIII. törvénycikk. 20. és 21. szakaszai alapján hét havi börtönbüntetésre ítélték egy gépkocsivezetőt a karambolt követő eljárásban.³⁷ Korabeli rendelkezés is már előírta, hogy a baleset estén tilos a járművön bárminemű változtatást végrehajtani, amíg a szakértő vizsgálatok, illetve rendőrhatósági átvizsgálás meg nem történt.³⁸

A közületi gépjárművek üzemeltetésével kapcsolatos kérdések szabályozása tárgyában hozott, 65/1950 (III.2.) MT. rendelet 15. §-a alapján gépkocsit csak hivatásszerűen beosztott gépkocsivezető vezetheti. Ezek alapján tilos, hogy a járművet akár a személyzet más tagja, akár idegen személyek vezessék.³⁹ Érdekességként megállapítható, a 74. körlevél alapján a Mentőszolgálat 2 darab lófogatú mentőkocsival rendelkezett 1951-ben.

Teendők karambol esetén alcím alatt fogalmaztak meg rendelkezést a következőről, mivel az akkori tapasztalatok szerint a járművezetők a megtörtént események bekövetkeztekor tapasztalatlanok voltak: bármilyen sérülést, kárt 24 órán belül jelenteni kell a rendőrségnek és központnak is.⁴⁰

1958-ban az Országos Mentőszolgálat 649 617 mentési és betegszállítási feladatot teljesített és a gépkocsikkal 15 217 000 km-t futottak.⁴¹ 1957-ben 127 darab közúti esemény történt, 1958-ban 125, melyből 53 Nagy-Budapesten, 72 vidéken. Kármegosztás szerint 17 esetben nem volt kár, 36 karambolnál 100 Forint alatti kár, jelentősebb kár 5 esetben történt, ezek 10-15.000 forintértékben. Az egy balesetre jutó futásteljesítmény 121 736 km. 1958-ban két halállal végződő gázolás történt. Konstatálták, hogy a karambolok **több mint a felénél** a mentő-gépkocsivezető is hibáztatható volt! Továbbá megállapítást nyert, hogy a jövőben sokkal nagyobb hangsúlyt kell kapni a közlekedésrendészeti továbbképzések megtartására, kifejezetten egy-egy megtörtént karambol elemzésére.⁴²

³⁷ Országos Mentőszolgálat, 13. számú körlevél 6003/1949.

³⁸ Országos Mentőszolgálat, 18. számú körlevél 13.190/1949

³⁹ Országos Mentőszolgálat, 74. számú körlevél 3042/34/74/1951.

⁴⁰ Országos Mentőszolgálat, 163. számú körlevél 83/7/1955.

⁴¹ DEBRÖDI, 2018, p.153.

⁴² Országos Mentőszolgálat, 219. sz. körlevél 83/3/1959.

A várhatótól jelentős mértékben megemelkedett a mentőgépkocsikkal történő karambolok száma 1957-ben. Megállapították, hogy az oka a relatív gyorshajtas volt, csúszós úton nem csökkentették a sebességet továbbá nem tartottak megfelelő követési távolságot sem⁴³.

1969. évi közlekedési eseményekről rendelkezésre áll bővebb információ. Összesítésben megállapítható, hogy 1969-ben 305 olyan közúti közlekedési baleset történt, amelynek egyik (vagy kizárólagos) résztvevője mentőgépkocsi volt. 125 esetben megállapítható volt részben vagy teljes egészében a mentőgépkocsi vezető felelőssége. Földrajzi szempontból a keletkezett kár alapján Hajdú, Komárom, Tolna, Zala vármegye és Budapest területén a legrosszabb a helyzet. Időbeli szempontból a január és február emelkedett ki. Okok közül kiemelték az elsőbbség meg nem adását, a sebesség helytelen megválasztását és figyelmetlen vezetést. A figyelmetlen vezetés további szétbontásra nem került.⁴⁴

A kutatás során a következő információkat találtam a megkülönböztető jelzést adó készülék használatának dokumentálása kapcsán. A 7/2000. számú körlevél rögzíti, hogy írásban szükséges rögzíteni a használatot. Az azonnali feladathoz történő kivonulást nem kell külön dokumentálni, ha a beteg állapota vagy egyéb ok miatt szükséges, akkor azt külön megjegyzésként szükséges feljegyezni. Mentést és sürgős betegszállítást végző egyéb külső szervezetek kötelesek az Irányító Csoport felé jelentést tenni a használatról.⁴⁵ Kezdetben analóg módon, papíron, későbbiekben már digitalizált módon került rögzítésre.

Az évek során történtek kezdeményezések **statisztikai adatok**, jelentések elkészítések bevezetéséről. A karambolok nyilvántartási adatai kiterjedtek a forgalmi rendszám, típus, dolgozó neve, szolgálati helye, vezetői engedély megszerzésének éve, esemény rövid leírása, személysérülések (3 kategória: könnyű, súlyos, halálos), okozott kár összege, felelősség megállapítása (3 opció: felelős, részben, nem felelős), ok (amennyiben részben, vagy teljesen felelős), hatósági határozat, biztosítási megtérítési összeg.⁴⁶ Az adatszolgáltatást a Gépjármű Osztály rendszeresítette, és a mindenkori utolsó öt év adatait

⁴³ Országos Mentőszolgálat 190. számú körlevél. 3/4/1957.

⁴⁴ Országos Mentőszolgálat, 382. számú körlevél 83/5/1970. Az 1969. évi közlekedési események értékeléséről

⁴⁵ Országos Mentőszolgálat, 7/2000. számú körlevél, 2000. december 28.

⁴⁶ Országos Mentőszolgálat, Igazgatási és Jogi Osztályvezető Javaslat, Budapest, 1991.10.22.

tartalmazta. Az osztály éves beszámolójelentése szöveges elemzést, értékelést is tartalmazott a szükséges intézkedések meghozatalát segítve.⁴⁷

A közlekedési balesetekről készített statisztikai adatokat a következőkben szeretném összefoglalni.

3.3. Rohamkocsi szolgálat

Egy hungarikum, a **rohamkocsi szolgálat indulása**. 1954. március 29-én az Országos Mentőszolgálat a világon elsőként útjára bocsátotta a rohamkocsit, ami 2024-ben immáron 70 éves. A szolgálat kórházi intenzív ellátást fogatosított a helyszíneken. A rohamkocsin öttagú orvos csoport teljesített szolgálatot, melynek tagjai DR. VARGA ISTVÁN, DR. STUMPF IMRE, DR. VÉSSEY ZOLTÁN, DR. PITROLFFY-SZABÓ BÉLA és DR. FELKAI TAMÁS mentőorvosok voltak.⁴⁸ 1956-ban az OMSZ-hoz került a Szobi utcai kórház, ahonnan üzemelt, ez a szolgálati ág egészen annak bezárásáig 2001-ig. Fokozatosan épült ki az országos hálózat. Kezdetben a Központi Mentőállomásról, majd Miskolc, Pécs, Buda, Tatabánya, Kaposvár, Debrecen mentőállomásairól is útjának indult a szolgálat. 1987-ben már harminc darab teljesített szolgálatot az országban. Jelenleg a rohamkocsik három fővel teljesítenek szolgálatot, egy orvos, mentőápoló és mentő-gépkocsivezető. A rohamkocsi-szolgálat kötelékében kezdetben *IFA Phanoman*, *International*, *IFA Garant*, *Opel Blitz* és *Dodge Job Rated* teljesített szolgálatot. A Dodge járművek egy házilag kialakított belső elrendezéssel rendelkező, egyebekben 6 hengeres, 3800 cm³-es, 90 LE-s, 3 sebességes gépkocsik voltak.⁴⁹ 1964-ben megújult kocsiparkot a NDK-s *Robur LO 2500-asok* váltották, amelyek 3346 cm³-es 70 LE-s járművek voltak, amelyek egészen az 1970-es évekig, a Mercedes típus üzembe állításáig teljesítettek szolgálatot. A járműből mindösszesen öt darab került megvásárlása és átalakításra a Mentőszolgálat házi műhelyeiben.⁵⁰ A Mercedesek üzembe állítása fokozatosan terjedt el, *Mercedes-Benz 308*, *309*, *310-es* rohamkocsi. Az első *Mercedes-Benz 309-es*, amely benzinüzemű, 1,6 tonnás, 2307 cm³-es 85 LE-s 4 sebességes volt, 1973-ban kezdte meg működését. Érdekességként

⁴⁷ SIMOR MIKLÓS Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

⁴⁸ Országos Mentőszolgálat, 70 éves a rohamkocsi
<https://www.facebook.com/orszagosmentok/posts/%EF%B8%8F70-%C3%A9ves-a-rohamkocsi%EF%B8%8Faz-els%C5%91-k%C3%ADs%C3%A9leti-rohamkocsi-a-helysz%C3%ADnre-kivitt-k%C3%B3rh%C3%A1zi-a/869093971689234/> (2024.08.22.)

⁴⁹ DEBRŐDI, 2018, p.85.

⁵⁰ DEBRŐDI, 2018, p.86-89.

megemlíthető, hogy rohamkocsivá került átalakításra mindösszesen egy darab *Fiat F 8*-as típusú gépkocsi, amely a Mentőszolgálat első dízelüzemű járműve lett. 1997-től újítás jött a típusnál a Mercedes-Benz Sprinter 314-es.⁵¹ Kezdetben a Mentőszolgálat szakemberei végezték a budapesti műhelyben az alapjárművek átalakítását, később külső cég került bevonásra. A belső kialakítás koncepciója, a tervek a Mentőszolgálat egészségügyi és műszaki szakemberinek együttműködésével készültek.⁵²

3.4. Mentőgépkocsi-vezetők felvételi eljárás, továbbképzés

Ebben a részfejezetben szeretném ismertetni az Országos Mentőszolgálat kötelékébe szegődők jelentkezésének felvételi procedúráját és továbbképzési, elismerési lehetőségeit.

Gépkocsivezetői **sztahanovista** cím elnyerésére az volt jogosult, aki új mentőgépkocsival 1050-1500 ccm-es járművel 100 000 km-t, 1501 ccm-en felül 110 000 km-t teljesített főjavítás és fődarab csere nélkül. Ugyancsak a cím birtokosává válhatott, aki a Közlekedésügyi Minisztérium által megállapított üzemanyag fogyasztási normából 6 hónapon keresztül 20 %-os megtakarítást ért el. **„Vezess baleset nélkül” mozgalom**, amihez Budapest és a főváros területén lévő peremállomások gépkocsivezetői csatlakoztak, amelyben megfogadták, hogy maradéktalanul betartják a közlekedési szabályokat és törekednek arra, hogy legjobb tudásuk szerint elhárítják az esetlegesen más gondatlanságából, fegyelmezetlenségéből megkövetkező incidenseket.⁵³

„Balesetmentes Közlekedésért” plakettel jutalmazták azon hivatásos gépkocsivezetőt, akik szolgálattal eltöltött idejük alatt (1954-1981 között) 250-500-750 ezer, illetve 1 millió vagy 1 millió 250 ezer kilométert teljesítettek és ezen idő alatt saját hibából bekövetkező személy sérüléses közlekedési balesetet vagy 3000 Forintot meghaladó anyagi kárral végződő balesetet nem okoztak. Továbbá közlekedési bűncselekményt nem követtek el, illetve alkoholos befolyásoltság alatt nem tör4tént gépjárművezetés ideértve a szabadidőben vezetéssel töltött időt is. Vizsgálni kellett a továbbképzéseken történő részvételt és annak eredményét, a kezdők tanításának hatékonyságát, karbantartási kötelezettségének teljesítését és legalább három éves munkaviszony meglétét.⁵⁴

⁵¹ DEBRŐDI, 2018, p.90-92.

⁵² SIMOR MIKLÓS Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

⁵³ Országos Mentőszolgálat, 101. számú körlevél 83/10/1952.

⁵⁴ Országos Mentőszolgálat, Tájékoztató, 314/G/82, 1982. április

Gépkocsivezetők továbbképzésénél külön kitértek a ködös, havas, csúszós időben történő járművezetés speciális környezetére, tekintettel annak különös veszélyes voltára.⁵⁵

1957-58-as oktatási évben a mentő-gépkocsivezetők részére a következő járművezetéssel kapcsolatos előadásokat tartották meg: új közlekedési előírások, Kresz táblák, téli üzemeltetés, karbantartások, gyakoribb műszaki hibák és javításuk, baleset-megelőzés, tennivalók karambol esetén, műszaki ismeretek⁵⁶ Az **1958-59-es** oktatási évben külön előadást szenteltek a sebességnek, fékezésnek, és megkülönböztető jelzések használatának.⁵⁷

*„Az egyre nagyobb közúti forgalom, a gépjárművek számának gyarapodása állandóan növeli a közlekedési balesetek veszélyét. ... A mentőgépkocsik baleseteinek megelőzésében a legnagyobb szerepe a szakképzett, jó felkészültségű mentő-gépkocsivezetőnek, a mindenkor **üzembiztos mentőgépkocsinak** és a **közlekedésrendészeti szabályok különösen pontos betartásának** van.”* – áll az 1961-ben kiadott mentőgépkocsikra vonatkozó műszaki rendelkezések közlekedésbiztonsággal foglalkozó fejezetének bevezetésében.

A felvételi eljárásnál a szakmai tudás, vezetési gyakorlat, józan élet és a fizikai alkalmasság került meghatározásra. Külön rendelkezés született a kezdő gépkocsivezetők szakmai útjának nyomon követéséről, úgy, mint a vezetési technika, biztonságos vezetés, gépkocsi gondozása, közlekedésrendészeti szabályok betartása. A gépkocsivezetőket rendszeresen ellenőrzés alá kellett vonni különös figyelemmel a gyorsajtásra, gépkocsi kímélésre, KRESZ szabályok betartására. Rendszeres oktatások során számot kellett adni a közlekedési ismeretek naprakészségéről. Amennyiben a gépkocsivezetőn erős fáradtság jelei mutatkoztak a szolgálat alól fel kellett menteni a szükséges ideig.⁵⁸

Régmúlt időkben, a 2000 évek magasságáig, rendszeresen, **évente** történt a mentő-gépkocsivezetők **továbbképzése** műszaki és KRESZ témakörben a műszaki vezető vagy a mentőszervezet vezető főorvosa által kijelölt gépkocsivezető által. A vizsgáztatás magába foglalta a műszaki kérdésre adott választ és egy KRESZ teszt megoldását. Az oktatás

⁵⁵ Országos Mentőszolgálat, 133. számú körlevél 83/18/1953.

⁵⁶ Országos Mentőszolgálat, 199. számú körlevél 83/13/1957.

⁵⁷ Országos Mentőszolgálat, 213. számú körlevél 83/11/1958.

⁵⁸ Országos Mentőszolgálat, 255. számú körlevél 83/10/1961. A mentőgépkocsikra vonatkozó műszaki rendelkezések.

témakörei a következők voltak: Az akkumulátoros gyújtás, Nysa gépkocsi üzemanyag ellátása, fékrendszere, kormányszerkezete, A gépkocsik közlekedésbiztonsági vizsgálata, A motor kenési rendszere, motorolajok. A műszaki vizsga egy 21 részből azon belül A és B kérdésből összeállított tételsorból húzott és szóban ismertetett válaszadás volt.⁵⁹ Későbbiekben, a **1986/87. évi** gépkocsivezetői továbbképzés kiegészült a munkavédelmi kérdésre adott válasszal és írásbeli műszaki tesztlap megoldásával.⁶⁰ Erre legfőképpen azért volt szükség, mert a járművezető aktívan részt vett a gépkocsi karbantartásában és elvárás is volt az egyszerűbb műszaki hibák helyben, mentőállomáson történő javítása.

2002-ben **vezetésttechnikai tréning** zajlott a fővárosi IV. kerületi Magyar Autóklub tanpályáján. 2004. március 31-én a Tököli reptéren zajlott **tesztvezetés**. Mindegyik mentőszervezet 1-1 rohamkocsin szolgálatot teljesítő gépkocsivezetőjének jutott lehetősége arra, hogy a gyakorlatban is kipróbálhassa a régi és az új ESP-vel szerelt Mercedes Sprinter közötti különbségeket. Az 1. pályán az ESP-vel felszerelt és fel nem szerelt jármű hogyan viselkedik vizes aszfalton 50 km/h sebességgel gázelvételnél “S” kanyarban. Az ESP-vel felszerelt jármű nem farolt ki, hanem a pályán maradt. A rendszer lényege, hogy ellenkormányzáskor az autó az ellenkező oldalán enyhe fékezéssel elősegíti az ellenkormányzást, így pályán marad a jármű. Fontos megjegyezni, hogy a rendszer nem mindenható, a fizika alapvetéseit nem lehet felülmúlni. A 2. pályán az ABS és az ESP együttes használatát volt lehetőség gyakorolni teljes fékezéskor, kanyarban magas sebességgel és gázadáskor csúszós útfelületen. 50 km/h sebességnél csúszós útfelületen teljes vészfékezés került gyakorlásra. 2004. május 27-én **vezetésttechnikai tréninget** tartottak az eset és rohamkocsi vezetőknek. A képzést, amelyet a járműpark biztosítására megkötött szerződés tartalmazott, 52 fő tréningjét foglalta magába, ahová a megyei műszaki vezetők jelölték ki a résztvevőket. Ezen tréningek Mercedes-Benz Sprinter 314, és Mercedes-Benz Sprinter 210 típusú járművekkel zajlottak.⁶¹

⁵⁹ Országos Mentőszolgálat, 574-2 körlevél Mentő-gépkocsivezetői továbbképzés 1985/86.

⁶⁰ Országos Mentőszolgálat, 588-2. számú körlevél 1417/1986.

⁶¹ SIMOR MIKLÓS Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

4. Mentőjárművek specializációja a XXI. században

Ebben a fejezetben szeretném összefoglalni a jelenleg használatban lévő mentőjárműveket. Hivatkozással az általam készített a dolgozat későbbi fejezetében részleteiben ismertetett kérdőíves kutatásra, amelynek egyik kérdése a **járművek műszaki állapotára** vonatkozott, ahol 1 a legrosszabb, 6 a legjobb értékelést jelenti.



3. ábra Kérdőíves kutatás műszaki állapotra vonatkozó kérdésének illusztrálása (Forrás: a szerző szerkesztése)

A válaszadók értékelésében negatív tendencia figyelhető meg, annak ellenére, hogy a futó mentő járművek⁶² átlagéletkora hat év alá csökkent. Teljes mértékben megfelelnek a kor kihívásainak, modern mentéstechnikai és műszaki paraméterekkel rendelkeznek.⁶³ 2023-ban az országban 783 darab futó

mentőgépkocsi volt.⁶⁴ Összehasonlítva az 1990-ben évekkel nagyobb számban 900 és 1000 darab között mozgott a számuk. Fontos megjegyezni, hogy 2008.01.01-től már nem a Mentőszolgálat végzi a betegszállítási feladatokat, hanem külön szerződött betegszállító szolgáltatók, amely kihatással van az aktív futó gépkocsik számára is. Továbbá szeretnék hivatkozni rá, hogy a megkülönböztető jelzések használatára jogosult járműnél **minden évben történik műszaki megvizsgálás.**⁶⁵

⁶² Központi Statisztikai Hivatal: *A betegellátásban közvetlenül részt vevő, mentőfeladatok végrehajtására kijelölt mentőgépkocsi.*
https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=220&p_ot_id=200&p_obj_id=1279
(2024.08.22.)

⁶³ TAKÁCS PÉTER egészségügyi államtitkár nyilatkozata
https://medicalonline.hu/eu_gazdasag/cikk/takacs_peter__hat_ev_ala_csokken_a_a_mentoautok_atlageletkor_a
(letöltés dátuma: 2024.06.13.)

⁶⁴ Központi Statisztikai Hivatal, *Mentőfeladatok és betegszállítás,*
https://www.ksh.hu/stadat_files/eg/hu/eg0020.html (2024.08.21.)

⁶⁵ 5/1990. (IV.12.) KÖHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról, 11. § (3) c

Míg kezdetben (1890) állati erővel, fogatolt tömeges baleseti egységként⁶⁶, addig 2005-től már motorizáltan állt szolgálatba az első **Tömeges Baleseti Egység** (TBE). Elsőként a fővárosban, majd Zalaegerszegen kerültek rendszeresítésre. 2007-ben modernizálódott a flotta az egykoron rohamkocsiként üzemelt *Mercedes-Benz Sprinter 314/35 KA* járművek átalakításával. Jelenleg a **TBE** egységek Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Veszprém és Zalaegerszeg városában találhatók meg.⁶⁷

Szintén 2005-ben indult útjára speciális rohamkocsi felszereltségű, kórházak közötti őrzött betegszállítások biztonságos végrehajtására a **MICU** (Mobil Intensive Care Unit) rövidítésű betegszállító rohamkocsi *Mercedes-Benz Sprinter 313 CDI* típussal.

Bővítve az mentési repertoárt 2016 nyarán szolgálatba álltak a **Speciális Egészségügyi Ellátási Csoport** (SPEC) egységei.

Volkswagen Crafter CR TDI, 160 LE-s 2000 cm³-es dízel üzemű, 6 sebességes, 37 darab **rohamkocsi** szolgálatba állása 2012-től folyamatosan történt meg, amely 2008-tól az első jelentős járműpark fejlesztés volt. A járművek megerősített futóművel, új sárga színnel, dupla akkumulátorral, klímaberendezéssel szereltek.⁶⁸

2014-től ismét is *Mercedes-Benz Sprinter 316/C3665* és *Mercedes-Benz Sprinter 316/C3665 4WD* típus került alkalmazásra eset és rohamkocsiként. Továbbra is hangsúlyozandó tény, hogy e járművek esetében **nem a felszerelés a lényeges eltérés, hanem a rajta szolgálatot teljesítő egység vezetőjének kompetencia szintje.**

A járműveknél három kategóriát különböztetünk meg az A1, A2, B és C.⁶⁹ A Mentőszolgálat koncepciója alapján a hosszú távú járműbeszerzési stratégia, hogy mind a B, mind C kategóriás járművek esetében a 2010. évi beszerzésektől **homogenitás** valósuljon meg. Az egységesség egyrészt külső megjelenésben is megmutatkozik a BLS⁷⁰

⁶⁶ DEBRŐDI GÁBOR: *Budapest mentéstörténetének első négy évtizede az országos mentésszervezés koráig. (1887-1926).* a szerző magánkiadása, Budapest, 2024. ISBN 978-615-02-0383-6, p.139.

⁶⁷ DEBRŐDI, 2018, p. 168.

⁶⁸ <https://www.portfolio.hu/uzlet/20120102/nem-csak-a-villamos-a-mento-is-lehet-sarga-160749> (letöltés dátuma: 2024.06.17.)

⁶⁹ CEN 1789 szabvány alapján

⁷⁰ BLS (Basic Life Support) – mentőgépkocsi, mentő-motorkerékpár, mentőkerékpár

és ALS⁷¹ egységek között, másrésről az ország keleti és nyugati részében is ugyan az a típus, ugyanolyan elrendezéssel kerül kialakításra.

2016-tól országosan rendszeresítésre került a **mentőorvosi kocsi** (MOK). Egységes formában, 22 darab *Suzuki SX4 S-Cross 1.6* típusú járművekkel indult el az immáron országos szolgálat ezen az egységeken is. Továbbra is az egységességet erősítve e mentőegységeken is szintén a mentőegység kompetenciaszintjétől függ a jármű MOK/MTK⁷² szerinti üzemeltetése.

A MOK mintájára a Magyar Gyermekmentő Alapítvány 2005-től a fővárosban, a Magyarországi Református Egyház Bethesda Gyermekkórház bázisáról üzemeltet **gyermek mentőorvosi kocsit** kezdetben *Ford Focus Turnier 1.6i 16V Trend* típusú személygépkocsival, majd 2007-től *Ford Focus Turnier C 307 2.0 TDCi* modellel. 2024-től a fővárosi egység egy mild hibrid technológiájú *Volvo XC90*-es átalakított utastérrel rendelkező járművel teljesít szolgálatot.⁷³ 2008-tól Balatonlellén, 2010-től Győrben, 2011-től Pécsen is elérhető a gyermek mentőorvosi szolgálat.

A Szent Márton Gyermekmentő Alapítvány 2008-ban Miskolcon, 2009-ben pedig Debrecenben állította szolgálatba **gyermek mentőorvosi egységeit** egy *Ford Ranger 2.5 TDi* pick up típusú terepjáróval, majd *Volkswagen Amarok* összerék meghajtású 132 LE-s járművel. 2024-től a gyermek MOK szolgálat "Zeusz" becenevű V6-os, 3000 ccm-es 300 LE-s, *Ford Ranger Raptor* típussal üzemel a fővárosban pedig a **gyermekrohamkocsit** üzemelteti immáron 25 éve, jelenleg a 2017. októberében életre hívott 15. budapesti Józsefváros mentőállomásról, egy *Mercedes-Benz Sprinter 519 CDI* járművel.⁷⁴

Mentőgépkocsik tekintetében a jelenlegi legújabb típusok a *Mercedes-Benz Sprinter 416 CDI "C" 4x2 típusú*, *Profile Genios* mentőgépkocsik és a *Wolkswagen Crafter Genios B típusú* mentőgépkocsi. Fontos lépés az egységességet erősítve, hogy jelenleg leginkább az

⁷¹ ALS (Advanced Life Supprt) – eset-, rohamkocsi, speciális rohamkocsi, mentő-motorkerékpár, mentőorvosi gépkocsi, mentőtiszt gépkocsi gyermek-mentőorvosi gépkocsi

⁷² MTK – mentőtiszt-gépkocsi, amely emelt szintű mentőellátást képes nyújtani

⁷³ Magyar Gyermekmentő Alapítvány honlapja, <https://www.mgya.org/hirek/uj-gyermek-mento-orvosi-kocsit-allit-szolgalatba-a-magyar-gyermekmento-alapitvany> (letöltés dátuma: 2024.06.20.)

⁷⁴ Gyermekrohamkocsi közösségi oldala, <https://www.facebook.com/gyermekrohamkocsi/posts/%C3%A1prilis-11-%C3%A9n-a-szent-m%C3%A1rton-gyermekment%C5%91-szolg%C3%A1lat-az-mfb-magyar-fejleszt%C3%A9si-ba/823172219851815/> (letöltés dátuma: 2024.08.31.)

ellátó egyéni kompetencia szintjén múlik a beavatkozási lehetőség, mintsem a jármű és felszerelés meglétéén. A jelenleg használatos járművek többsége egymással kompatibilis, egyszerűen kivitelezhető az ALS-BLS egységek közötti eszközcsere.



4. ábra Jelenleg használatban lévő Mercedes Sprinter mentőgépkocsi (Forrás. OMSZ)

A dolgozat kiemelt célja a mentő-gépkocsikkal kapcsolatos ismeretanyag és problémakör feldolgozása, azonban kitérek a dolgozat későbbi részfejezetében az egyéb közúti jármű specifikumokra is, úgy, mint a kétkerekű közlekedés.

5. Napjaink mentő-gépkocsivezetői

5.1. Ki a mentő-gépkocsivezető?

Kivonuló szolgálatot lát el BLS és ALS mentőegységeken saját kompetenciahatárain⁷⁵ belül, az egység vezetőjének irányítása mellett. A mentőszolgálatnál jelenleg A - E közötti kompetencia szinteket különböztetünk meg. Egyrésztől járművezető, másrésztől a

⁷⁵ 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás A mentési tevékenységet végzők kompetencia listájáról és munkaköri leírásáról szóló 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás 2. sz. melléklete

betegellátás területén működik közre. A mentésen kívüli idejét a mentőállomáson tölti készlétben várva a következő segítségkérést. Jelenleg a mentőállomások három kategóriába sorolhatók, A, B, C típusú mentőállomás, az alkalmazott mentőgépkocsi-szám függvényében.⁷⁶ Korunk egyik újdonsága a **mentőpont**, amelyből szintén több darab kialakításra került az elmúlt évtizedekben növelve ezzel a mentőellátás biztonságát. Ezek nem mentőállomások, hanem egy már meglévő mentőállomás mentőegysége által elfoglalt bázishelyek, amelyek elősegítik, hogy a segítség közelebből érkezzen.

5.2. Jelentkezési feltételek

Mentőgépkocsi vezetőként az foglalkoztatható, aki a megkülönböztető jelzésekkel ellátott gépjármű vezetéséhez jogszabályban előírt követelményeknek eleget tesz, legalább kétéves gépjárművezetői gyakorlattal rendelkezik, továbbá ismeri a mentési rendeletben előírt szakmai egészségügyi tudásanyagot.⁷⁷

Jelentkezés az Országos Mentőszolgálathoz:

Az Országos Mentőszolgálat által meghatározott felvételi kritériumok a következők:⁷⁸

- **Érettségi végzettség.**
- ***Pályaalkalmassági vizsgálat 1 fokozat, legalább B kategóriás hivatásos jogosítvány (102).***⁷⁹
- ***Legalább 2 év igazolt gépjárművezetői gyakorlattal rendelkezik.***
- ***Érettségi bizonyítvány hiányában a munkakör a munkavégzés megkezdésétől számítva legfeljebb 5 évig, az egészségügyi szolgálati munkaszerződésben részletezett feltételek figyelembevételével tölthető be.***
- ***Egészségügyi alkalmasság.***
- ***Magyar nyelv kifogástalan ismerete.***
- ***Büntetlen előélet***

⁷⁶ Országos Mentőszolgálat: *Szervezeti és Működési Szabályzata* https://www.mentok.hu/wp-content/uploads/2021/10/2_2020_02_04-sz.-Foigazgatoi-Utasitas_Orszagos-Mentoszolgalat-Szervezeti-es-Mukodesi-Szabalyzata.pdf (2024.08.22.)

⁷⁷ 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet, 1. melléklet 1.

⁷⁸ 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás A mentési tevékenységet végzők kompetencia listájáról és munkaköri leírásáról szóló 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás 4. sz. melléklete

⁷⁹ 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról, 3. § (1) bb pont **1. alkalmassági csoport**

Felelőssége:

*Felelős szolgálati ideje alatt a mentőgépjármű biztonságos, üzembesz állapotának ellenőrzéséért, **kivonulás biztonságos**, az egészségügyi szakma szabályaira is kiterjedő **végrehajtásáért**, váltáskor a gépkocsi **műszaki állapotának ellenőrzéséért**, a mentőegység elhagyásakor annak lezárásáért. Felel az előírt **szemlék végrehajtásáért**. Felel a tevékenységre vonatkozó jogszabályokban foglaltak maradéktalan betartásáért. Felelősséggel tartozik a rábízott mentőgépkocsiért, annak tartozékaiért, megőrzéséért, karbantartásáért, **rendeltetésszerű használatáért és állagának megővését**. Egyetemleges anyagi felelősséggel tartozik a mentőfelszerelés meglétéért. Felel a **megkülönböztető jelzés** használatának menetdokumentációban történő **rögzítésének** ellenőrzéséért. Felelős a mentőgépjárműben lévő személyek tekintetében a **biztonsági öv használatáért**, figyelemmel a hatályos KRESZ szabályozására. Felelős a gépjárművel kapcsolatos dokumentációk meglétéért és naprakészségéért. Felelős a mentőgépkocsi **külső és belső tisztántartásáért és higiénijáért**. Mentőn a szakképesítése és kompetenciája szintjén felel az esetlegesen szűkebb kompetencia felhatalmazással rendelkező mentőápoló tevékenységéért. Felelős az **adatvédelmi szabályok** betartásáért. Felelős a hálapénz-mentes betegellátásért. Felelős a mentőállomás rendjéért.⁸⁰*

A jelentkezők csoportja havi egy alkalommal **személyes elbeszélgetés** követően, **tesztlap** kitöltésével tesznek vizsgát. A felvételi eljárás írásbeli formával zárul, akivel szemben kétely merül fel, tesztvezetésen vesz részt a mentőszervezet műszaki vezetőjével. A jelentkezés sikeres abszolválásához szükséges egy **motivációs levelet** készíteni. pályaalakmassági vizsgálat I-es alkalakmassági kategóriája és gyakorlati jártasság alapkövetelmény a Mentőszolgálathoz jelentkezéskor. A végleges elbírálás egy 4 hónapos próbaidős alkalmazással zárul, amikor ott a jelöltet a leendő munkatársai és műszaki, egészségügyi vezetői véleményezik. Időközben felmerült problémák, alkalakatlanság esetén a jogviszony bármikor megszüntethető.⁸¹ Magasabb kompetenciaszintre gyakorló mentőápolói szakképesítés megszerzésével, **mentőtechnikusi** munkakörbe történő átsorolással kerülhet.

⁸⁰ 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás A mentési tevékenységet végzők kompetencia listájáról és munkaköri leírásáról szóló 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás 4. sz. melléklete

⁸¹ DEBRÖDI, 2018, p.135.

A megkülönböztető jelzéssel ellátott gépjármű vezetéséhez már előzetesen rendelkezésre kell állni a **pályaalkalmassági vizsgálat I-es** alkalmassági kategóriának, mely minősítés legfeljebb 5 évig érvényes.⁸² Ezen vizsgálat célja, hogy megállapítsa az adott megkülönböztető jelzést használni kívánó jelöltről, hogy

a) *rendelkezik-e azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetési tevékenységhez, a közlekedési helyzetekhez való alkalmazkodáshoz, a járművezetés közben jelentkező terhelés elviseléséhez,*

b) *rendelkezik-e a jármű biztonságos vezetéséhez szükséges észlelési, döntési és cselekvési képességgel,*

c) *képes-e elsajátítani a járművezetéshez szükséges ismereteket és készségeket.*⁸³

További releváns vizsgálati szempontként kerül meghatározásra, hogy a **közlekedési előéletre** vonatkozó adatokat is figyelembe kell venni. A vizsgálatnak ki kell térnie a vizsgált személy személyiségéből adódó vonásaira, viselkedésére, képességire.⁸⁴

5.3. Alapképzés az új belépőknek

A mentőszolgálat elsődleges célja „C” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkezők alkalmazása, mivel ezzel egy nagyobb 3,5 tonna össztömeg fölötti jármű vezetésére is jogosultak. A járműpark egy része még nem haladja meg a kategóriahatárt, azonban egyre több olyan mentőjármű érkezik, ami meghaladja az értéket, többek között az egészségügyi felszerelés folyamatos bővülése miatt. Jogszabály módosítás eredményeképpen jelenleg a „B” kategóriás vezetői engedéllyel belföldön a 4250 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi nélküli jármű is vezethető, amely vagy az Országos Mentőszolgálat, vagy a Magyar Légimentő Nonprofit Kft égisze alatt üzemel.⁸⁵

"Alapképzés mentőápolói, mentőtechnikusi és mentő-gépkocsiveetői munkakörökben" c. kurzust szükséges teljesíteni a sikeres munkavégzés megkezdéséhez. E képzés időtartama jelenleg 1 hónap. **Belépési tudásszint felmérése** c. teszt kitöltésével felmérésre kerül a jelölt előzetes szakmai tudása, amelynek eredménytől függetlenül tovább folytatható a

⁸² 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról 3.§

⁸³ 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról 2.§ 1 bekezdés, a, b, c pontja

⁸⁴ 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról szóló jogi norma alapján

⁸⁵ 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról 5.§ (3a)

képzés. A mentőgépkocsi-vezető jelöltek tanteremben elméleti és gyakorlati tudásanyagot sajátítanak el, majd szekundálnak, ami a kivonulási gyakorlatot jelenti. A szekundálás megkezdése előtt kötelező kitölteni egy **köztes tesztet**, ami 60 kérdéses, minimum 70%-os eredménye elérése szükséges a rendelkezésre álló 70 perc alatt. Sikertelenség esetén egyszer ismételhető. A **gépjárművezetői szakmai teszt** 33 kérdésből áll szintén minimum 70%-ot kell elérni egyszeri próbálkozással 40 perc alatti időlimittel. A **záró teszt** 70 kérdést tartalmaz, minimum 70%-ot kell elérni, 90 perc alatt és kitöltése csak egyszer lehetséges. Rendelkezésre áll egy komplex szakmai egészségügyi tananyag, szabványos eljárásrendek gyűjteményével, külön a TTEKG⁸⁶ kompetenciaszintnek megfelelő ismeretéről szóló tananyag, az etikai kódex, minőségügyi kézikönyv, munkavédelmi, tűzvédelmi, baleset-megelőzési ismeretek, gépjárművezetői szakmai anyagok a képzés sikeres abszolválásához. A tanteremben zajló képzéssel párhuzamosan az egy hónap alatt **szekundáláson** kell részt venni a leendő szolgálati helyén a jelöltnek. Itt BLS egység esetén harmadik, ALS egység esetén negyedik személyként vesz részt a napi mentőmunkában. Itt van lehetőség megismerkedni az egészségügyi ismeretek gyakorlati oldalával, a járművezetés fortéjával és a mentéssel kapcsolatos helyismerettel.

A **vizsgakocsizás** névvel illetett, a szekundálást lezáró gyakorlati számonkérés az elkövetkező szolgálatteljesítési helyen, ahol teljes mértékben önállóan végzi a feladatokat a mentőgépkocsi-vezető jelölt, majd szolgálatának végén értékelésre kerül. **Gyakorlati záróvizsga** során a tanteremben szituációs gyakorlat megoldása történik az ellátással kapcsolatos ismeretek ellenőrzése céljából.

Ezt követően még három hónapon keresztül próbaidős kikötésével van foglalkoztatva, melynek letelte után a mentőállomás vezetője teszt javaslatot a végleges alkalmazásra.

Vannak törekvések arra, hogy a képzés átalakuljon mind időtartamban, mind struktúrában. Jelenleg kidolgozás tárgyát képezni egy online informatív tananyag, amely mind a jelölt, mind a szolgálatban lévő állomány részére nyújt szakmai segítséget.⁸⁷

⁸⁶ transztelefonikus EKG (TTEKG, cardiobeeper) A TTEKG rendszer segítségével EKG jelek küldhetőek a fogadó kompetens kórházi osztályra, ahol értékelni és szakmailag támogatni tudják a mentőegységet.

⁸⁷ ÓRI-KISS ZSOLT Országos Mentőszolgálat, Közép Magyarországi Régió megyei műszaki vezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

A képzés sikeres elvégzését követően tanúsítvány kerül kiállításra.



5. ábra Az alapképzés tanúsítványa (A szerző saját forrása)

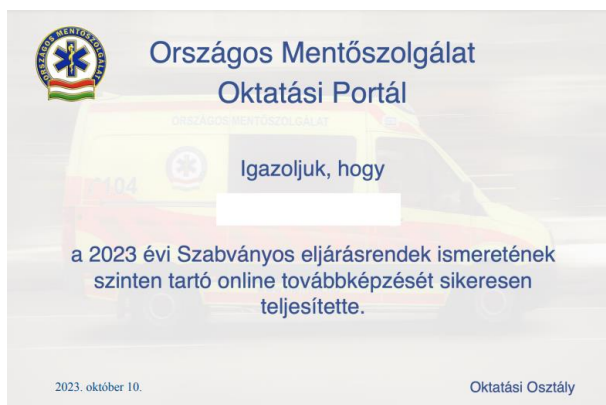
5.4. Továbbképzések

Napjainkban a továbbképzések minden mentődolgozó számára kötelezőek. A mentésről szóló rendelet szabályzatához igazodva a mentő-gépkocsivezető, a mentőszervezet által évenként szervezett szintentartó-, illetve továbbképző tanfolyamot végez és a megszerzett ismeretekből sikeres vizsgát tesz.⁸⁸ Jelenleg a továbbképzések fő gerincét elsősorban egészségtudományi ismeretek gyakorlása adja. 2011-től vezette be az Országos Mentőszolgálat az alap és továbbképzések során **az e-learning formát**.⁸⁹ E képzési formának nagy előnye a költséghatékonysága és a folyamatos frissítési lehetősége, ezáltal biztosítva a naprakész állapotot változó környezetünkben.

Minden kivonuló mentő-gépkocsivezetőnek évente szükséges számot adnia a **szabványos eljárásrendek ismeretének és kommunikációs készségek** fejlesztésének tudásszintjéről. Jelenleg három időblokkban történik a képzés, ismeretek elsajátítása, majd ezt követően a záró teszt megírása.

⁸⁸ 5/2006. (II.7.) EüM rendelet a mentésről, 1. melléklet 1.4 pontja

⁸⁹ DEBRŐDI, 2018, p. 132.



6. ábra Továbbképzés elvégzését igazoló tanúsítvány (A szerző saját forrása)

Továbbá kötelező kitölteni az éves **adatvédelmi** képzést elvégzését lezáró teszt.



7. ábra Kötelező éves adatvédelmi képzés elvégzését igazoló tanúsítvány (a szerző saját forrása)

Illetve évi kötelező **munka-, tűz- és környezetvédelmi képzés** és vizsga kurzus elvégzése is kötelező. A teszt sikeres kitöltéséhez 90%-ot kell elérni és három próbálkozás lehetséges. Minden kivonuló és ügyeleti feladatot ellátónak kötelező.



8. ábra Kötelező éves munka, tűz, körny.véd. képzés elvégzését igazoló tanúsítvány (a szerző saját forrása)

A Mentőszolgálat rendszeres résztvevője az 1997-től megrendezésre kerülő nemzetközi mentőversenyeknek, ahonnan számos díjjal térnek haza.⁹⁰

2014-ben a zsámbéki **Drivingcamp** területén zajlott 10 fő mentőgépkocsi-vezető vezetéstechnikai képzése az új Mercedes Benz Sprinter 316 CDI immáron sárga színű járművekkel.⁹¹

Országos Mentőszolgálat 70 éves évfordulójára tekintettel 2018. október 5-én nagyszabású vezetéstechnikai tréning zajlott le a **Groupama Tanpályán** a Hungaroringen, összesen 300 mentőgépkocsi-vezetőnek volt alkalmuk a képzést elvégezni az új légrugóval szerelt Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI típusú mentőgépkocsikkal.⁹²

Újdonságként mindenképpen szeretném megemlíteni a **Kríziskezelés a gyakorlatban** Pszichológiai és Mentálhigiénés Csoport 2024-évi egész napos tréningjét. A képzés során a mentőmunkára specializálva kerültek feldolgozásra elméleti szinten az ismeretanyagok, úgy, mint extrém stressz-reakciók kezelése, szuicid krízis, nehéz helyzetek kommunikációja, hosztilitás, agresszió a mentésben, rossz hírek jó közlése. A gyakorlati oldalról a debriefing, stresszkezelés, mindfulness szemlélet, traumafeldolgozás került előtérbe. Törekvés van rá, hogy a jövőben is megrendezésre kerüljenek hasonló képzések.

6. Prevenció a “kéklámpás” közlekedésben

6.1. Az esetszerű közlekedés

Gyakorlati példán keresztül, megtörtént eset alapján szeretném demonstrálni, hogy mekkora idővesztést okoz egy esetleges nem várt közlekedési incidens, baleset okozása kivonulásunk során.

Probléma észlelése:	18:23:00
Bejelentés:	18:24:40
Mentőegység riasztása:	18:24:49
Visszaigazolás	18:25:07

⁹⁰ DEBRŐDI, 2018, p. 224.

⁹¹ GYÖRFI PÁL, Országos Mentőszolgálat, Kommunikációs Osztály osztályvezető nyilatkozata a Driving Camp hivatalos YT csatornája (<https://www.youtube.com/watch?v=B81W6-IpHs8> megtekintés dátuma: 2024.06.23.)

⁹² Országos Mentőszolgálat élő tudósítása a Groupama tanpályáról <https://www.facebook.com/orszagosmentok/videos/537734696669866> (letöltés dátuma: 2024.06.21.)

Vonulás megkezdése:	18:25:29
Helyszínre érkezés:	18:35:22

1. táblázat Kivonulási idők bemutatása (a szerző saját forrása)

18:23:00 másodperckor történik egy azonnali mentőellátást igénylő állapot konstatálása. A **túlélési lánc**⁹³ első elemeként felismeri, majd segítséget hív a probléma megoldásához. Jelen példában 00:01:40 perc alatt történt meg. Itt figyelembe lehet venni érzelmi túlfűtöttséget, amely jelentős mértékben rontja az életkilátásokat a bajbajutott részéről. Megtörténik segítségkérés, a legkompetensebb egység riasztása időkéslekedés nélkül, mivel ebben az esetben azonnali rendelkezésre állás van. A kiválasztott mentőegység visszaigazolja a feladat fogadását 00:00:18 másodpercen belül, majd 00:00:22 másodpercen belül már el is kezdi a kivonulását.⁹⁴ A 9 km táv teljesítése 00:09:53 másodperc alatt sikerül. Feltételezés szerint amennyiben a mentőegység közúti baleset részese lesz a vonulása során, akkor ez az idő hatványozottan megsokszorozódik. A **mentés újjászervezése**, mint az eredeti feladathoz **új mentőegység küldése**, az első riasztott egység **kimentése** újabb veszélyhelyzetet alakít ki. A példában demonstrált esetben a feltalálási hely és a mentőállomás között 9 km van. Ha az egyetlen kompetens egységünk kiesik a mentésből, akkor a példában szereplő helyszínre a következő megfelelő egység már csak 15 km-re található, természetesen, ha az aktuális mentési helyzet szerint állomáshelyén tartózkodik. Egy esetszerű közlekedés során kialakult baleset esetén az ellátásra szoruló **beteg később kap ellátást**, fennáll a reális lehetősége annak, hogy az időben meg nem kezdett szakszerű ellátás hiánya életkilátásait súlyosan rontják, esetekben halálát okozzák. Mindemellett megjelenik az **anyagi kár**, a jármű szolgálatból történő tartósabb kiesése, az egyéb mentési többletköltségek, a munkavállalók **egészségkárosodása**, továbbá a Mentőszolgálat **tekintélyének** csorbulása. DR. GOLOPENCZA PÁLLAL, a Mentőszolgálat szolgálatvezető főorvosával történő beszélgetés során megállapítást nyert, hogy a mentőket érintő közlekedési balesetek során a mindenkor érvényes betegosztályozási rendszernek megfelelően kerül osztályozásra⁹⁵ az esemény. ŐRI-KISS ZSOLT megyei műszaki vezető hangsúlyozta, hogy megfontolás tárgyát képezi a Mentőszolgálaton belüli szakmai helyszínelő csapat felállítása, amely az elsődleges

⁹³ Túlélési lánc elemei: **korai felismerés és segélyhívás, 2. korai újraélesztés, 3. korai defibrillálás, 4. ellátás utáni definitív ellátás** (Egészségvonal Online <https://egeszsegvonal.gov.hu/u-u/1988-ujraelesztes.html> 2024.09.06.)

⁹⁴ A vonatkozó szabályozások értelmében nappal **1 perc**, éjszaka **2 perc** áll rendelkezésre a kivonulás megkezdésére.

⁹⁵ Jelenleg **5 kategória** létezik a magyar mentőgyakorlatban **P1 – P5** között, ahol a P1-es a legsúlyosabb eseteket foglalja magába.

teendők megtételére és szakmai érdekviseletre lenne hivatott a megtörtént közlekedési balesetek kapcsán.

Bevezetésem továbbá részében szeretném idézni a Közlekedésbiztonsági Szervezet azon gondolatit, hogy miért történnek balesetek életünk során. ***Azért mert nem ismerjük fel a kockázatot, mert nem ismerjük az előidéző okokat, mert nem teszünk azok megszüntetéséért, mert nem osztjuk meg a tapasztalatainkat.***⁹⁶

Közlekedési rendszerünket három elem együttműködésével tudjuk jellemezni, melyek a következők: **ember, jármű, és a közlekedés környezete.**⁹⁷ E három tényezőt vizsgálva a közúti közlekedési területet érintő balesetek esetében, megállapítható, hogy markánsan kiemelkedik az ember szerepe. 2023-ban 98,5%-ban a járművezetők, gyalogosok vagy az utasok, együttesen az emberek miatt következtek be a személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek.⁹⁸ A következtetéseket levonhatjuk, amelyek nem jelentik egyenesen arányosan, kizárólagosan az embert, mint a hiba forrását. A **humán**um jelenleg **megkerülhetetlen** az esetek vizsgálatánál, ahogyan azt egy korábban elkészült tanulmányban is vizsgálták. A kockázati faktorok teljes közlekedési környezetre vonatkozó felsorakoztatásának igénye nélkül, az emberi tényező oldaláról kiemelésre került az egyéni személyiségből eredő különbségek, a vezető közlekedési tapasztalata, és magatartása. A tanulmány adatira támaszkodva megállapították, hogy a férfi járművezetők sokkal nagyobb arányban veszélyeztettek a gyorsra és a magas kockázatvállalású vezetési magatartás tanúsítására, mint a hölgyek. A vezetési magatartás témakörében megállapítást nyert, hogy azon járművezetők, akik megkülönböztető fény- és hangjelzéssel közlekednek ők hajlamosak hamis biztonságérzetbe kerülni és a legyőzhetetlenség érzését érezni.⁹⁹

A téma feldolgozását illetően fontos tisztázni a **közlekedési baleset fogalmát**. A legalább egy mozgó közúti, vasúti-, vízi vagy légi jármű, továbbá - a közúti közlekedés körében - állatot hajtó (vezető) személy részvételével, vagy ilyen jármű mozgásából eredően

⁹⁶ Közlekedésbiztonsági Szervezet honlapja, <http://www.kbsz.hu/j25/hu/szervezetuenk> (letöltés dátuma: 2024.08.19.)

⁹⁷ MAJOR RÓBERT: *Közlekedésrendészet*. Nemzeti Közszerológati Egyetem, egyetemi tankönyv, Budapest, 2016. ISBN 978-615-5527-88-3

⁹⁸ Központi Statisztikai Hivatal, *Személysérüléses közlekedési balesetek az előidéző okok szerint 2001-től* https://www.ksh.hu/stadat_files/egc/hu/egc0063.html (megtekintés dátuma: 2024.08.21.)

⁹⁹ HONGWEI HSIAO, JOONHO CHANG, PETER SIMEONOV: Preventing Emergency Vehicle Crashes: Status and Challenges of Human Factors Issues, *Human Factors*, 2018. november 7. p. 1048-1072. DOI: 10.1177/0018720818786132 p. 1053-1054. (2024.08.30.)

bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg véletlenül előidézett olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozat összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.¹⁰⁰

Mint a közlekedési terület többi részén, úgy sajnálatos módon a Mentőszolgálat sem kivétel a közlekedési balesetek alól. Az idők során, ahogy a történelmi rész vonatkozásában is olvasható folyamatosan kiemelt figyelmet kaptak az incidensek.

33/2000. (XI.29.) BM rendelet a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szóló jogi norma hatályát veszttette 2007. március 28-tól. Jelenleg a 12/2007. (III.13.) IRM rendelet szabályozza, mely szerint a megkülönböztető fényjelzést és hangjelzést adó készülék definíciója a következő: *a gépjárműre szerelt rögzített vagy mozgatható üzemmódú (mobil), villogó kék vagy kék-vörös fényjelzést adó berendezés, és a sziréna, vagy a váltakozó hangmagasságú hangjelzést adó berendezés.*¹⁰¹

Közlekedési jogszabályunk 42.§ szakasza, a magatartás a megkülönböztető vagy figyelmeztető jelzéseket használó járművekkel szemben és a 49.§ szakasza a megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművek címmel tárgyalja.

Kutatási cél volt megállapítani, hogy a mentő-járművezetők mentő feladatellátással kapcsolatos közlekedési baleseteinek előfordulását, továbbá felmérni a mentő-gépkocsivezetők vélekedését a munkahelyi képzések szükségességéről és fontosságáról.

Kutatásom hipotézisei:

Feltételezem, hogy a megkérdezett mentő-gépkocsivezetők nagyobb része fontosnak tartja a Mentőszolgálat kötelekében megrendezésre kerülő képzéseket, azonban a részvételi hajlandóságuk kevésbé ambiciózus.

¹⁰⁰ 60/2010 (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól

¹⁰¹ **12/2007. (III. 13.) IRM rendelet** a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól

Feltételezem, hogy a kitöltők közül a többség úgy vélekedik, hogy szigorúbb engedélyhez kellene kötni a mentő-jármű vezetését.

Feltételezem, hogy a mentőjárművet vezetők közül a többségnek még nem történt közlekedési balesete a szolgálatban eltöltött idő alatt, azonban a balesettel érintettek többsége már szankcionálva volt sebességtúllépés miatt is.

A kutatás módszere és eszköze:

Kutatásom módszerének egyrészt a szakma neves képviselőinek kérdezését és a rendelkezésre álló szakirodalom, történeti forrásanyag tanulmányozását, másrészt a kvantitatív kutatási módszert azon belül a **kérdőívet** választottam. Az adatfelvétel online formában a Google Forms kérdőíveként került elkészítésre, amelyet szolgálati előjáróim segítségével a központi levelező rendszer segítségével a hét régió központon keresztül jutott el a mentőállomások vezetőinek. A kitöltés önkéntes és anonim volt, így a kapott válaszok erősítik az értékelés megbízhatóságát.

A **kérdőív** öt fő részből állt. Első részben tájékoztattam a kérdőív kitöltőit a kutatás tárgyáról, az adatok felhasználásáról. Második részben a szolgálatteljesítésről kérdeztem (1-9. kérdés). A harmadik részben a feladatellátással kapcsolatos információk kerültek középpontba (10-16. kérdés). Az utolsó előtti részben a képzés (17-19. kérdés), majd végül demográfiai adatok körével (20-22. kérdés) zárult a kérdőív.

Kutatási minta jellemzői:

A kérdőív kitöltésére 2024. május 23. és 2024. június 30. között volt lehetőség online, előzetesen elektronikus formában kiküldött elérhetőségen. A mentőjárművet vezetők közül a kérdőívet összesen 238 fő töltötte ki, akik az Mentőszolgálat kötelekében járművezetői feladatokat látnak el. Jelenleg **7985 fő**¹⁰² áll munkaviszonyban az Országos Mentőszolgálattal. Ez a létszám együttesen tartalmazza a vezető és az egészségügyben dolgozók számát is. Összesen 1991 fő dolgozik gépkocsivezetőként, 1911 fő a mentésben és 80 fő az ügyeleti ellátásban teljesít szolgálatot. 1585 fő dolgozik mentő-technikusként,

¹⁰² Országos Mentőszolgálat, Foglalkoztatotti létszámok https://www.mentok.hu/wp-content/uploads/2024/05/2024_1_nev_OMSZ_pr.pdf (letöltés dátuma: 2024.06.11.)

amelyből 1564 fő a mentésben, 21 fő az ügyeleti ellátásban teljesít szolgálatot.¹⁰³ A kérdőívet kitöltők száma a teljes járművezetői létszám 6,65%-a.

A válaszadók 99,2%-a férfi volt, 0,8%-a nő. 2017. július 1. **első mentőápolónő** szolgálatba állása a humán erőforrás területén új dimenziókat nyitott, azonban az utóbbi időben már nemcsak az egészségügyi területen, de a mentő-gépkocsivezetői munkakörben is alkalmazásra kerülnek hölgyek. Az **első hölgy mentőgépkocsi-vezető** szolgálatba lépésének ideje: 2018.08.01. Szeretném megemlíteni, hogy jelenleg 13 fő hölgy mentő-gépkocsivezető teljesít szolgálatot a Mentőszolgálat kötelékében.¹⁰⁴ Megállapítható mind a kérdőív adatai alapján mind létszámadatok adataira támaszkodva, hogy „férfias” szakmáról van szó.

Demográfiai kérdésként szerepelt az **életkor**, amelyet számmal adtak meg a kitöltők. Az eredmények összesítése a következő táblázatban látható:

A kitöltők kora	Gyakoriság	Százalékos érték
18-25 év közötti	6	3%
26-35 év közötti	37	16%
36-45 év közötti	78	33%
46-55 év között	88	37%
56 év feletti	29	12%
Összesen	238	100%

2. táblázat Kérdőíves kutatás nemek szerinti megoszlása (Forrás: a szerző saját szerkesztése)

Utolsó demográfiai kérdésként **az iskolai végzettség** került megkérdezésre, melynek összefoglalása itt látható:

Legmagasabb iskolai végzettség	Gyakoriság	Százalékos érték
Általános iskola 8. osztálya	1	0,4%
Középfokú végzettség érettségi nélkül, szakmai végzettséggel	17	7,1%
Középfokú végzettség érettségivel, szakmai végzettség nélkül	11	4,6%
Középfokú végzettség érettségivel, szakmai végzettséggel	163	68,5%

¹⁰³ Országos Mentőszolgálat, Humánstratégiai és Humánerőforrás Igazgatóság Humánerőforrás Osztály tájékoztatása alapján a létszámadatokra vonatkozóan

¹⁰⁴ Országos Mentőszolgálat, Humánstratégiai és Humánerőforrás Igazgatóság Humánerőforrás Osztály tájékoztatása alapján a munkavállalók nemi megoszlottságára vonatkozóan

Felsőfokú végzettség, főiskola vagy alapképzés	31	13,0%
Felsőfokú végzettség, egyetem vagy mesterképzés	14	5,9%
Posztgraduális képzés	1	0,4%
Összesen	238	100%

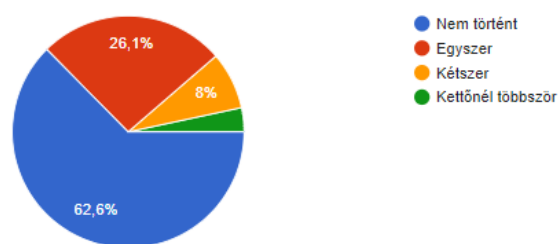
3. táblázat Kérdőíves kutatás iskolai végzettség szerinti megoszlása (Forrás: a szerző saját szerkesztése)

A megkérdezettek több mint fele (163 fő) középfokú végzettséggel, érettségivel és szakmai végzettséggel rendelkezik. Jelenleg felvételi követelmény az érettségi, annak meg nem léte esetén, 5 éven belüli megszerzése, a kitöltők között egy fő még nem teljesítette e kitélt.

A megkérdezettek döntő többsége, 87%-a teljes **munkaidőben** teljesít szolgálatot, 12,6 %-a részmunkaidőben, önkéntesként 0,4 %.

Időbeosztás tekintetében markánsan kimutatható, hogy a legtöbben (89,5%) 24/12 órában teljesítenek szolgálatot. Kizárólag csak 12 órában a megkérdezettek 4,6%-a szolgál, amely vonatkozó nappali és éjszaki szolgálatra is. Csak nappali szolgálatban, amely vagy 12 óra vagy annál kevesebb 3,8 %. 2016 előtt a mentőjárművet vezetők részéről csak 12 órás szolgálatvállalásra volt lehetőség, amelyről a dolgozat egy másik fejezetében bővebben fogalmazok meg gondolatokat.

A szolgálati tevékenységével összefüggésben történt **közlekedési balesetek** szerint rendeztem az adatokat, a képen látható grafikai illusztrálással (kék szín a nem történt, vörös szín az egyszer, narancs a kétszer, zöld a kettőnél többször). A kitöltők között megállapítható, hogy a 238 fő válaszadó közül **149 (62,6%) esetben nem történt, 89 (37,4%) esetben történt közlekedési baleset.**



9. ábra Közlekedési balesetek megoszlása a kitöltők között (Forrás: a szerző saját szerkesztése, a Google Forms ábrájával)

A továbbiakban a megtörtént közlekedési balesetek (89) adatainak összefoglalása következik. Megállapítható, hogy az incidensek több mint felében (58,2%) esethez történő vonulás során következtek be. Huszonhét esetben a személyzetten kívüli személy is

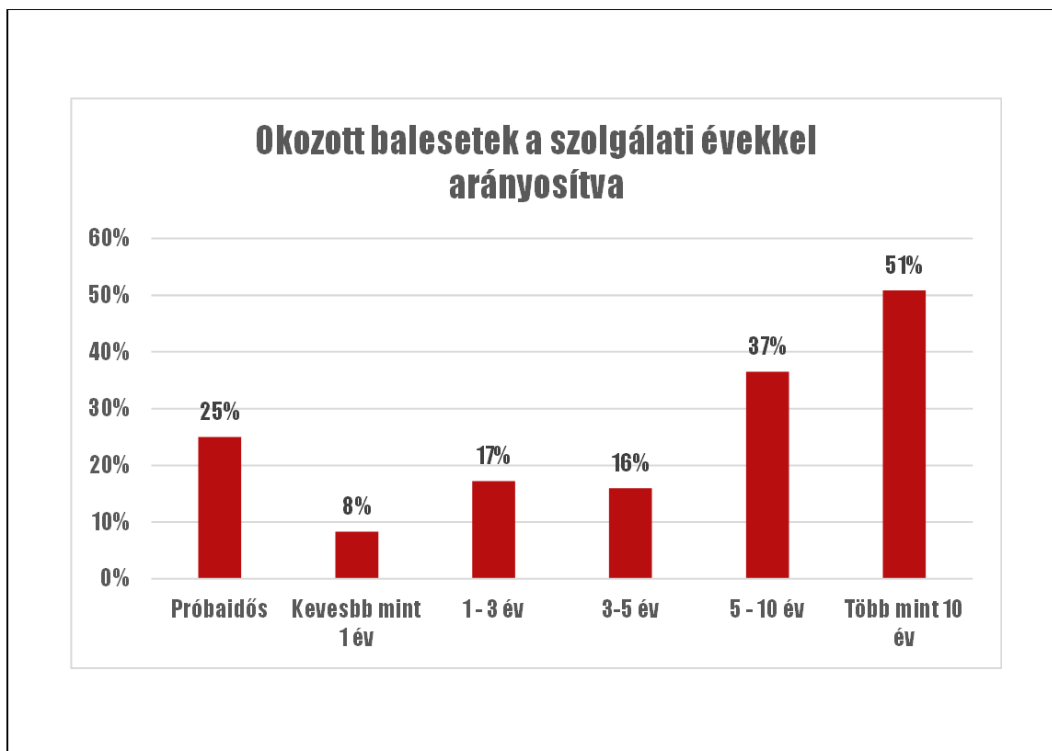
tartózkodott a járműben. Ez lehet akár maga a szállított beteg vagy annak kísérője is. Légzsákok kilenc esetben nyíltak, személyi sérülés tíz esetben történt. Döntő többségben (75,7%) nem állapították meg a felelősségét a járművezetőnek és 83,4 %-ban nem is érezte felelősnek önmagát.

A megtörtént esetek tovább bontásban, 62 főnek **egyszer**, 19 főnek **kétszer**, 8 főnek **kettőnél többször** történt közlekedési balesete. A balesetet szenvedett járművezetők közül 25 esetben már történt sebességtúllépés miatti szankcionálás is. A közlekedési balesettel érintett járművezetők (89 érintett eset) 28%-a volt szankcionálva sebességtúllépés miatt.

Tovább elemezve a közlekedési balesettel érintett járművezetőket a következő megállapításokat lehet tenni. A kettőnél több balesettel érintett járművezetők között 1 fő kivételével mindenki rendelkezik „C” kategóriás vezetői engedéllyel. Az első kategóriaszerzés több mint 15 éve történt meg. Szolgálati helyet tekintve fele-fele arányban a Budapest és vidéki régiók.

Azon baleseteknél, **ahol személyi sérülés is történt** kivétel nélkül, több mint 10 éves szolgálati tapasztalattal rendelkező mentő-gépkocsivezetők voltak, mindenki teljes munkaidőben és 24/12 órás munkarendben teljesít szolgálatot és rendelkezik „C” vezetői kategóriával is. Egy fő kivételével mindenki ALS mentőegységen is szolgál és egy fő kivételével nem a Közép Magyarországi Régióban teljesít szolgálatot. A személyi sérüléssel is érintett balesetek felében már történt sebességtúllépés miatti szankcionálás. Az esetek 40% megosztásában a mentő-gépkocsivezető felelősségét is megállapították.

A szolgálati évek bontásában okozott balesetek esetében fontos áttekinteni a kérdőívet kitöltők **szolgálati évek szerinti megoszlását**, amely a következő képet mutatja. Próbaidős járművezetők közül 4 fő, kevesebb, mint 1 év szolgálati évvel rendelkezők közül 12 fő, 1-3 év között 29 fő, 3-5 év között 25 fő, 5-10 év között 52 fő, a több, mint 10 év felett szolgálati évvel rendelkezők esetében 116 fő töltötte ki. A kérdőívet kitöltők szolgálati évek szerinti megoszlását arányosítottam az azonos csoporton belüli okozott balesetek számával, amelyet a következő ábra szemléltet:



10. ábra Okozott balesetek a szolgálati évekkal arányosítva (Forrás a szerző saját szerkesztése)

Úgy gondolom, hogy az edukáció fontossága elengedhetetlen. Kérdőívemben szerettem volna megismerni a Bajtársaim véleményét **a képzések fontosságáról**, amelynek eredményét a következőben foglalom össze.

Többszörös választás lehetőségét biztosítva kívántam megismerni, hogy a szakmai felkészültség fejlesztés érdekében mit tartanak fontosnak a mentőjárművet vezetőik. A kérdőívben nyolc válaszlehetőséget soroltam fel, amelyek közül több válaszlehetőség is megjelölhető volt, arra vonatkozóan, hogy a kitöltő számára, melyek fontosak. A **mentálhigiénés tréninget** 34 fő, **workshopokat** 26 fő, **műszaki ismereteket** 103 fő választotta. 57 fő szívesen részt venne **mentőversenyeken**. A válaszok közül kiemelkedik **az elméleti előadások, megtörtént esetek elemzése** (163 fő) a teljes mintát tekintve 68,5%, **a gyakorlati oktatás – közlekedési szituációk modellezése** (182 fő) 76.5 %. **Vezetéstechnikai tréningek** a válaszadók általi fontossága és igénye egyértelműen megmutatkozik (218 fő) 91.6%-al. Teret adva az egyéni válaszadásnak 5 fő élt a lehetőséggel és az alábbi válaszokat adta:

- „Jó lenne a nemzetközi tapasztalatok cseréje!”
- „Nem az EÜ protokollokat kéne tolni, amíg nem tud kereket cserélni.”

- „1. Folyamatos gyakorlat. 2. Az új elektromos vezetéstámogató rendszerek balesetveszélyesek!”
- „Jók lennének a mentőversenyek, de a gépkocsivezetőknek ilyen nincs.”
- „Vezetéstechnikai tréning lenne, ami nincs.”

Teljesen felkészültnek kizárólag 7 fő érzi magát. A **vezetéstechnikai tréningek** fontosságát hangsúlyozza ki az is, hogy a Mentőszolgálatnál rendszeresített járművek speciálisan átalakítottak. Nem szimmetrikus a terhelésük, a súlyelosztásuk szintén változatos. Talán változtatni kellene a Bajtársak a saját nézőpontjukon is, hogy nem mindig a rendszerben fellelhető hibákat kellene feltárni, hanem megfelelő **önismerettel** saját hiányosságait szemrevételezni és az erőforrásaik egy részét a megoldás felé irányítani.

6.2.ASL30 – mint megoldási lehetőség?

Hivatkozva a kérdőíves kutatásra kérdésként került megkérdezésre, hogy *egyetért vagy nem ért egyet azzal, hogy a „kéklámpás” járművek sebességes **kiemelt szabályozás** alá esik.* A válaszadók közel fele (45,4%) nem ért egyet az állítással. Ez több kérdést is felvet. Az elején fontos tisztázni egy fontos szempontot. Miért lépem át a megengedett sebességhatárt? Tegyük fel a kérdést a megkülönböztető jelzéssel történő vonulás előtt. A beteg állapota indokolja ezt? Közlekedésünk egyik alapelve, hogy **ne veszélyeztess**,¹⁰⁵ míg orvosi-etikai alapelv, hogy **ne árts!** Természetesen kivonulás során kellő információ hiányában nem tudunk dönteni, ezért ott a vonatkozó irányelveknek, a feladatok prioritásának megfelelően – ha szükségesnek ítéljük - megkülönböztető jelzést használunk. A betegellátás után, már birtokában vagyunk annyi objektív információnak, amelyből szakemberként megítélhetjük a „kéklámpa” indokoltságát és sebességünk megválasztását. Érdemes megfontolni a következő kérdést, hogy mindig a beteg állapotának javára lépünk túl a sebességünket, vagy, mert csak szabad, szeretek gyorsan menni, ezt így legálisan megtehetem, úgyse ellenőrzi senki. Kivonulásunk során a sebességgel kapcsolatosan az út adott. Itt navigációs ismeretek hiányából eredő „eltévedés” ami a befolyásoló tényező lehet. Továbbá mentő-gépkocsivezetőként az egyik fontos elsajátítandó gyakorlati fogás,

¹⁰⁵ KRESZ 3. § (1) c) úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne **veszélyeztesse**, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon.

hogyan nem mindig a legrövidebb út a legcélravezetőbb, amennyiben célunk az atraumatikus betegszállítás. A megtakarítható idő a sebességgel fordítottan arányos.

Hivatkozással a már korábban megtörtént mentőbalesetek bírósági szakaszaiban megállapított rendelkezéseire a Kúria a következőket állapította meg egy, a megkülönböztető fény- és hangjelzéseit használó mentőjármű balesetével kapcsolatban. A döntés kimondta, hogy a mentőgépkocsi vezetője jogosultságokkal támogatott, figyelmen kívül hagyhatja a KRESZ jogszabályban meghatározott szabályokat. A kereszteződésben egyenes irányba kívánt tovább haladni, a belső forgalmi sávban. A mentőgépkocsi sebessége **87-79 km/h** volt – a lakott területen belül engedélyezett 50 km/h haladási sebességgel szemben –, s annak ellenére, hogy az által igénybe vett egyenesen haladó forgalmi sávban a forgalomirányító fényjelző készülék **tilos jelzést adott**, a terhelt a jármű **sebességét nem csökkentette**. Olyan **eltúlzott sebességgel** közelítette meg a kereszteződést a tilos jelzés ellenére, amely számára nem tett lehetővé a jogszabályban foglalt kötelezettségeinek maradéktalan betartását.¹⁰⁶



11. ábra Halálos mentőbaleset helyszíni felvétele Forrás: (<https://www.autoszektor.hu/hu/content/gyanusítottkent-hallgattak-ki-zebran-gazolo-bekescsabai-mentost-letöltés> ideje: 2024.09.04.)

¹⁰⁶ Bírósági Határozatok Gyűjteménye, <https://eakta.birosag.hu/anonimizalt-hatarozatok> Bfv. II. 569/2019/6. [38] (2024.08.30.)

Tapasztalati tényként megerősíthető, hogy közlekedőként egyes szituációkban a megkülönböztető hangjelzés a környezet miatt nem, vagy csak későn észlelhető időben. Tekintettel erre a kiemelt veszélyességű helyeken, úgy, mint például egy útkereszteződés való behaladás előtt vagy kijelölt gyalogos átkelőhely előtt, szabályszegés esetén is célszerű olyan sebességet választani, hogy az a megkülönböztető jelzéssel közlekedő járművezető részéről egyoldalúan elhárítható legyen.¹⁰⁷

„Az a leggyorsabb mentő, amelyik oda is ér a beteghez!” – hangzik az új szabályozás beharangozója. 2023 októberétől bevezetésre került a mentők belső szabályzat által előírt kötelező sebesség korlátozása az **Abszolút Sebesség Limit** (továbbiakban: ASL30). A megkülönböztető fény- és hangjelzések használatára jogosultak köre belső utasításokat bocsájthat ki, kötelező jelleggel a munkavállalóira. A Mentőszolgálat saját szakértők által kidolgozott balesetvédelmi irányelvének értelmében a főigazgatói utasítás életbe lépését követően a megkülönböztető fény- és hangjelzést használva legfeljebb 30 km/h sebességgel lehetséges az adott útra, adott körülmények között érvényes megengedett legnagyobb sebesség átlépése. Az utasítás indoklásában rámutatnak, hogy a 30km/h-nál nagyobb sebességtúllépés már **aránytalan az elérni kívánt céllal** és negatívan befolyásolja a mentők, betegek és a többi közlekedő testi épségét, személy és vagyonbiztonságát.

A szabályozás értelmében legfeljebb 30 km/h (8,33 m/s) sebességgel lehet megközelíteni az olyan közlekedési helyeket, ahol a mentőjármű elsőbbségadásra kötelezett: forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzése, Állj! Elsőbbségadás kötelező jelzőtáblával szabályozott kereszteződés. Természetesen, amennyiben a környezeti hatások azt indokolják, előfordulhat, hogy megállási kötelezettség is szükséges.

Ha mentőjármű nem használ megkülönböztető fény- és hangjelzést, akkor természetesen a KRESZ 26. § szakasz (1) bekezdésében meghatározott sebességértékek a kötelezők. Az

¹⁰⁷ FÜLÖP ÁGNES, FÜLÖP NATASA, MAJOR RÓBERT: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 4. hatályosított, bővített kiadás, Budapest, 2021. p. 504. ISBN 978-963-258-518-5

utasítás alkalmazása nem mentesít a relatív gyorsajtás¹⁰⁸ alól, továbbá szükséghelyzetben sincs kötelező érvénye¹⁰⁹.

Alapvetően, amennyiben létrehoznak egy belső utasítást, az érvényes és **kötelezően alkalmazandó**, a munkavállalóknak be kell tartani. Főszabály szerint a munkavállaló megtagadhatja a munkáltatói utasítás teljesítését, ha annak alkalmazása más személy életét, testi épségét, egészségét vagy a környezetet közvetlenül és súlyosan veszélyeztetné.¹¹⁰

A Bajtársak körében az új rendelkezés köré épített **kommunikációval** szintén elősegíthető lett volna az akklimatizálódás az újításokhoz. Fontos lenne beemelni az élmény alapú oktatást a képzési rendszerbe azáltal is megalapozva a hatékony tanulási technikák elsajátítását.

Elmondható, hogy az ASL30 túl nagy korlátozást nem jelent a mindennapokban ugyanis több esetben gyakorlatilag kizárt e sebességhatárok átlépése. Üdvözlendő és szükséges az új szabályozás, de fontos az oktatás és képzési rendszer újragondolása, meghagyva a gépkocsivezetőknek az adott közlekedési szituációkban a mérlegelési lehetőséget.

Kérdésként merül fel, hogy a sebesség megváltozása, milyen változást idéz elő a balesetek/sérültek számában és kimenetelében. A közúti közlekedési balesetek jellemzői (halálos, súlyos sérültek, személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek száma) és a forgalom átlagsebessége közötti összefüggéseket a Nilsson féle Power-modell írja le. Egyik fontos megállapítása, hogy az átlagsebesség változásának negyedik hatványa szerint módosul a közlekedési balesetben meghaltak száma.¹¹¹

A Power-modell Magyarországon is alkalmazásra került, amely során bebizonyosodott, hogy az átlagsebesség csökkenése és a személysérüléssel járó balesetek számának csökkenése

¹⁰⁸ KRESZ 26. § (4) A jármű sebességét az (1)–(3) bekezdésben említett sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.

¹⁰⁹ Például lakott területen kívül előzés biztonságos végrehajtása során

¹¹⁰ 2012. évi I. törvény a munka törvénykönyvéről 54. § (1) bekezdés

¹¹¹ NILSSON, GÖRAN: Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund. 2004.

között korreláció van. A sebesség változása maga után vonja a balesetek számának és a balesetben megsérült személyek számának változását.¹¹²

Felmérésben szerettem volna, megismeri, hogy a válaszadók milyen gyakorisággal szankcionálják sebességtúllépés miatt. Megállapítható, hogy a többségnek 79,8%-nak **nem volt még felelősségre** vonása, 14,3% **egyszer**, 3,4% **kétszer**, 2,1% **kettőnél többször**, általában évente egyszer 0,4%.

Hivatkozva a kérdőíves kutatásra, többszörös választás lehetőségét biztosítva kívántam megismerni a válaszokat, hogy melyek azok a szituációk, amelyek arra készítetik a járművezetőt, hogy jelentős mértékben átlépje a sebességet „kéklámpás” közlekedése során. A válaszokból egyértelműen kiemelkedik **a gyermekekkel kapcsolatos feladat**, amelyet 144 fő és a **kritikus állapotú személy ellátása** melyet 111 fő jelölt meg. A **szuicid eset, az ellátóval azonos életkorú személy ellátása, megfelelési kényszer, emocionális ösztönzés hatására** választási lehetőségre 10 fő alatti válasz szám érkezett. 63 fő jelölte meg, hogy **nincs olyan szituáció**, amely sebességtúllépésre sarkallná. Saját életével párhuzamba vonható esetkor 20 fő, közúti baleset esetén 67 fő, tömeges katasztrófa ellátásánál 80 fő, közeli hozzátartozó/barát/ismerős esetében 77 fő adott jelzést. 16 fő egyéb lehetőséget is kihasználva a következő válaszokat adta:

- „CPR 70 év alatti betegeknel”
- „A gyereknel is csak a legsúlyosabb esetben.”
- „Ez pontosan le van szabályozva. Nem „szabadon választott”. ”
- „Mindenkinek más a jelentős mérték, ezért erre a kérdésre nem tudok válaszolni.”
- „Mi a jelentős mérték???”
- „Csak a biztonságérzetem alapján döntök, amit az útviszonyok, a közlekedés többi résztvevője befolyásol!”
- „Saját tempót autóztam eddig. Bevált.”
- „tisztázzunk valamit. alkotmányos kötelességem, képességeim szerint a körülmények függvényében a maximális teljesítmény szerinti munkavégzés”
- „szituáció függő, erre nem lehet válaszolni megfelelően a jelzés információtartalma alapján, vagy kérés után az ellátás alapján mérlegelek”

¹¹² MOCSÁRI TIBOR: *A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára*. Doktori értekezés, 2012.

- „szülés”
- „Jelentős sebességtúllépés számomra egyik eset sem élvez prioritást, ha gyerekhez vagy esetleg ismerőshöz kell vonulni talán kb. 10 km/h többlet megyek, ami az ön esetében sem jelent túlzott kockázatot! Mivel a kéklámpa nem egyenlő a száguldással! A folyamatos haladást biztosítja!”
- „Adrenalinhatás”
- „hiányzik a kollega/tarsszerv, nincs jól definiálva a jelentos”
- „Időkritikus Kórképek CPR, Súlyos sérült.”
- „A biztonság és a beteg mindig az első.”
- „Azért jelölik meg P1, P2, P3 hogy gyorsabban menjünk! Nem?”

Szeretnénk, ha szeretnének minket, ezért jó benyomást keltünk, főleg kezdőként, kevés szolgálati tapasztalattal rendelkezőként. Különösen jellemző a feltűnési vágy, a vezetési ügyesség demonstrálása, túlzott magabiztosság a próbaidős és kevesebb, mint 1 év szolgálati tapasztalattal rendelkezők esetében.

6.3. Közlekedés résztvevőinek edukációja

Javasolnám a vonulási tapasztalatokra alapozva, hogy a járművezetés képzés során külön oktatási blokkban adjuk át az ismereteket a magatartási szabályokról. Külön-külön közlekedési szituációkra bontva egyfajta megoldási javaslatcsomag átadásával kialakítható lenne a jelenleg megoldatlan **helyzetkezelés**. Szükséges lenne kidolgozni egy különálló modult a jelenlegi KRESZ 42.§ gyakorlati kivitelezésére. Iránymutatást kellene adni a közlekedők részére a jelenlegi szabályozáson felül, mely előrelépés lenne a kiszámíthatóság és a bizalmi elv erősítése felé.

A Magyar Suzuki Zrt. megbízásából 2023. 08.25-29 között, az Ipsos által készült egy reprezentatív kutatás az **„Együtt az utakon – Adj utat, ments életet”** c. közlekedésbiztonsági kampányhoz, melynek eredményeit szeretném röviden ismertetni. A kutatás a magyar autóvezetők körében azon járművezetőket vizsgálta, akik rendszeresen vezetnek és „B” kategóriás vezetői engedéllyel rendelkeznek. Fő cél volt megállapítani, hogy hogyan reagálnak a megkülönböztető jelzéseit használó járművekre a vezetők. Első benyomásuk a megkérdezettek közel felének (49,5%) a szituáció, a bajbajutott embertársuk helyzete. A válaszadók másik csoportja 44,6%-a próbálja segíteni a vonuló jármű útját.

A legtöbben (80%) nyugodtak maradnak, mert tudják, hogy mit kell tenni, csupán a kitöltők 10 %-a, aki idegesen reagál, illetve a másik részről (10%) a kéklámpás vezetőől várják a szituáció megoldását.

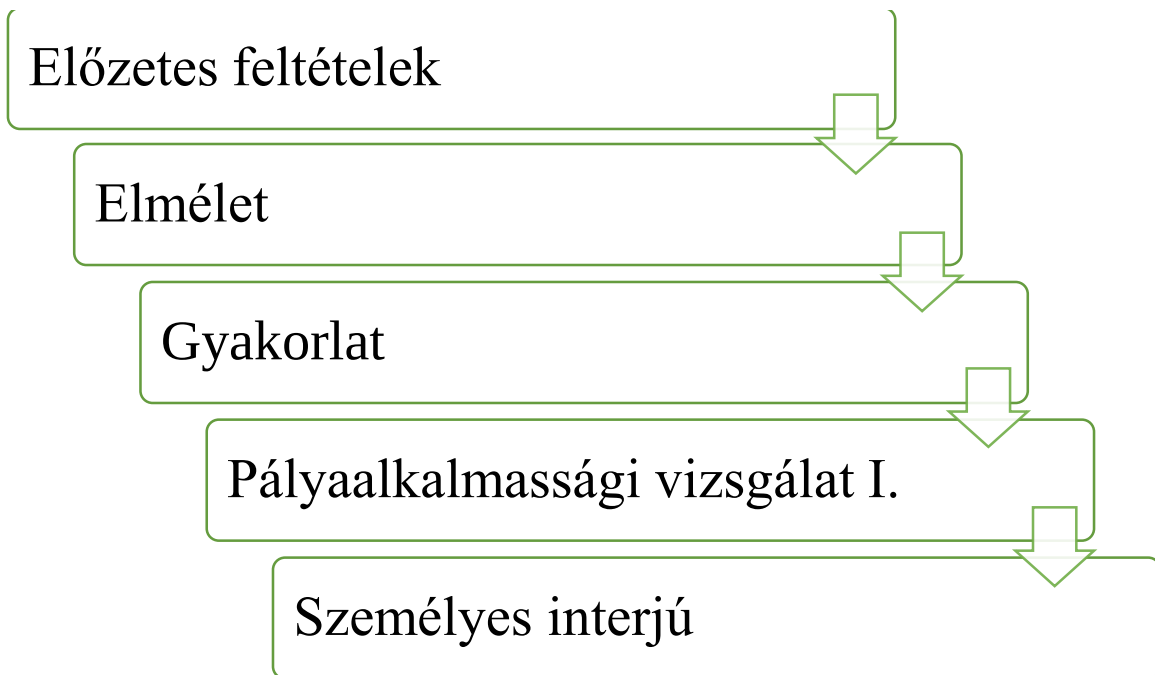
Tapasztalati meglátásom, hogy **“kéklámpás” jármű és gyalogos váratlan találkozása** esetén a védtelen közlekedő a legnagyobb segítő szándéka ellenére is potenciális veszélyhelyzetet alakít ki. Amikor észleli a megkülönböztető jelzéseit használó autót, megáll, majd hirtelen kiszámíthatatlan mozgásba kezd, tapasztalati megfigyeléshez igazodva előre menekül, éppen keresztezve az “kéklámpás” jármű útját.

Hivatkozva a kérdőíves felmérésre, amelynek kitöltése során a válaszadók 60,1 %-a úgy értékelte, hogy pozitív tapasztalata van a **mentősávok** kialakításával, azonban utak mentén elvértve találkozhatunk edukációs táblákkal, és a mentősávok kialakításának egységét akár egy járművezető is meg tudja bontani, ezért továbbra is hangsúlyozni kellene az egyéni felelősségvállalást. A mentősávokkal kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy a mentőgépkocsi-vezető hozzáállása szintén elégedhetetlen a kivitelezés szempontjából, aki kialakíttatja a mentősávot. A mentőjárművel úgy helyezkedik a forgalmi sávok területén, hogy egyértelmű jelzést ad a közlekedőknek a tervezett haladási irányáról. Továbbá, fontos lenne kihangsúlyozni, hogy a kialakult mentősávok egységét mindaddig, amíg a forgalom dinamikája nem áll helyre szükséges fenntartani. Nem kizárt, hogy egy „kéklámpás” jármű elhaladás után nem érkezik másik beavatkozó szer.

6.4.Javaslat az új belépők Alapképzéséhez

Támaszkodva a kérdőív adataira a megkérdezettek 73,1%-a **szigorúbb engedélyhez** kötné a jelentkezési feltételt.

A képzés strukturálásának lépéseit a következőben szemléltetem:



12. ábra Az új belépők felvételi eljárásának ábrája (a szerző saját forrása)

Előzetes feltételek vizsgálata, úgy, mint büntetlen előélet, nem kezdő "B" kategóriás vezetői engedély (> 2év), kifogástalan közlekedési előélet, orvosi alkalmasság (II. csoport), fizikai alkalmasság, pszichológiai alkalmasság. Úgy gondolom, a jelenlegi igazolt két éves gépjármű vezetési területen szerzett tapasztalat nem objektív feltétel. Nincsenek definiálva egyértelműen a kritériumok és az igazolt vezetési tapasztalat területén nagy eltérések lehetnek. A fizikai alkalmasság nyomatékosabb kihangsúlyozására szükség lenne, amelyet integrálni kellene az orvosi vizsgálatba. Egyértelműen kiemelő egészségügyi, munkavédelmi szempontból a terhelhetőségi határok egyéni teljesíthetősége.

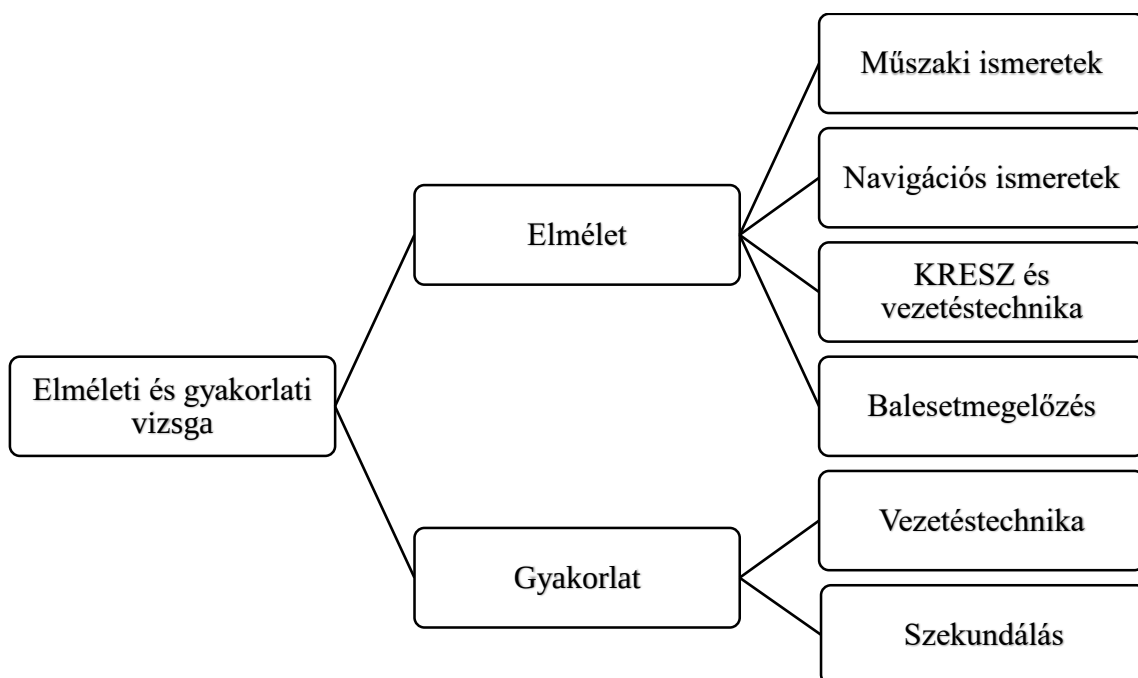
A felvételnél **előnyként** kerülhet megfogalmazása a „C” vagy magasabb kategóriás vezetői engedély, a **nemzetközi tapasztalat**, valamint a **szakmai képzések** (pl. vezetéstechnikai tréning), nyelvvizsga-bizonyítvány megléte.

A munkakörhöz kapcsolódóan szükséges lenne az elméleti és gyakorlati tudás felmérésére. **Elmélet** részeként a „B” kategóriás vezetői engedély megszerzéséhez szükséges online formában kitölthető objektív értékeléssel bíró vizsgát kellene teljesíteni. A **gyakorlat** részeként a „B” kategóriás vezetői engedély megszerzésénél szokott módszerrel és értékelési szempontok szerinti forgalmi vizsga rutinfeladatokkal történő végrehajtását kellene teljesíteni.

A **pályaaalkalmassági vizsgálat I.** alkalmassági kategóriáját kötelező teljesíteni.

A kiválasztási folyamat egy **személyes interjúval** kerülne zárásra. Jelenleg pályaaalkalmassági vizsgálat I. része ugyan pszichológiai vizsgálat, de annak részletdokumentumai nincsenek megosztva a Mentőszolgálattal csupán az összegző eredmény (megfelelt/nem megfelelt). A személyes interjú keretében előtérbe kellene hozni a jelentkező pszichológiai vonásait, motivációját annak érdekében, hogy a Mentőszolgálat is objektív képet kapjon a leendő Bajtársról e területen is.

A jelenlegi egy hónapos képzési rendszerben a mentőápoló jelöltek és mentőgépkocsivezető jelöltek képzése együtt zajlik. Abszolút kiemelendő, hogy az Alapképzés egészségügyi területének oktatása teljes mértékben felkészít a szakma által elvárt teljesítményszintre, az adott beavatkozási kompetenciaszintre. Az átalakított képzési rendszer járművezetői része, ahol az elmélet és gyakorlat egymással párhuzamosan, egymást kiegészítve dinamikus formába zajlana, komplex Alapképzést lezáró vizsgával. Egyik lehetséges megvalósítási terv a következőkben szemléltethető:



13. ábra. Az új belépők **Alapképzése** járművezetés tekintetében (Forrás: a szerző saját szerkesztése)

Elméleti oktatás körében a műszaki ismeretek, navigációs ismeretek, Kresz és vezetéstechnikai ismeretek, balesetmegelőzés tárgyakat kellene oktatni. **Műszaki**

ismeretek keretében a járműmentés specifikus eszközei, a tűzoltó berendezések helyes használata, alapvető jármű karbantartási feladatok elvégzésének helyes kivitelezése, műszaki problémák elhárítása, különösképpen áramellátási hiba, kerékcseré. A kerékcseréet illetően, fontos lenne kiadni egy **módszertani utasítást**, amelyben szabályozásra kerülne, a mentéssel összefüggésben lévő kérdések, többek között, hogy a beteg a betegterben tartózkodhat vagy sem, amíg a jármű emelés alatt van. A munkakörhöz kapcsolódó munkavédelmi szabályokat szintén itt lehetne ismertetni. A képzés során mindenképpen figyelmet kell fordítani a mentőjárművek szerinti **típus-ismertetésre** melynek szükségességének egyik fő alapja az elérő műszaki paraméterekkel rendelkező járművek esetenként eltérő viselkedése. Ahhoz, hogy a jármű sajátosságai teljes mértékben elsajátíthatók legyenek szükséges a típus szerinti ismeret. Itt hangsúlyt kell fektetni lehetőleg a mentésre használható összes járműtípusra, nem kifejezetten a napi használatban lévőkre, fontos gondolni a csere jármű esetén is rendelkezésre álljon a típus-ismeret! Külön szeretném kiemelni a **kézi**, illetve **az automata váltós járművek** közötti különbséget. Egy-egy hibásan berögzült motorikus készség határhelyzetben súlyos vezetéstechnikai hibához vezethet. Az ismeretanyagok között központi szervezésben nem szerepel a **járművek egyéni műszaki specifikumairól szóló ismeretanyag elsajátítása**. Itt a mentéstechnikai eszközök kezelési útmutatóját, illetve a jármű átalakított jellegéből fakadó különbségek bemutatásának anyagát értem. A kezelési útmutató a gyártó által elkészült, de intézményesen nem kapják meg a járművezető jelöltek, a számonkérés markáns részét nem képezi.

Mint ahogy korábban a képzés és a felvételi vizsga tartalmazott **navigációs ismeretek** számonkérést, úgy a jövőben is szükséges lenne e terület egységes, eljárásrenddel történő szabályozása. Jelenleg nincs homogenitás az alkalmazott technikát illetően, továbbá nincs kidolgozva a veszélyhelyzetekre történő iránymutatás. Ha nincs navigáció, lehetek a legfelkészültebb járművezető, de a beavatkozás helyszínére nem, vagy csak jelentős idővesztés árán érkezek meg. Ez egy kiemelt kockázati faktor. Fokozza a stresszt, elbizonytalanít, és olyan környezetet alakít ki, amely megbontja a dinamikáját az esetszerű közlekedésnek. Korábban készült tanulmányban szintén megfogalmazódott, hogy az ismeretlen területen történő közlekedés kiszámíthatatlan magatartást, indokolatlan forgalmi sávváltást, hirtelen megállást, visszafordulást eredményez tekintettel az

információhiányra.¹¹³ Javasolnám, az új belépők képzésében általános elméleti ismeretek tanítását a navigációról, főbb közlekedési útvonalak, csomópontok. Továbbá alapul véve a jövőbeli állandó szolgálati állomást, helyspecifikus ismeretanyag átadását kell ismertetni. Gondolok itt elsősorban a területen található súly, magasság, szélességkorlátozásokra, az olyan vasúti átjárókra, amelyek 10 percen túl is zárva tarthatók, kiemelt veszélyességű csomópontokra. A tervezett, állandó szolgálati helytől eltérő helyen történő szolgálatteljesítés esetén, pedig figyelmet kellene fordítani a helyspecifikus szabályok áttekintésére. Továbbá minden szolgálat előtt javasolt lenne az aktuális forgalmi információk tanulmányozása. **Kresz és vezetéstechnika** tárgy körében a hatályos mentő járművezetőkre vonatkozó specifikus ismertek oktatásra kellene a fókuszot helyezni. **Balesetmegelőzés** tárgy keretében a már megtörtént balesetekről készített esettanulmányok elkészítése lehetőséget adna a megfelelő következtetések levonására.

Gyakorlati oktatás vonalán a vezetéstechnika gyakorlat foglalkozás keretében a gyakorlati alpszintű vezetéstechnikai fogások elsajátítása történne biztonságos, egy közforgalomtól elzárt területen. A szekundálások keretében a jelenlegi gyakorlat szerinti mentőfeladatok végrehajtására kerülne sor a következő kitételekkel. Szükséges lenne a fokozatosság betartása. Kezdetben csak mentőszállítások végrehajtása, navigációs segítséggel, majd esettanulmányok önálló ellátása, teljes jármű és navigációs kezeléssel. A jogszabályi környezet adottságai miatt jelenleg nincs arra lehetőség, hogy oktatási céllal megkülönböztető fény és hangjelzést használjunk, ezért egyértelműen kiemelkedik az éles környezet előtti felkészülés fontossága.

Kihasználva a járművek **fedélzeti kamerával** történő technikai támogatottságát, az új belépők oktatásában is kiemelt szerepet kaphatnának. Segítségükkel elemezhetők a járművezetők az oktatási és a már kivonuló szolgálatot teljesítő időszakuk alatt és személyre szabott tanulságokkal, javaslatokkal segíthető további szolgálatteljesítésük.

Az Alapképzés egyhónapos tanteremben töltött időtartamának körülbelül 80 %-a betegellátással kapcsolatos ismeretanyag átadásáról szólt inkább, kevésbé esik szó a gépkocsivezetéssel kapcsolatos teendőkről. Megállapítható, hogy minden kijelölt mentor

¹¹³ HONGWEI HSIAO, JOONHO CHANG, PETER SIMEONOV: Preventing Emergency Vehicle Crashes: Status and Challenges of Human Factors Issues, Human Factors, 2018. november 7. p. 1048-1072. DOI: 10.1177/0018720818786132 p. 1056. (Letöltés: 2024.08.30.)

mentőgépkocsi-vezető más, egyéni preferenciák szerint oktat, ez a jelenlegi formában nem szabályozott. A jelöltnek kell kialakítani a saját módszereit, a kapott instrukciók szerint. A jelölt mentőgépkocsi-vezetőknél a „kéklámpa druk” leküzdésének elsajátítása fontos, abból a célból, hogy a feladatkörből adódó specifikumokat elsajátíthassa. Gondolok itt a helyszínrendezésre, hol és hogyan állok meg egy káreseménynél, a többi közlekedő figyelembevételére, a navigációs ismeretekre, műszaki ismeretekre. Saját tapasztalat szintén, hogy az Alapképzés gyakorlati részében szükséges egyfajta proaktív hozzáállás a jelölt részéről. Az nem az üdvöztető út, ha csendben, szó nélkül várom a feladatkiszabást, a gyakorlati eszközismertetést, mert az esetek többségében ez önmagától nem történik meg. Sajnos a legtöbb szituáció a közlekedés témakörét felölelve csak élesben van kipróbálva. Megállapítható, hogy az önálló munkavégzés kezdetekor fontos szerepet kap a bajtársiasság, a mentőegység többi tagjának hozzáállása, akik szintén akaratlanul is ellátják a már szolgálatot teljesítő mentő-gépkocsivezető tanítását, iránymutatását ez esetek többségében pozitív, szupportív hozzáállásukkal.

A képzés elvégzését követően vizsgálni kell, hogy az Alapképzés kurzus abszolválását befejezők vajon minden személyi és tárgyi tudás birtokában vannak-e, hogy a következő munkanapon teljes értékű hivatásos mentőgépkocsi-vezetőként teljesítsenek szolgálatot.

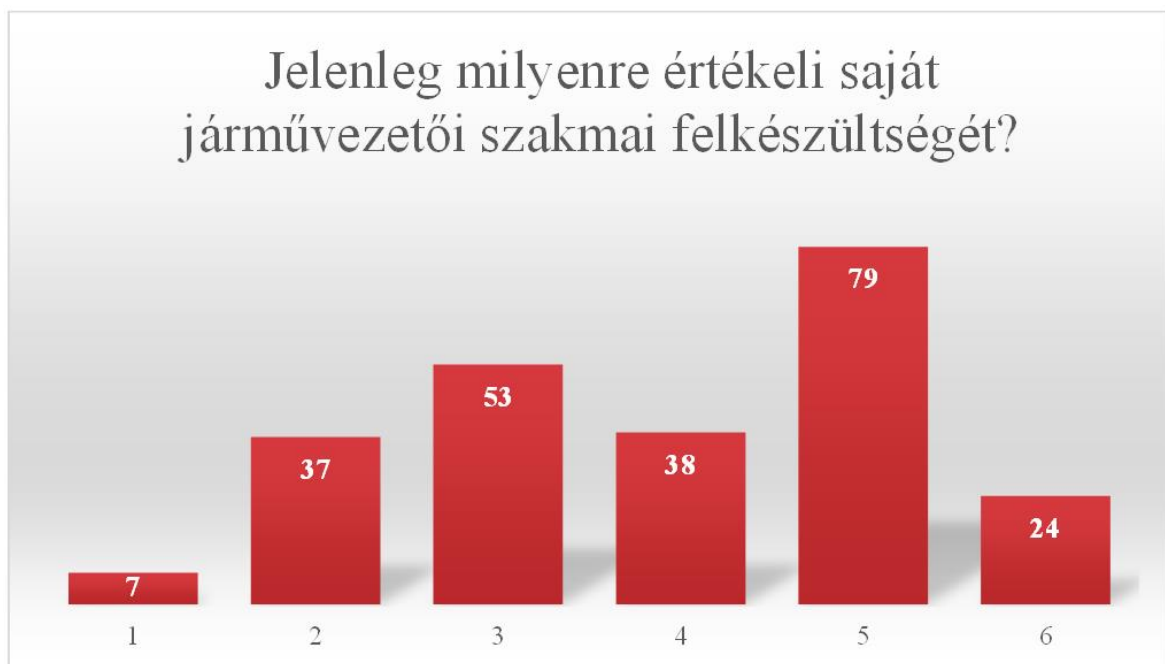
6.5. Javaslatok a szolgálatok vonatkozásában

Fontosabb-e a minimálisan költséghatékony oktatási rendszer fenntartása, vagy megpróbálunk a jelenkor dinamikusan változó környezetére reagálni és a képzésünket a napjainkban rendelkezésre álló elméleti és gyakorlati tudásanyag elsajátításával a legmagasabb szintre fejleszteni. Véleményem szerint mindenképpen szükséges egy olyan képzési, és továbbképzési rendszer kiépítése, amelynek nem lehet más célja, mint a potenciális jövőbeli „kéklámpás” közlekedési baleseteket csökkentse, a közlekedés-, és megbízottság növelése. Tekintettel arra, hogy a tudás idővel elhalványodik, szükséges újból és újból felidézni és gyakorolni a már egyszer elsajátított ismereteket mind elméleti, mind gyakorlati síkon.

Elgondolkodtató, hogy a kitöltők közül 35 fő (14,7%) nem venne részt **szabadidejében ingyenes szakmai továbbképzésen**. Arra a kérdésre, hogy **igényelné-e belső szakmai - járművezetéssel kapcsolatos - továbbképzést**, 81,5% egyetértő álláspont jelzett. Kérdés

irányult arra is, hogy a kitöltő **részt vett-e már külső szakmai továbbképzésen** szolgálati ideje alatt, amelyre 50,4% nemmel, 49,6% igennel felelt. Arról a kérdősről, hogy a munkaköréhez kapcsolódó probléma esetén **mennyire elégedett a szakmai támogatással**, negatív irányú tendencia olvasható ki.

A kérdőívben 1-6 közötti (ahol 1 a legrosszabb, 6 a legjobb) értékelő skálán, kértem a kitöltőktől, hogy értékeljék **saját jelenlegi szakmai felkészültségüket**, melyet a következő ábra szemléltet, ahol 1 a legrosszabbra, 6 a legjobbra.



14. ábra Járművezetői szakmai felkészültség adatainak ábrázolása (Forrás: a szerző szerkesztése)

Tekintettel arra, hogy a képzések megszervezése, az azokon történő részvétel nem egyoldalú, mindenképpen szükség van a kétoldalú gyümölcsöző kapcsolat meglétének. A válaszadók **motivációját** kérdeztem a részvételi szándékukról, amelyet a következő ábra szemléltet, ahol 1 a leginkább elutasító, 6 a leginkább támogató attitűd. Két részcsoportot alkotva megállapítható, hogy inkább elutasító (1-3 közötti értékelés) a kitöltők közül 114 fő (48%), inkább támogató attitűd (4-6 közötti értékelés) a kitöltők közül 124 fő (52%).



15. ábra A kitöltők motivációs adatainak ábrázolása (Forrás: a szerző szerkesztése)

Arról, hogy mennyire fontos a **mentődolgozók** (ideértve a mentődolgozók összességét) **elméleti és gyakorlati továbbképzése** megoszló a vélemény, amelyet a következő ábrán szemléltetnek, ahol 1 a legkevésbé fontos, 6 a leginkább fontos:



16. ábra. Kitöltők véleménye a továbbképzések fontosságáról (Forrás: a szerző szerkesztése)

A pályaalakmassági vizsgálatot öt évente szükséges megújítani, kivéve, ha rövidebb időintervallumra került kiállításra. Fontos megjegyezni, hogy az érvényesség ideje nem volt mindig korlátozott, ugyanis erre a 19/2000. (XII. 1.) KöViM-BM együttes rendelet a közúti járművezetők pályaalakmassági vizsgálatáról szóló 11/1988. (XII. 20.) KM-BM együttes rendelet módosításáról szóló jogi norma rendelkezett 2000. december 15-i hatállyal. A módosítások értelmében a változtatások után a pályaalakmassági I. kategória érvényességének ideje **legfeljebb 5 év** lett, melyből következik, hogy minden járművezetőnek szolgálatban eltöltött évtől és kortól függetlenül ismételni kell a vizsgálatot.

Az éves kötelező egészségügyi orvosi vizsgálatot, továbbá az egészségügyi, kommunikációs, és munkavédelmi e-learning képzést és vizsgát szükséges teljesíteni évről évre minden munkavállalónak. Gyakorlati megfontolásként szükséges lenne mindenképpen kihangsúlyozni a **passzív és aktív biztonsági eszközök** maradéktalan jogszabály és belső szabályzatok által előírt helyes használatát. Gondolok itt elsősorban passzív biztonsági eszközök használatára, a betegterben utazó személyek, különösen a hordágyon lévő beteg teljes rögzítésére. Jelenleg bevett gyakorlat, hogy a hordágyon fekvő beteget a beteg nyakánál elhelyezkedő biztonsági övekkel nem rögzítik.

A Mentőszolgálat a biztonságos mentés megteremtése érdekében a közel kétfélmillió fő Budapest mentőellátását igyekszik támogatni a **mentőegységek szükség szerinti átcsoportosításával**. Az ország különböző mentőállomásairól érkeznek a mentő erők a főváros megerősítésére. Nem budapesti bázisállomáson szolgálatot teljesítő mentőgépkocsi-vezetőként a fővárosban és annak vonzáskörzetében történő mentési tevékenység folytatása magába hordozza a hibázás lehetőségét. Saját és vidéki bajtársaim egyértelmű álláspontja, hogy különösképpen kiemelendő a navigációs ismeretek hiánya. Jelenleg már váratlan formában, az aktuális mentési helyzethez igazodva Budapesten is történhet szolgálatvállalás, nem csak előre tervezetten. Megállapítható, hogy a vidéki mentőegységek nem érzik sajátjuknak a fővárosi közlekedést, míg saját régiójukban biztonságosan mozognak, ismerik a helyi szokásokat, addig Budapesten nem magabiztosak.

Szakmai objektív iránymutatást kell kidolgozni a kivonuló állomány részére a tekintetben, hogy melyek azok a szakmai (közlekedési és egészségügyi) és személyiséggel összefüggő

egyéni tulajdonságok, amelyek alapján felállítható egy **egységes szempontrendszer a BLS/ALS¹¹⁴ egységeken történő szolgálatteljesítést** illetően. Közlekedési oldalról értékelési szempont kategória: specifikus képzések elvégzése (pl. vezetéstechnikai képzés, összes járműtípus képzés megléte), magasabb vezető kategória („C” vagy magasabb, vagy speciális pl. trolibuszvezető, villamosvezető), több mint 3 éves teljes munkaidős foglalkoztatás, levezetett kilométerek száma, balesetmentes foglalkoztatási évek, kifogástalan közlekedési előélet, szakmai járművezetéssel összefüggő képzések (pl. mentőverseny), pozitív visszajelzés, csapatszellem, motiváció.

Szintén a meglévő infrastruktúrát, mint a **fedélzeti kamerákat** segítségül lehet hívni, hogy személyre szabottan le tudjuk vonni a megfelelő konzekvenciákat az esetszerű közlekedésből. Nem a jó és rossz skálán mozogva történő értékelésre kellene itt a fókuszpontot helyezni, ugyanis a felvételek alapján az esetkori szituáció és járművezetőre ható összes tényező csupán egy video alapján nem rekonstruálható. Szakavatott elemzéssel a tanulság levonására és lehetséges hibák kiküszöbölésére kellene törekedni. A fedélzeti kamerák elősegítik a járművezetők jogszabálykövetési hajlandóságát is. Amennyiben nincs megfelelő belső kontroll, az eszköz alkalmas a külső kontrolltényező szerepét is ellátni. A fedélzeti kamerák intézményes bevezetése az új sárga színben megjelenő mentőjárművek átadásától, 2012-től datálható. Hivatkozva a kérdőíves kutatásra, amelynek során a megkérdezettek több mint 95,8%-a egyetértett abban, hogy a járművek folyamatosan rögzítő fedélzeti kamerával vannak felszerelve. Tovább gondolva a meglévő fedélzeti kamerákat, telepíteni lehetne **egy másik fedélzeti kamera egységet** a beltéri részbe, ahol rálátás van a kezelőszervekre (kormány, pedálok, sebváltó, központi kijelző). Itt nem a vezető privát szférájának megfigyelése történne, hanem egy-egy szituáció rekonstruálásnál objektív alapot adna többek között arra is, hogy mennyi idő volt a reakcióidő, hogyan reagált a vezető.

Üdvözlendő volna, ha több **szakmai verseny** is megrendezésre kerül a mentőgépkocsivezetők részére. Korábban voltak már kezdeményezések, úgy, mint a '80-as évek végén a '90-es évek elején egyfajta házivetélkedők a gépkocsivezetők részére a Főigazgatóságon, a Gépjármű osztály szervezésében. A megyék az általuk legjobbnak minősített járművezetőt küldték, akik játékos versenyen mérték össze tudásukat. Többek

¹¹⁴ BLS-Basic Life Support (alapszintű egészségügyi ellátás), ALS-Advanced Life Support (emelt szintű egészségügyi ellátás)

között vezetés gyakorlatra is sor került Nysa gépkocsikkal. Szlalom pálya előre, hátra, tolatási gyakorlat, elindulni, haladni, megállni úgy, hogy a motorháztetőn vízzel telt pohár volt. A kijelölt pálya teljesítése során az idő monitorozásra került. A gyakorlati feladatokon felül KRESZ-teszt kitöltésére is sor került. A nyertes járművezető jelképes jutalmat kapott, összességében jó hangulatú, események voltak.¹¹⁵ Továbbá, 2016. április 23-án Tiszaújvárosban megrendezésre került egy mentőverseny, ahol dedikáltan voltak szakmai feladatok mentőgépkocsi-vezetők részére is.¹¹⁶ Amennyiben szakmai versenyek kerülnének szervezésre ott az ország minden részén, de akár országhatáron kívül is szolgálatot teljesítő Bajtársak között megvalósulhatna a szakmai tapasztalatcsere, amely egyik fontos eleme a közlekedési balesetek megelőzésének.

2020-ban lehetőség nyílt **„C” vezetői kategória megszerzésére**, azon mentőgépkocsi-vezetőknek, akik nem rendelkeztek e kategóriával. A kutatás során az általam kérdezett szakemberek és saját „C” kategóriás vezetői engedélyem megszerzése során tapasztalathoz igazodva elmondható, hogy a képzés ugyan hasznos, de a mentőjárművek specifikumairól szóló ismeretanyag nincs.

A Mentőszolgálatnál történő szolgálatteljesítés **készenléti jellegű munkakör**¹¹⁷, nem készenlét. Utóbbinál ugyanis a munkavállaló a napi munka idején felül áll rendelkezésre, akár otthonról is. Az egészségügyi szolgálati jogviszonyról szóló törvény rögzíti, hogy a munkavállaló munka idejére a Munka Törvénykönyvét az Egészségügyi törvényben és az egészségügyi szolgálati jogviszonyról szóló 2020. évi C. törvény végrehajtásáról szóló kormányrendeletben megállapított eltérésekkel kell alkalmazni azzal, hogy a munkaközi szünet a munkaidő részét képezi.¹¹⁸ 2016. június 1-től már a Mentőszolgálat kötelékébe szegődők is vállalhatnak 24 órás szolgálatot is.¹¹⁹ A hosszú munkaórákkal töltött szolgálatvállalás fizikai és mentális tünetek megjelenésének reális veszélyét hordozza

¹¹⁵ SIMOR MIKLÓS Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

¹¹⁶ Mentőversenyről szóló tudósítás. <https://www.boon.hu/boon-szirena/2016/05/mentovezetok-versenye-tiszaújvárosban> (letöltés dátuma: 2023.06.13.)

¹¹⁷ 2003. évi LXXXIV. törvény az egészségügyi tevékenység végzésének egyes kérdéseiről, 12/C.§ (3)

¹¹⁸ 2020. évi C. törvény az egészségügyi szolgálati jogviszonyról 5.§

¹¹⁹ Medical Online https://medicalonline.hu/cikk/valtozasok_a_mentoszolgalatnal (letöltés:2024.08.30.)

magán, amely egyértelműen realizálódik a közlekedésben. Úgy, mint hosszabb reakcióidők, döntéshozási képesség akadályozása, távolságok túlbecslése.¹²⁰

A készenléti jellegű munkakör esetében

a) a munkavállaló a feladatainak jellege miatt – hosszabb időszak alapulvételével – a rendes munkaidő legalább egyharmadában munkavégzés nélkül áll a munkáltató rendelkezésére, vagy

*b) a munkavégzés – különösen a munkakör sajátosságára, a munkavégzés feltételeire tekintettel – a munkavállaló számára az általánoshoz képest lényegesen alacsonyabb igénybevétellel jár.*¹²¹

A napi munkaidő legfeljebb 24 óra, heti munkaideje legfeljebb 72 óra lehet.¹²² A munkaközi szünetek részét képezik a munkaidőnek, annak minimális mértéke 20 perc, illetve ha a munkaidő a kilenc órát meghaladja, akkor további 25 perc.¹²³

Több munkaköri sajátosságot is vizsgálni szükséges. Ezek közül mindenképpen kiemelendő, hogy rendelkezésre áll-e a nem munkával végzett időben a pihenés lehetősége, a pszichikai és fizikai terhelés mértéke, a munkafeladatok rotációjának lehetősége, a feladatok rutinszerűsége. A nem mentőfeladatokkal történő időn kívül a mentőállomás szolgálati pihenőhelyiségeiben biztosított a pihenés. Megállapítható, hogy a mentéssel töltött idő jelentős fizikai és pszichikai leterhelődéssel jár. Jelen állás szerint a Mentőszolgálatnál egy-egy munkakört egy szolgálat alatt ugyanaz a Bajtárs látja el. Aki járművezető, az egész szolgálat alatt e tevékenységet végzi, tehát a feladatok körforgása nem valósul meg. A mentőjárművezetők esetében a napi szolgálatok során nem történik folyamatosan munkavégzés, ez kizárólag az aktuális mentési helyzettől függ. Előfordulhat az is, hogy egy szolgálat alatt nem történik munkavégzés, de az is, hogy folyamatos munkavégzés van. A szolgálati hely nagyban meghatározza, a leterheltség milyenségét. Többségében, egy Közép Magyarországi Régióban tevékenykedő BLS mentőegység által teljesített 24 órás munkavégzés során a pihenőidőket leszámítva folyamatos munkavégzés

¹²⁰ HONGWEI HSIAO, JOONHO CHANG, PETER SIMEONOV: Preventing Emergency Vehicle Crashes: Status and Challenges of Human Factors Issues, Human Factors, 2018. november 7. p. 1048-1072. DOI: 10.1177/0018720818786132 p. 1056. (2024.08.30.)

¹²¹ 2012. évi I. törvény a Munka törvénykönyvéről 91. § a, b

¹²² 2012. évi I. törvény, 99. § (3)

¹²³ 528/2020. (XI. 28.) Korm. rendelet az egészségügyi szolgálati jogviszonyról szóló 2020. évi C. törvény végrehajtásáról 15.§

történik. Ebben a formában ez kockázatos. A folyamatos rendelkezésre állás miatt a szolgálatot teljesítők az emberi teljesítőkéesség határán vannak, hatalmas a pszichés terhelés mellett. A Bajtársak ragaszkodnak a 24 órás munkarend adta előnyökhöz, azonban az ehhez kapcsolódó kockázatelemzés elmarad. Előfordulhat nem ritkán az is, hogy a szolgálat utolsó órájában, a váltás előtt érkezik egy olyan kiemelkedő feladat, aminek a megoldása ellátással és szállítással igénybe vesz több órát. Fontos megjegyezni, hogy a szolgálaton kívül történő további munkavégzések nem minden esetben kerülnek összehangolásra a mentőjárművezetői munkakörrel. A felek a 24 órás munkavégzésről szóló megállapodásban rögzítik, hogy a járművezető szolgálatát kipihenten, munkára képes állapotban kezdi meg. Továbbá a járművezető nyilatkozik arról, hogy a szolgálatkezdést megelőző 11 órában nem végez más munkáltatónál tevékenységet. Különösen kiemelik a mozgóórság, rendezvény egészségügyi biztosítását. A járművezető Bajtársak részéről a 24 órás munkavégzéséről szóló megállapodás egy lehetőség, nem kötelező, semmiféle hátrány nem érheti a megállapodás megléte nélkül, vagy felmondása esetén.

Igazodva az általam megkérdezett szakmai vezetők álláspontjához, több lehetséges megoldási út rajzolódik ki. Egyik, hogy generálisan megszüntetésre kerül a járművezetők körében a 24 órás szolgálatvállalás. Másik, hogy az adott szolgálati hely leterheltségi mutatóinak eredményében kerülne engedélyezésre a 24 órás szolgálatok teljesítése.¹²⁴ Továbbá mérlegelés tárgyát képezheti a nemzetközi példákhoz is igazodva a feladatok körforgása. Tehát a járművezető és ápoló között megosztott munkavégzés történne egy-egy szolgálat ellátása alatt. Közlekedésbiztonsági szempontból mindenképpen további kockázat és haszon elemzés elvégzése lenne sürgető e témakör megoldását illetően.

Végezetül a **munkakörök közötti átjárhatóságra** szeretnék rávilágítani. Abban az esetben, ha mentőápoló munkakörben foglalkoztatott szeretne járművet is vezetni, akkor szükséges a járművezetés területén is gyakorlatot szereznie. Az átképzés szabályait szükséges lenne definiálni. Egy távoli vízióként megfogalmazódik, hogy a jelenlegi mentőgépkocsivezető és mentőápolói munkakörök átjárhatók legyenek, tehát ne legyen képzés miatti különbség. Ennek megvalósulása esetén bevezethető lenne az úgynevezett „**cross-checking**” eljárás. A repülés világában a napi gyakorlat részét képezi, mind a légijárművezető, mind a légiutas-kísérő munkakörökben is. Az eljárás lényegét tekintve, arról van

¹²⁴ TORBÁGYI PÁL, Országos Mentőszolgálat egykori megyei műszaki vezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján.

szó, hogy a szolgálatot teljesítők a fokozott biztonság érdekében egy személyzeti tag által elvégzett feladatot a személyzet másik tagja is ellenőrzi. Egészségügyi területen például az RSI¹²⁵ eljárás alkalmazásakor is van már napi gyakorlatban egyfajta ellenőrzőlista beépítve, mint a biztonságot fokozó elemek közül egy. Amennyiben a járművezetői és az ápolói feladatok közötti átjárhatóság megvalósulna, mindkét munkakör tekintetében az eljárás bevezetésének megfontolása lenne javasolt.

A kutatás értékelése:

A kérdőíves kutatásban általam vizsgált hipotézisek értékelése a következőképpen néz ki. Első hipotézisemben feltételeztem, hogy a megkérdezett mentő-gépkocsivezetők nagyobb része fontosnak tartja a Mentőszolgálat kötelekében megrendezésre kerülő képzéseket, azonban a részvételi hajlandóságuk kevésbé ambiciózus. A Bajtársak 81,5%-a igényli a képzéseket, tehát a hipotézis első része igazolódott. Második részállítás nem igazolódott, azonban e tekintetében markáns eltérés nem következtethető ki. 10 fő válaszadó különbséggel a többségnek lenne motivációja részt venni képzéseken.

Második feltételezésem arra irányult, hogy a kitöltők közül a többségnek a véleménye, hogy szigorúbb engedélyhez kellene kötni a mentő-jármű vezetését. Ezt a kitöltő Bajtársak 73,1% megosztásban támogatják, ezért a feltételezés bebizonyosodott.

Harmadik feltételezésem, hogy a mentőjárművet vezetőik közül a többségnek még nem történt közlekedési balesete a szolgálatban eltöltött idő alatt, azonban a balesettel érintettek többsége már szankcionálva volt sebességtúllépés miatt is. A hipotézis első része igazolást nyert, ugyanis 149 (62,6%) esetben nem történt, 89 (37,4%) esetben történt közlekedési baleset (10. ábra). A hipotézis második része azonban nem nyert bizonyítást, ugyanis a közlekedési balesettel érintett járművezetők (89 érintett eset) 28%-a volt szankcionálva sebességtúllépés miatt.

¹²⁵ Rapid Sequence Intubation – sürgősségi intubálás

6.6. Életmentés kétkeréken

Speciális kétkerékű szolgálati formák bevezetésére került sor az idők során: 2005. augusztus 5-én indult a **mentőmotoros**, 2008. június 1-én a **mentőrobogós** szolgálat, 2023. 05.01-én pedig a **mentőkerékpáros** szolgálat is útjára indult.

Az induláskori koncepció lényege, igazodva a nemzetközi gyakorlathoz, hogy emeltszintű ellátót küldjenek a helyszínre a leggyorsabb úton. A **mentő-motorkerékpárral** történő mentés szezonális jelleggel, tavasztól ősziig tartó időszakban, nappal elérhető. Felszerelése hordágy, lélegeztetőgép kivételével, ALS szintű. Kezdetben a munkakör betöltéséhez orvos/mentőtiszt I. végzettség, „A” kategóriás vezetői engedély, nagyvárosi motorvezetői tapasztalat és PÁV I. vizsgálat volt szükséges.¹²⁶ A motorosok közlekedésünk egyik legsérülékenyebb résztvevői, ezért esetükben kiemelkedő szerepe van a képzésnek, legfőképpen, ha az a hétköznapiól eltérő módon, megkülönböztető fény- és hangjelzéssel valósul meg. Kezdetben és az indulás után is rendszeresen vettek részt **vezetésttechnikai tréningeken**, ami a motoros rendőrök oktatásával megegyező volt. Itt elméleti és gyakorlati ismeretanyagok átadására is sor került. A vezetés a szolgálati járművekkel történt, teljes felszereléssel. Külön hangsúlyt fektettek a **lassú**, de folyamatos **haladás** begyakorlására, továbbá a vészkikerülésre. Mindezen felül, **nagysebességű gyakorlásra** is lehetőség nyílt a Kakucs Ringen. 2011-től a képzések a fővárosi Safety-Hungary Silverkart Budapest Gokart és Rendezvény Központ tanpályán zajlanak mind a jelentkezőknek, mind a továbbképzésben részt vevők részére. A rendszeresített GPS készülékek megérkezése előtt, manuális módon az átlátszó tanktásban tárolt térképekből történt a tájékozódás, amely lassította az esetszerű közlekedés dinamikáját. A járművek tekintetében szolgálatba állt három darab *Yamaha FJR 1300A* (1298 cm³) motorkerékpár, majd *Honda ST 1300 Pan European* (1261 cm³) típusból szintén három darab 2010-től. A legváltozatosabb útviszonyok esetén is bevált modell lett a 2012-ben érkezett *Honda VFR 1200X Crosstourer* (1237 cm³).¹²⁷ Jelenleg kilenc darab *CRF 1100L Africa Twin 1100 cm³* áll a szolgálat rendelkezésére a napi mentőmunka során.¹²⁸

¹²⁶ Országos Mentőszolgálat, 2/2006. számú körlevél 1057/2006.

¹²⁷ DEBRÖDI GÁBOR: *Őrangyalok két keréken*. Magyar Mentőmotor Alapítvány, 2017. ISBN 978-963-12-7614-5 p. 7-33.

¹²⁸ NAGY NORBERT Országos Mentőszolgálat koordinátor Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján.

A **mentőrobogós** szolgálat kezdetben napi 12 órában, a fővárosban, a turisták által frekventált területen került szervezésre. A jelentkezők között eleinte nem volt felvételi eljárás keretében történő kiválasztási folyamat. Vezetéstechnikai képzést egy nap alatt teljesítették. Közlekedési szempontból szeretném kiemelni, hogy menet közbeni kommunikációs lehetőséggel nem voltak felszerelve, a hasábrádióon keresztül kapták az esetfeladatokat. A járműveket illetően kezdetben három darab *Yamaha Jog R* típusú segédmotoros kerékpárból állt. 2010-ben három darab *Yamaha Aerox R* segédmotoros kerékpár állt szolgálatba. 2013-ban nagyobb teljesítményű *Honda SH 300* (279 cm³) motorkerékpárok álltak szolgálatban. E járművek vezetéséhez már „A” kategóriájú vezetői engedély szükségeltetett és már megkülönböztető fény- és hangjelzéssel voltak ellátva. A gyakorlati képzés a Safety-Hungary Silverkart Budapest Gokart és Rendezvény Központ tanpályán két napos képzés keretében valósult, amely vizsgamotorozással zárult.¹²⁹

A segédmotoros kerékpárral történő mentés szabályozása is átalakult az idők során. 2011.08.01-i hatállyal módosult a mentési rendelet, amelytől lehetőség vált már a mopeddel történő mentésre is megkülönböztető jelzés nélkül. *„Mentő-mopeden az a személy foglalkoztatható, aki legalább a jogszabályban meghatározott mentőápolói szakképesítéssel rendelkezik, továbbá speciális 40 órás képzésben részesült és abból vizsgát tett, és a jármű vezetéséhez szükséges érvényes engedéllyel rendelkezik.”*¹³⁰ Mivel megkülönböztető fény- és hangjelzést gépjárműre lehet csak felszerelni, e járművek mentési esetfeladathoz történő vonulásaik során a hatályos jogi szabályozás alapján nem használhatták a megkülönböztető jelzések használatából eredő előnyöket. Volt rá törekvés, hogy jogszabálymódosítás történik, azonban erre nem került még sor. A moped szó az angol moped szóból eredeztethető, magyarul a segédmotoros kerékpárnak felel meg. Közlekedési jogszabályunkban mopedautóként¹³¹ szerepel a kifejezés, mely szintén segédmotoros kerékpárként van definiálva, azonban a mentésben használt járművek nem azonosak ezzel a járművel. Felszerelése mentőgépkocsi szintű (BLS ellátó) egészségügyi felszereléssel felszerelt (kivéve hordágy, lapáthordágy, hordszék, rögzítő sínek, vákummatrac, oxigénpalack, lepedők, takarók, ágytál, hánytál, vizeletgyűjtő kacsza)¹³²

¹²⁹ DEBRŐDI GÁBOR: *Őrangyalok két keréken*. Magyar Mentőmotor Alapítvány, 2017. ISBN 978-963-12-7614-5 p. 41-51.

¹³⁰ 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet a mentésről, 1. melléklet, Személyi feltételek 18.

¹³¹ a külön jogszabályban L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerekű segédmotoros kerékpár, amely zárt utasterű, több személy szállítására kialakított, kormánykerékkel és a gépkocsikban szokásos kezelőszervekkel van felszerelve.

¹³² 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet a mentésről, 1. melléklet, II/B. Mentőjárművek 11.

Tekintettel arra, hogy egyre inkább a nagyobb teljesítményű járművek kerültek beszerzésre, jelenleg a mentésben aktívan segédmotor kerékpáros mentés nincs.¹³³



17. ábra. Szolgáltatban a mentőkerékpár a Margit-szigeten (A szerző saját forrása)

A **mentőkerékpáros** mentés Magyarországon a fővárosi Margit-szigeten és Városligetben történik elsősorban. Jelenleg négy darab kerékpár áll rendelkezésre, amelyekből 2 darab teljesít szolgálatot 12 órában, mentőszakápoló vezetésével. A járművezetők egyedi munkaruhával, protektoros térdvédővel, fejkendővel, csuklóvédővel, könyökvédővel vannak ellátva. A felszerelés megegyezik a mentőgépkocsi felszerelésével szállító, hordozó eszközök kivételével (hordágy, hordszék).¹³⁴ Amennyiben a beteg/sérültnek intrahospitális ellátásra van szükséges elengedhetetlen az egyéb mentőerő általi támogatás. A mentőkerékpár körülbelül 25 km/h sebességre képes és 100 km-es hatótávban alkalmazható. Innovációként már mozgóőrségi feladatok ellátásában is bevetésre került, például a 2023-ban megrendezésre kerülő Atlétikai Világbajnokságon. A kerékpár környezetbarát, szinte hangtalan, BLS szintű támogatást képes nyújtani ezért további területeken, például kerékpárversenyek, futóversenyek, egyéb mozgó sportesemények dinamikus egészségügyi biztosítása területén kitűnően alkalmazható. A mentőegységnek

¹³³ NAGY NORBERT Országos Mentőszolgálat koordinátor Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján.

¹³⁴ Népszava Online https://nepszava.hu/3194388_mentobringa-omsz-beszerzes-probabevetes (Letöltés: 2024.08.29.)

további alkalmazási területe szintén vizsgálat alatt áll, úgy, mint a fővárosi belvárosi utcák, illetve a kiemelt turisztikai szezonban a Balaton településein. Külföldön, Londonban 2000-ben indult a kerékpáros mentés, külön egységük is működik a Cycle Response Unit.¹³⁵

A mentőkerékpáron jelenleg, annak oldalán 1-1 kék fényű megkülönböztető fényjelzés, elől 1-1 kék fényű megkülönböztető fényjelzés került elhelyezésre. A vonatkozó rendelet alapján megkülönböztető fény és hangjelzés csak gépjárműre szerelhető fel.¹³⁶ A kerékpár azonban nem gépjármű, hanem olyan legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti¹³⁷. A jogszabály szerint megkülönböztető fényjelzést a jármű legmagasabb pontjára kell elhelyezni és fényének minden irányban láthatónak kell lennie.¹³⁸ A közúti közlekedésben olyan kerékpár vehet részt, amely hangjelző berendezéssel van ellátva, amely csak csengő hangot adhat ki.¹³⁹ Ezen a kerékpáron ilyen nem található, hanem egy egyszólamú hangjelző berendezés. A megkülönböztető jelzés hangjelzésnek azonban váltakozó hangmagasságúnak kellene lennie. Tekintettel, arra, hogy a kerékpár nem gépjármű, jelenleg megkülönböztető fény és hangjelzés használatára nem jogosult, így a szabályokhoz igazodva azokat nem is használhatja mentési esetfeladathoz történő vonulása során.

Gyakorlati problémaként megemlítendő a **vagyonbiztonság** kérdése a mentőkerékpáros közlekedést illetően. A kerékpáron található a hátsó keréknél egy biztonsági szerkezet, amely megakadályozza a jármű hajtását, továbbá tartozéka egy speciális kerékpáros lakat is. Amennyiben a mentési helyzet úgy kívánja, a kerékpár a közterületről, lakáshoz is vonulhat. Kihívás elé állítja a járművezetőt a jármű gyors lezárása, hogy megakadályozva a jármű eltulajdonítását, továbbá nem teljes mértékben megoldott a rendszeresített eszközök egyszemélyi mozgatása a kerékpárról a beteg feltalálási helyére. Ha a kerékpár lezárásra került, a kerékpárnál maradt eszközökhöz bárki hozzáférhet, ha azok a kerékpár rendszeresített tárolóiban maradnak. A beteg feltalálási helyére juttatandó minimum

¹³⁵ London Ambulance Service, Cycle Response Unit, <https://www.youtube.com/watch?v=-LelcrsNTQs> (Letöltés: 2024.06.14.)

¹³⁶ 12/2007. (III. 13.) IRM rendelet a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól 1. § a) pont

¹³⁷ 1. számú Függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelethez

¹³⁸ 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről 66.§ (3)

¹³⁹ 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 116.§ c) pont

felszerelés szabványos eljárásrend¹⁴⁰ alapján BLS szintű mentőegység esetén a mentőhátizsák, félautomata külső defibrillátor (AED), amennyiben rendelkezésre áll motoros váladékszívó, betegfigyelő monitor. Utóbbi kettő nincs rendszeresítve a kerékpáron. Kézi váladékszívó berendezés része a moduláris egységeknek. A BLS szintű mentőgépkocsikon egy táska van rendszeresítve, amelynek egyszemélyi mozgatása egyszerűbb. Jelenleg a kerékpáron nem a mentőhátizsák, hanem annak tartalmával megegyező speciális kerékpártároló van rendszeresítve, különböző modulokkal, amelyek egyszemélyi mozgatása jelenleg nehezen kivitelezhető.

Jelenleg a mentési rendeletben nem szerepel a mentőegység típusok között a kerékpár.¹⁴¹ Mivel a közúti kerékpáros közlekedésnek speciális és sokrétű szabályai vannak és tekintettel arra, hogy a kerékpár vezetéséhez nem szükséges vezetői engedély sem, szükséges lenne egy egységes eljárásrend kidolgozása a közlekedés területét érintő iránymutatásokra. A nem közforgalomtól elzárt területen megvalósuló esethez történő vonulás során milyen szabályok vonatkoznak rá, hol közlekedjen, hogyan várakozzon. Megfontolandó lenne a működési területen tudatosítani, a kerékpáros szolgálat működését, ugyanis jelenleg tapasztalható, hogy nem ismerik a közlekedők e szolgálati ágát. A **mentőkerékpáros képzésnek** magába kell foglalnia a közlekedési ismereteket, speciálisan a kerékpáros ismeretek elsajátítását, fizikai alkalmasság vizsgálatát, közúti kerékpáros forgalmi vezetést, alacsony sebességű kerékpáros vezetési készségek elsajátítását, illetve csoportos kerékpározási ismereteket. A képzés elvégzésére különösen nagy hangsúlyt kellene fektetni abban az esetben, amennyiben a jelentkezőnek nem rendelkezik vezetői engedéllyel egyetlen kategóriában sem.

7. Nemzetközi kitekintés, innováció

7.1. Fejlesztések

A ZalaZONE járműipari teszt pályán különféle fejlesztések zajlottak. A győri Széchenyi István Egyetem közreműködésével egy **előfutár drónt** teszteltek. A koncepció lényege

¹⁴⁰ Országos Mentőszolgálat, Oktatási portál, Szabványos eljárásrendek
https://oktatas.mentok.hu/pluginfile.php/102650/mod_resource/content/2/A%20beteg%20feltal%C3%A1l%C3%A1si%20hely%C3%A9re%20juttatand%C3%B3%20minimum%20felszerel%C3%A9s.pdf
(Letöltés: 2024.08.22.)

¹⁴¹ 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet a mentésről 3. § 2. bekezdés

hogy fentről figyelemmel kíséri a megkülönböztető fény és hangjelzéssel vonuló járművet a drón és figyelmeztetést ad kialakuló veszélyhelyzet esetén.¹⁴² Üdvözlendő problémamegoldás, elsősorban urbanizált környezetben, de a fejlesztés országúti környezetben is vizionálható. A másik fejlesztés alatt álló üdvözlendő terület a **forgalomirányító fényjelző készülékek és a megkülönböztető fény és hangjelzést használó járművek együttműködése.**

Továbbá már lehetőség van arra is, hogy a megkülönböztető jelzéssel közlekedő járművek vonulásuk során figyelmeztető jelzést küldjenek aktuális a vonulási útirányukba eső közeli járművezetőknek. A rendszer a **HAAS Alert Safety Cloud** Európai elterjedése folyamatban van, bízunk benne, hogy a rendszer bővülni fog. Magyarországon a Pest Megyei Kutató-Mentő Szolgálat különleges kutató-mentő gépjárműve van felszerelve ezzel a rendszerrel, ami 30 másodperccel jelzést ad a járművezetőnek a központi kijelzőn az érkező beavatkozó egységről.¹⁴³

Hamarosan új dimenziók érkeznek a közlekedésbe, amely számos megválaszolandó problémára keresi a választ. Megjelennek az **önvezető autók**, amelyek alapjaiban változtatják meg a közlekedésünket. A megkülönböztető jelzéssel közlekedő járművek integrálása a megváltozott környezetbe kiemelendő megoldásra váró probléma.

7.2. Signal 112

Látogatóként részt vettem 2024.03.09-én, Ausztriában, Oberwartban megrendezésre kerülő Signal 112 nevű *Nemzetközi szakvásár tűzoltóknak és mentőknek c.* eseményen.

A kiállítás remek információforrás, mindemellett alaklom nyílt nemzetközi tapasztalatcserére, elsősorban Ausztria, és



18. ábra SiFaT szimulátor (Forrás: a szerző saját képe)

¹⁴² Széchenyi István Egyetem honlapja, <https://www.uni.sze.hu/post/mert/005/071aut/005/0051-15-seg%C3%ADve-mutakozott-be-a-sz%C3%A9chenyi-egyetem-r%C3%A9szv%C3%A9tel%C3%A9vel-fejlesztett-el%C5%91fut%C3%A1r-dr%C3%B3n> (letöltés dátuma: 2024.06.13.)

¹⁴³ Pest Vármegyei Kutató-Mentő Szolgálat – HUNGO
https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=810261264480610&id=100064902303612
Letöltés: 2024.08.25.)

Németország területét illetően mind a közlekedést, járműgyártást és technikai fejlesztések területét magába foglalóan.

Kipróbáltam a **SiFaT** közúti biztonsági szimulátort, amely kifejezetten „kéklámpás” járművezetők képzését hivatott fejleszteni. A szimulátoros tesztvezetést vezénylő operátort tapasztalatairól kérdezve elmondta, hogy Németországban egyre inkább elterjedtebbek ezek az eszközök. Hatékonyságuk a könnyű szállíthatóságukban és az egyre inkább valóság-hű technikai megvalósításukban rejlik. Azon „kéklámpás” járművezetőknek, akik kezdők a szakmában fontos a megfelelő technikai felkészítés elvégzése, a biztonságos környezetben történő rutinszerzés, azoknak, akik pedig hosszabb ideje űzik hivatásukat az elérendő cél a rossz gyakorlatból eredő hibás technikák kiküszöbölése. A vásár kiállítási részén egy „C” járművezetői kategóriára tervezett elsősorban katasztrófavédelmi beavatkozó egységek részére kialakított szimulátor volt jelen. A vizuális modulja alkalmas volt mentőautó vezetését szimuláló tesztvezetés lebonyolítására is, amelyet ki is próbáltam, azonban a kezelőpanelek a nagyméretű jármű sajátosságait hordozták magukon (kisebb gyorsulási lehetőség, nagyobb kormány, magasabb súlypont). Úgy gondolom, hogy a képzési formát megfontolandó lenne bevezetni saját képzési gyakorlatunkba is, ahogy azt már fentebb részleteztem.

A mentőkerékpárok megjelenése után megfontolandó lehet a **mentő segwayek** alkalmazásának bevezetése is urbanizált környezetben. A Signal 112 rendezvényen volt lehetőség a kipróbálására és gyakorlati alkalmazhatóságának bemutatására. Jelenleg Magyarországon azonban még nincs meg a megfelelő jogszabályi környezet ezen eszközök alkalmazására sem a polgári, sem a hivatásos alkalmazási területet illetően.

A vonatkozó szakirodalom, a szakma neves képviselőinek álláspontját figyelembe véve, kiegészítve a saját szakmai tapasztalattal és empirikus kutatás eredményeivel a következő észrevételeket, gyakorlati javaslatokat osztom meg.

7.3. Nemzetközi mentőgyakorlat

E részfejezetben szeretnék írni a szomszédos országunk Románia azon belül is hozzánk magyarokhoz szívéhez közel álló **Hargita** megye szívében működő állami Mentőszolgálatról. A gépkocsivezetői munkakört illetően elvárás a hat éves hivatásos „C”

kategóriás vezetői engedély megléte. A **felvételi** vizsga KRESZ, vezetéstechnika, elsősegély ismereti vizsgából áll. A felvételi vizsga sikeres abszolválását követően a próbaidő időtartama egy hónapban kerül megállapításra. **Továbbképzést** illetően, minden évben egy elméleti tesztlap, majd szituációs betegellátás-gyakorlat teljesítése kötelező. A betegszállító egységeket használják az újonnan felvett gépkocsivezetők tanítására is. Hargita megyében 17 mentőállomás működik, ezek közül négy állomáson nevezetesen Csíkszeredában, Székelyudvarhelyen, Maroshévízen és Székelykeresztúron huszonnégy órás rohamkocsi is. 2015-ben a kivonulók létszáma 285 fő, gépjárműállománya 64 fő, ideértve a tartalék járműveket is. A nevezett évben 30 744 mentő esetfeladatot és 1 242 004 km-t teljesítettek. Hasonlóan a magyar mentőgyakorlathoz, a járművek szolgálatok közötti átvétele szemlelap kitöltésével zárul. A kivonulók 12 órás szolgálatokban szerveződve látják a mentőfeladatokat.¹⁴⁴

8. Összegzés

Összefoglalva megállapítást nyert, hogy szükséges foglalkozni a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel történő közlekedés szabályozásával. A téma fontosságát jelzi, hogy a közlekedési balesetek, a gyorshajítás és a megkülönböztetett módon történő közlekedés már a szervezett mentés hajnalán is kiemelkedő szerepet kapott, több ízben szabályozásra került. Az idők során a fejlődés ütemét nyomon követve látható egy nagy ívet rajzoló fejlődés, átalakulás, azonban a mentés mind elsődleges szempont mindig előtérben maradt.

Kutatásom során vizsgáltam a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel történő közlekedés veszélyeit egykoron és napjainkban. Felmértem a járművezetők sebességgel, közlekedési balesetekkel kapcsolatos adatait és a képzésekhez való hozzáállásukat. Áttekintettem az újonnan bevezetett mentőjárművek kötelező sebesség csökkentését. Rávilágítottam többek között az Alapképzés és továbbképzések fontosságára, 24 órás munkavégzés veszélyeire, a BLS és ALS egységeken történő kiválasztási szempontokra, a fedélzeti kamerákban rejlő további oktatási lehetőségekre, a szakami versenyekben rejlő fejlődési potenciálra, a munkakörök közötti átjárhatóság témájában felmerült problémákra, azok megoldási javaslataira a még biztonságosabb szolgálatteljesítés érdekében.

¹⁴⁴ DEBRŐDI GÁBOR: *Mentők a Hargitán, Jubileumi kiadvány A Hargita Megyei Mentőszolgálat húsz éves fennállása alkalmából (1995-2015)*. Magyar Oxyologiai Társaság, Budapest, 2017. ISBN 978-963-12-8895-7 alapján

Az Országos Mentőszolgálat, Magyarország legnagyobb egészségügyi intézménye, 2023-ban ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját. Az induló 76 darab mentőállomás mára **256** darabra növekedett. Jelenleg a mentőegységek évente mintegy **40 millió kilométert** tesznek meg, az ellátott betegek száma pedig meghaladja az **1 milliót**. Naponta több, mint 3000 darab ellátandó feladattal néz szembe a szolgálat, amelynek harmada csak a fővárosi területén történő betegellátás.¹⁴⁵

Hiszem, hogy e dolgozat elkészítésével hozzájárulhatok a megkülönböztető jelzésekkel történő közlekedés biztonságának-, ezáltal a betegellátás biztonságának a fokozásához, felhívhatom a figyelmet e speciális közlekedési terület szabályozásának fontosságára, hiányosságaira, veszélyeire. Bízom benne, hogy a jelmondatunk: *„Hívás az életért!”*, mint az e mögötti mély gondolatok mindig emlékeztetik a Bajtársakat a küldetéstudatunkra és méltán büszkén szolgáljuk az elődeink által megkezdett szolgálati tevékenységet.

Járhatunk bárhol a világon, váratlan mentési esemény az életünk minden területén előfordulhat. A tisztelt Olvasó biztos lehet abban, hogy az Országos Mentőszolgálat **készen áll** e feladatra az év 365 napján, a nap 24 órájában, időjárástól, napszaktól, társadalmi hovatartozástól mentesen, immáron 76 éve, hogy a bajba jutott embertársaink segítségére siessen.

Az új közlekedési jogszabály hajnalán reménykedek abban, hogy a változtatás után közlekedési kultúránk fejlődik, a közlekedés szereplői között az együttműködés tovább javul, ezáltal a megkülönböztető fény-, és hangjelzéssel történő közlekedés biztonsága tovább erősödik.

¹⁴⁵ DR. GOLOPENCZA PÁL Országos Mentőszolgálat, Szolgálatvez. Főorvosi és Szuperügy. Osztály szolgáldirányító főorvos Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

9. Irodalomjegyzék

9.1.Szakirodalom

Debrődi Gábor: A magyarországi mentésügy története (1769-2012), Magyar Oxyologiai Társaság, 2012. ISBN 978-963-08-3887-0

Debrődi Gábor: Budapest mentéstörténetének első négy évtizede az országos mentésszervezés koráig, (1887-1926), a szerző magánkiadása, Budapest, 2024. ISBN 978-615-02-0383-6

Debrődi Gábor: Hét évtized a magyarországi mentés történetéből. 70 éves az Országos Mentőszolgálat. Jubileumi kiadvány, Országos Mentőszolgálat, Budapest, 2018. ISBN 978-615-00-1921-5

Debrődi Gábor: Mentők a Hargitán, Jubileumi kiadvány A Hargita Megyei Mentőszolgálat húsz éves fennállása alkalmából (1995-2015), Magyar Oxyologiai Társaság, Budapest, 2017. ISBN 978-963-12-8895-7

Debrődi Gábor: Őrangyalok két keréken, Magyar Mentőmotor Alapítvány, 2017. ISBN 978-963-12-7614-5

Dr. Melegh Gábor: Gépjárműszakértés, Maróti Könyvkiadó, 2004. ISBN 963-90-0566-2

Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 4. hatályosított, bővített kiadás, Budapest, 2021. p. 504. ISBN 978-963-258-518-5

Kopiás András Gábor: KRESZ TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS az 1890-től napjainkig tartó 125 évben, Hungária Veszélyes Áru Mérnöki Iroda Kft. 2015, ISBN: 978-963-89073-8-7

Major Róbert: Közlekedésrendészet, Nemzeti Közszerológati Egyetem, egyetemi tankönyv, Budapest, 2016. ISBN 978-615-5527-88-3

9.2.Jogi normák

- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 1997. évi CLIV. törvény az egészségügyről
- 2003. évi LXXXIV. törvény az egészségügyi tevékenység végzésének egyes kérdéseiről
- 2012. évi I. törvény a munka törvénykönyvéről
- 2020. évi C. törvény az egészségügyi szolgálati jogviszonyról

- 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról
- 444/2017. (XII. 27.) Korm. rendelet a közúti járművezetők pályalkalmassági vizsgálatáról

- 1/1953. (XII.4.) B.M. sz. rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról
- 2/1962. (IX.29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- 5/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról
- 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
- 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról
- 5/2006. (II. 7.) EüM rendelet a mentésről
- 12/2007. (III. 13.) IRM rendelet a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól
- 528/2020. (XI. 28.) Korm. rendelet az egészségügyi szolgálati jogviszonyról szóló 2020. évi C. törvény végrehajtásáról

- 60/2010 (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól
- 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás A mentési tevékenységet végzők kompetencia listájáról és munkaköri leírásáról szóló 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás 2. sz. melléklete

- 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás A mentési tevékenységet végzők kompetencia listájáról és munkaköri leírásáról szóló 22/2022. (08.09.) számú Főigazgatói Utasítás 4. sz. melléklete

9.3.Egyéb források

Országos Mentőszolgálat körlevelei:

- 9. számú körlevél 771/1949.
- 12. számú körlevél 3583/1949.
- 13. számú körlevél 6003/1949.
- 18. számú körlevél 13.190/1949
- 33. számú körlevél 3042/34/33/1950.
- 74. számú körlevél 3042/34/74/1951.
- 98. számú körlevél 83/7/1952.
- 101. számú körlevél 83/10/1952.
- 133. számú körlevél 83/18/1953.
- 154. sz. körlevél 8316/1954.
- 163. számú körlevél 83/7/1955.
- 190. számú körlevél. 3/4/1957.
- 199. számú körlevél 83/13/1957.
- 213. számú körlevél 83/11/1958.
- 219. sz. körlevél 83/3/1959.
- 255. számú körlevél 83/10/1961. A mentőgépkocsikra vonatkozó műszaki rendelkezések.
- 382. számú körlevél 83/5/1970. Az 1969. évi közlekedési események értékeléséről
- 395. számú körlevél 83/1/1971.
- 437. számú körlevél 1242/1974.
- 574-2 körlevél Mentő-gépkocsivezetői továbbképzés 1985/86.
- 588-2. számú körlevél 1417/1986.
- 1220/1994. 1. számú körlevél
- 7/2000. számú körlevél 2000. december 28.

Egyéb forrásanyagok:

Bíróági Határozatok Gyűjteménye, <https://eakta.birosag.hu/anonimizalt-hatarozatok> Bfv. II. 569/2019/6. [38] (2024.08.30.)

Dr. Golopencza Pál, Országos Mentőszolgálat, Szolgálatvez. Főorvosi és Szuperügy. Osztály szolgálairányító főorvos Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

Egészségvonal Online <https://egeszsegvonal.gov.hu/u-u/1988-ujraelesztes.html> 2024.09.06.

Gyermekrohamkocsi közösségi oldala, <https://www.facebook.com/gyermekrohamkocsi/posts/%C3%A1prilis-11-%C3%A9n-a-szent-m%C3%A1rton-gyermekment%C5%91-szolg%C3%A1lat-az-mfb-magyar-fejleszt%C3%A9si-ba/823172219851815/> (2024.08.31.)

GYÖRFI PÁL, ORSZÁGOS MENTŐSZOLGÁLAT, KOMMUNIKÁCIÓS OSZTÁLY OSZTÁLYVEZETŐ NYILATKOZATA A DRIVING CAMP HIVATALOS YT CSATORNÁJA ([HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=B81W6-lpHs8](https://www.youtube.com/watch?v=B81W6-lpHs8) MEGTEKINTÉS DÁTUMA: 2024.06.23.)

Hongwei Hsiao, Joonho Chang, Peter Simeonov: Preventing Emergency Vehicle Crashes: Status and Challenges of Human Factors Issues, Human Factors, 2018. november 7. p. 1048-1072. DOI: 10.1177/0018720818786132 (2024.08.30.)

<https://www.boon.hu/boon-szirena/2016/05/mentovezetok-versenye-tiszaújvárosban> (letöltés dátuma: 2023.06.13.)

<https://www.portfolio.hu/uzlet/20120102/nem-csak-a-villamos-a-mento-is-lehet-sarga-160749> (letöltés dátuma: 2024.06.17.)

Közlekedésbiztonsági Szervezet honlapja, <http://www.kbsz.hu/j25/hu/szervezetuenk> (letöltés dátuma: 2024.08.19.)

Központi Statisztikai Hivatal, *Mentőfeladatok és betegszállítás*, https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0020.html (2024.08.21.)

Központi Statisztikai Hivatal, Személy sérüléssel közlekedési balesetek az előidéző okok szerint 2001-től https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0063.html (megtekintés dátuma: 2024.08.21.)

Központi Statisztikai Hivatal: A betegellátásban közvetlenül részt vevő, mentőfeladatok végrehajtására kijelölt mentőgépkocsi.

https://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=220&p_ot_id=200&p_obj_id=1279 (2024.08.22.)

Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési balesetek 1990-től
https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html (2024.08.21.)

London Ambulance Service, Cycle Response Unit, <https://www.youtube.com/watch?v=-LelcrsNTQs> (megtekintési idő: 2024.06.14.)

Magyar Gyermekmentő Alapítvány honlapja, <https://www.mgya.org/hirek/uj-gyermek-mento-orvosi-kocsit-allit-szolgalatba-a-magyar-gyermekmento-alapitvany> (letöltés dátuma: 2024.06.20.)

Medical Online https://medicalonline.hu/cikk/valtozasok_a_mentoszolgalatnal
(2024.08.30.)

Mentőversenyről szóló tudósítás <https://www.boon.hu/boon-szirena/2016/05/mentovezetok-versenye-tiszaujvarosban> (letöltés dátuma: 2023.06.13.)

Mocsári Tibor: A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára, doktori értekezés, 2012.

Nagy Norbert Országos Mentőszolgálat koordinátor Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján.

Népszava Online https://nepszava.hu/3194388_mentobringa-omsz-beszerzes-probabevetes (2024.08.29.)

Nilsson, Göran: Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund. 2004.

Országos Mentőszolgálat élő tudósítása a Groupama tanpályáról
<https://www.facebook.com/orszagosmentok/videos/537734696669866> (megtekintés dátuma: 2024.06.21.)

Országos Mentőszolgálat, 70 éves a rohamkocsi
<https://www.facebook.com/orszagosmentok/posts/%EF%B8%8F70-%C3%A9ves-a-rohamkocsi%EF%B8%8Faz-els%C5%91-k%C3%ADs%C3%A9rleti-rohamkocsi-a-helysz%C3%ADnre-kivitt-k%C3%B3rh%C3%A1z-a/869093971689234/> (2024.08.22.)

Országos Mentőszolgálat, Foglalkoztatotti létszámok https://www.mentok.hu/wp-content/uploads/2024/05/2024_1_nev_OMSZ_pr.pdf (letöltés dátuma: 2024.06.11.)

Országos Mentőszolgálat, Humánstratégiai és Humánerőforrás Igazgatóság
Humánerőforrás Osztály tájékoztatása

Országos Mentőszolgálat, Igazgatási és Jogi Osztályvezető Javaslat, Budapest, 1991.10.22.

Országos Mentőszolgálat, Oktatási portál, Szabványos eljárásrendek
https://oktatas.mentok.hu/pluginfile.php/102650/mod_resource/content/2/A%20beteg%20feltal%C3%A1l%C3%A1si%20hely%C3%A9re%20juttatand%C3%B3%20minimum%20felszerel%C3%A9s.pdf (2024.08.22.)

Országos Mentőszolgálat, Tájékoztató, 314/G/82, 1982. április

Országos Mentőszolgálat: Szervezeti és Működési Szabályzata
https://www.mentok.hu/wp-content/uploads/2021/10/2_2020_02_04-sz.-Foigazgatoi-Utasitas_Orszagos-Mentoszolgalat-Szervezeti-es-Mukodesi-Szabalyzata.pdf
(2024.08.22.)

Őri-Kiss Zsolt Országos Mentőszolgálat, Közép Magyarországi Régió megyei műszaki vezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

Pest Vármegyei Kutató-Mentő Szolgálat – HUNGO
https://www.facebook.com/story.php/?story_fbid=810261264480610&id=100064902303612 (2024.08.25.)

Simor Miklós Országos Mentőszolgálat egykori Gépjármű Osztályvezető Bajtárs által adott szóbeli adatközlés alapján

Széchenyi István Egyetem honlapja,
<https://www.uni.sze.hu/post/ment%C5%91aut%C3%B3t-is-seg%C3%ADtve-mutatkozott-be-a-sz%C3%A9chenyi-egyetem-r%C3%A9szv%C3%A9tel%C3%A9vel-fejlesztett-el%C5%91fut%C3%A1r-dr%C3%B3n> (letöltés dátuma: 2024.06.13.)

Takács Péter egészségügyi államtitkár nyilatkozata
https://medicalonline.hu/eu_gazdasag/cikk/takacs_peter__hat_ev_ala_csokken_a_a_mentoautok_atlageletkora (letöltés dátuma: 2024.06.13.)

Torbágyi Pál, Országos Mentőszolgálat egykori megyei műszaki vezető Bajtárs

10. Ábrajegyzék

1. ábra Nysa a Veteránjármű kiállításon (A szerző saját forrása)	10
2. ábra Az első reflexcsíkkal ellátott mentőjármű (Forrás: Simor Miklós felvétele)	14
3. ábra Kérdőíves kutatás műszaki állapotra vonatkozó kérdésének illusztrálása (Forrás: a szerző szerkesztése)	23
4. ábra Jelenleg használatban lévő Mercedes Sprinter mentőgépkocsi (Forrás. OMSZ)	26
5. ábra Az alapképzés tanúsítványa (A szerző saját forrása)	31
6. ábra Továbbképzés elvégzését igazoló tanúsítvány (A szerző saját forrása)	32
7. ábra Kötelező éves adatvédelmi képzés elvégzését igazoló tanúsítvány (a szerző saját forrása)	32
8. ábra Kötelező éves munka, tűz, körny.véd. képzés elvégzését igazoló tanúsítvány (a szerző saját forrása)	32
1. táblázat Kivonulási idők bemutatása (a szerző saját forrása)	34
2. táblázat Kérdőíves kutatás nemek szerinti megoszlása (Forrás: a szerző saját szerkesztése)	38
3. táblázat Kérdőíves kutatás iskolai végzettség szerinti megoszlása (Forrás: a szerző saját szerkesztése)	39
9. ábra Közlekedési balesetek megoszlása a kitöltők között (Forrás: a szerző saját szerkesztése, a Google Forms ábrájával)	39
10. ábra Okozott balesetek a szolgálati évekkal arányosítva (Forrás a szerző saját szerkesztése)	41
11. ábra Halálos mentőbaleset helyszíni felvétele Forrás: (https://www.autoszektor.hu/hu/content/gyanusítottkent-hallgattak-ki-zebran-gazolo-bekescsabai-mentost letöltés ideje: 2024.09.04.)	43
12. ábra Az új belépők felvételi eljárásának ábrája (a szerző saját forrása)	49
13. ábra. Az új belépők Alapképzése járművezetés tekintetében (Forrás: a szerző saját szerkesztése)	50
14. ábra Járművezetői szakmai felkészültség adatainak ábrázolása (Forrás: a szerző szerkesztése)	54
15. ábra A kitöltők motivációs adatainak ábrázolása (Forrás: a szerző szerkesztése)	55
16. ábra. Kitöltők véleménye a továbbképzések fontosságáról (Forrás: a szerző szerkesztése)	55

17. ábra. Szolgálatban a mentőkerékpár a Margit-szigeten (A szerző saját forrása).....	64
18. ábra SiFaT szimulátor (Forrás: a szerző saját képe).....	67

11. Melléklet

A kérdőíves kutatás kérdései a következők voltak:

Szolgáltatelljesítésre vonatkozó információk - I. rész

1. Első vezetői engedélyének megszerzési éve:

2. Mely vezetői engedély kategóriákkal rendelkezik?

- „AM” kategória
- „A1” kategória
- „A2” kategória
- „A” korlátozott kategória
- „A” kategória
- „B1” kategória
- „B” kategória
- „BE” kategória
- „C1” kategória
- „C1E” kategória
- „C” kategória
- „CE” kategória
- „D1” kategória
- „D1E” kategória
- „D” kategória
- „DE” kategória
- „TR” trolibusz
- „K” kategória
- „T” kategória
- Egyéb

3. Az Országos Mentőszolgálatnál

levezett kilométerek száma:

- < 50.000 km
- 50.000 - 100.000 km
- 100.001 - 250.000 km
- 250.001 - 500.000 km

- 500.001 - 1.000.000 km
- > 1.000.000 km

4. Hol található az Ön állandó szolgálati helye?

- DAR - Bács-Kiskun vármegye
- DAR - Békés vármegye
- DAR - Csongrád-Csanád vármegye
- DDR - Baranya vármegye
- DDR - Somogy vármegye
- DDR - Tolna vármegye
- ÉAR - Hajdú-Bihar vármegye
- ÉAR - Jász-Nagykun-Szolnok vármegye
- ÉAR - Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye
- ÉMR - Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye
- ÉMR - Heves vármegye
- ÉMR - Nógrád vármegye
- KDR - Komárom-Esztergom vármegye
- KDR - Fejér vármegye
- KDR - Veszprém vármegye
- KMR - Budapest
- KMR - Pest megye

- NYDR - Győr-Moson-Sopron vármegye
- NYDR - Vas vármegye
- NYDR - Zala vármegye

5. Mióta teljesít járművezetőként szolgálatot Országos Mentőszolgálatnál?

- Próbaidős
- Kevesebb, mint 1 év
- 1 - 3 év
- 3 - 5 év
- 5 - 10 év
- Több mint 10 év

6. Milyen munkarendben dolgozik?

- Teljes munkaidő
- Részmunkaidő
- Önkéntes

7. Milyen időbeosztásban dolgozik?

- Egyéb:
- 24/12 óra
- Csak 12 óra
- Csak nappali szolgálat
- Csak éjszakai szolgálat

8. Milyen közúti mentőegységen teljesít szolgálatot?

- Mentőgépkocsi (BLS)
- Eset/rohamkocsi (ALS)
- MOK/MTK
- ROBOGÓ
- MOTOR
- KERÉKPÁR
- Ügyeleti MOK/MTK
- Egyéb:

9. Közlekedik „kéklámpával” az Országos Mentőszolgálat mentési tevékenységén kívül?

- Igen
- Nem

Feladatellátással kapcsolatos információk - II. rész

10. A járművek sebességének nem megfelelő megválasztása kiemelt baleseti ok. Ön egyetért vagy nem ért egyet azzal, hogy a "kéklámpás" járművek sebessége kiemelt szabályozás alá esik?

- Igen
- Nem

11. Ön egyetért vagy nem ért egyet azzal, hogy a járművek folyamatosanrögzítő fedélzeti kamerával vannak felszerelve?

- Igen
- Nem

12. Többségében pozitív vagy negatív tapasztalatai vannak a mentősávok kialakításával kapcsolatban?

- Pozitív
- Negatív

13. Szolgálatban eltöltött ideje alatt kapott már büntetést sebességtúllépés miatt?

- Egyszer
- Kétszer
- Kettőnél többször
- Nem kaptam büntetést
- Évente többször
- Általában évente egyszer
- Általában kétévente egyszer

14. Szolgálati tevékenységével összefüggésben történt közlekedési balesete?

- Nem történt
- Egyszer
- Kétszer
- Kettőnél többször

15. Amennyiben történt közlekedési balesete (ha több, akkor a legsúlyosabb esetet ideértve), kérem, válaszoljon a következő kérdésekre: Igen vagy nem?

- Esethez vonulásközben történt?
- A személyzetén kívül másszemélytartózkodott a járműben?
- Légzsákok kinyíltak?
- Személyisérülés történt?
- Az eseménylezárásakor az Ön felelősségét megállapították?
- Felelősnek érezte önmagát?

16. Melyek azok a szituációk, amelyek arra készítetik, hogy jelentős mértékben átlépje a sebességet "kéklámpás" közlekedés során?

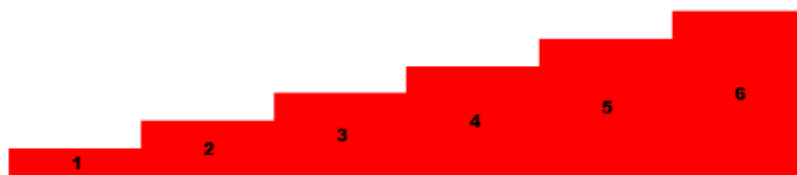
- Egyéb:
- saját életével párhuzamba vonható esetkor
- közúti baleset
- gyermekekkel kapcsolatos feladat
- tömeges katasztrófák
- közeli hozzátartozó/barát/ismerős ellátása
- suicid eset
- az Önnel azonos életkorú betegek ellátása
- megfelelési kényszer
- emocionális ösztönzés hatására
- kritikus állapotú személy
- nincs ilyen szituáció

Képzésekkel kapcsolatos információk - III. rész

17. Kérem, válaszoljon az alábbiakra: Igen vagy nem?

- Szüksége lenne további belsőszakmai (járművezetéssel kapcsolatos) továbbképzésekre?
- Részt vett-e külső szakmai továbbképzésen szolgálati ideje alatt?
- Hajlandó lenne részt venni ingyenes szakmai továbbképzésen szabadidejében?
- Ön szerint szigorúbb engedélyekhez kellene kötni a járművezetői tevékenységet?

18. Kérem, értékelje a következőket:



- Mennyire fontos a mentődolgozók elméleti és gyakorlati továbbképzése?
- Mekkora a motivációja, hogy szakmai képzésen vegyen részt?
- Jelenleg milyenre értékeli saját járművezetői szakmai felkészültségét?
- Milyennek tartja a járművek műszaki állapotát?
- Munkaköréhez kapcsolódó probléma esetén mennyire elégedett a szakmai támogatással?

19. Az alábbiak közül melyek a fontosak szakmai felkészültségének fejlesztése érdekében:

- Egyéb:
- workshopok
- mentőversenyek
- elméleti előadások, megtörtént esetek elemzése
- gyakorlati oktatás - közlekedési szituációk modellezése
- vezetéstechnikai tréning
- műszaki ismeretek
- mentálhigiénés tréning
- teljesen felkészültnek érzem magam, nincs szükségem további segítségre

Szociodemográfiai jellemzők - III. rész

20. Az Ön neme:

- Férfi
- Nő

21. Az Ön életkora:

22. Legmagasabb iskolai végzettsége:

- Általános iskola 8. osztálya

- Középfokú végzettség érettségi nélkül, szakmai végzettséggel
- Középfokú végzettség érettségivel, szakmai végzettség nélkül
- Középfokú végzettség érettségivel, szakmai végzettséggel
- Felsőfokú végzettség, főiskola vagy alapképzés
- Felsőfokú végzettség, egyetem vagy mesterképzés
- Posztgraduális képzés