

XXXII. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had-és Rendészettudományi Szekció
Gödöllő, 2015. április 15-17.
Szent István Egyetem Gazdaság-és Társadalomtudományi Kar
Nemzeti Közsolgálati Egyetem

EGY NYOMON HALADÓ RENDŐRJÁRŐRŐK

Jelige: Yorki

2013. november

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés.....	4
1. A közlekedésrendészeti szolgálati ág	5
2. A közlekedésrendészet történeti fejlődése	7
2.1 <i>A múlt.....</i>	7
2.2 <i>A kísérők</i>	7
3. Interjú Kemenes Miklós nyugállományú r. ezredessel.....	10
4. Nemzetközi kitekintés	11
5. Közlekedéspolitikai koncepciók	14
5.1 <i>Első Fehér Könyv.....</i>	14
5.2 <i>Második „Fehér könyv”, mint hatályos közlekedésbiztonsági koncepció.....</i>	15
5.3 <i>Magyar közlekedéspolitika</i>	16
6. Motorkerékpáros rendőr feladatai	17
7. Motorkerékpáros szolgálat előnyei és hátrányai.....	21
8. A motorkerékpáros rendőrök képzése	23
8.1 <i>Motoros alaptanfolyam</i>	25
8.2 <i>BMW R 900 RT Police és Yamaha FJR 1300 AP szolgálati motorkerékpár-vezetői képzés</i>	27
8.3 <i>Engedélymegújító képzés</i>	28
8.4 <i>Rendőrök szinten tartó képzése</i>	29
9. Vezetéstechnikai trainig, motoros találkozók civil motorosok számára.....	30
9.1 <i>Balesetek száma okozók szerint.....</i>	31
9.2 <i>Motorosok tizparancsolata.....</i>	32
9.3 <i>Nemzetközi Harley Davidson fesztivál.....</i>	33
9.4 <i>Balaton Ride</i>	33
10 Motorkerékpárok, segédmotor-kerékpárok más szakterületen történő alkalmazása	35

<i>10.1 Egészségügyi felszerelések a motoron</i>	<i>36</i>
10.1.1 A bal oldali táskák tartalma:	37
10.1.2 A jobb oldali táskák:	37
10.1.3 „Doboz tetőben:	38
10.1.4 A top case-ben.....	38
<i>10.2 Polgárőrség.....</i>	<i>39</i>
11. Versenyek és eredmények	40
12. Kerékpáros járőrszolgálat.....	42
<i>12.1 A Zalaegerszegi Rendőrkapitányság kerékpáros járőrszolgálatát</i>	<i>43</i>
13. A személyes példamutatásról.....	45
14. Javaslatok	46
15. Epilógus	49
Összegzés	50

Bevezetés

„Ha még nem láttad a feleségedet, amikor rámosolyog a közlekedési rendőrré, akkor még nem láttad a legszebb mosolyát.”

Kin Hubbard

Mi sem tükrözhetné jobban a közlekedésrendészeti szolgálati ág iránti elköteleződésemet, mint a fenti idézet?! Első olvasásra humorosnak és elfogultnak tűnhet, de a személyes tapasztalatom alátámasztja e kedves sorokat. Talán a szakma iránti elhivatottságból, vagy a motorok iránti érdeklődésemből adódik, de ha meglátok egy közlekedési rendőrt, aki még ráadásul motoros is egyben, akkor akarva akaratlanul is elmosolyodok, ezért lett dolgozatom témája az „Egy nyomon haladó rendőr járőrök”, vagyis a motoros és kerékpáros járőrszolgálat.

A XX. században, különösen a második felében a motorizációs folyamat rohamosan elárasztotta hazánkat is, aminek köszönhetően oly mértékben megnövekedett az emberek mobilitása, hogy minden addigi elképzelést felülmúlt. A járműállomány rohamosan növekedni látszott. A közúti közlekedés akkor és most is primátust élvezett, ugyanis a közlekedés, a dolgok és személyek szállításában közel 70%-os részarányt képez, és a Rendőrség alapvető feladata a közlekedésbiztonság fenntartása, növelése, amelyben kiemelt szerepet szánok a motoros járőrszolgálat bemutatásának.

Dolgozatom célja tehát, hogy választ találjak arra a kérdésre, hogy miként növelhető a motoros járőrszolgálat hatékonysága, állományának létszáma, technikai fejlettsége, milyen további intézkedések szükségesek, hogy hazánk motoros rendőrsége még kiemelkedőbb teljesítményről lehessen beszámolni? A közlekedés biztonságát, valamint a szabálysértések, bűncselekmények megelőzését szem előtt tartva szeretném bizonyítani, hogy hazánkban a motoros rendőri szolgálat milyen fontos szerepet játszik a fent említett feladatok ellátásában.

1. A közlekedésrendészeti szolgálati ág¹

A közlekedésrendészeti szolgálati ág elsődleges célja a közlekedés biztonságosabbá tétele, mind a közúti, a vízi, valamint a légi közlekedésre kiterjedően. Az intézkedések elsősorban a személysérüléssel járó balesetek megelőzésére irányulnak. A legtöbb baleset a közutakon történik, emiatt a feladatok legnagyobb részét a közúti közlekedésbiztonság növelésével kapcsolatos teendők teszik ki.

Balesetek száma közlekedési módozatoként²

(1. táblázat)

	Közúti személysérüléses	Vasúti személysérüléses	Vízi személysérüléses	Légi személysérüléses
2008	19174	155	4	31
2009	17864	180	6	36
2010	16308	142	4	25
2011	15827	147	8	25
2012	15174	152	7	22

A táblázat alapján látható, hogy a közúti személysérüléses balesetek száma messze felülmúlja a másik három terület baleseteinek számát. Ugyanakkor az is megfigyelhető, hogy 2008-hoz képest, 2012-re 20,9%-kal csökkent a közutakon a személysérüléses balesetek száma, amely többek között a hatékony balesete-megelőzési tevékenységnek, jogszabályváltozásoknak köszönhető.

A közlekedésrendészeti rendőrök intézkednek a közlekedési balesetek helyszínén, az ő feladatuk a közlekedés során elkövetett szabálytalan magatartások, jogsértések felderítése és



1. ábra

szankcionálása. Továbbá biztosítják a közutak zavartalan forgalmát, folyamatosságát, illetve részt vesznek a közutakat érintő rendezvények biztosításában is. Mindemellett folyamatos prevenciók tevékenységet látnak el, mely elsősorban a baleset-megelőzési

¹ <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/testulet/rendeszeti-szakterulet/kozlekedesrendeszet>

² Központi Statisztikai Hivatal – Közlekedési balesetek 2012. 1. táblázat

tevékenység kiemelt célterületeire, a balesetek, halálos áldozatok csökkentésére, a közlekedési szakértők által emlegetett „három fő gyilkosra”, vagyis a gyorsajtásra, az ittas járművezetésre és a biztonsági öv használatának elmulasztására irányul.

A vízi közlekedés terén speciális rendőri feladatok jelentkeznek. Ezeket a speciális feladatokat azok a rendőri szervek látják el, amelynek illetékességi területén szabad víz található. Magyarország három legnagyobb vízterületén, a Dunán, a Tiszán és a Balatonon három önálló, vízi rendészeti rendőrkapitányság működik. Miután lehetőségem



2. ábra

nyílt meglátogatni a Dunai és a Tiszai vízi rendészeti rendőrkapitányságokat, megállapítottam, hogy jól működő, hatékony kapitányságokról van szó, bár a szolgálatellátás elavult vízi járművekkel történik. E rendőri szervek célja a vízi közlekedési balesetek és a vízbefulladások megelőzése, valamint a vízi közlekedéshez szükséges dokumentumok meglétének ellenőrzése. Ezek keretében az egyes vízi rendezvények megtartását engedélyezik, és azok zavartalan lebonyolítását biztosítják, de egyéb engedélyezési és szakhatósági feladatokat is ellátnak.

A közlekedésrendészeti állomány jelentős része a balesetek és közlekedési bűncselekmények helyszíni szemláját is végző balesethelyszínelő és vizsgáló állományból áll. Fontos szerepet töltenek be a forgalomellenőrző – gépkocsizó és **motorkerékpár³os** – járőrök, akik



3. ábra

elsősorban a forgalom áramlását segítik, mely során ellenőrzik a közlekedési szabályok megtartását, illetve kiszűrik jogsértő járművezetőket és velük szemben intézkednek. A közterületen végrehajtott feladatokon túl további feladatuk eljuttatni a közlekedőkhöz a balesetek megelőzésére irányuló figyelemfelhívásokat, tájékoztatókat.

³ **Motorkerékpár:** a külön jogszabályban L3e járműkategóriába sorolt kétkerekű oldalkocsi nélküli, L4e járműkategóriába sorolt oldalkocsival rendelkező jármű, továbbá a motoros tricikli

2. A közlekedésrendészet történeti fejlődése⁴

2.1 A múlt

Hazánkban a motorkerékpáros járőrszolgálat 1926. július 29-én kezdte meg működését, ekkor lépett elsőként szolgálatba az első motoros járőr a Mosonyi utcai objektumot elhagyva. Még ugyanebben az évben megalakult a Közlekedési Osztag, ezen csoportba tartoztak a motorosok, akik a lovas-, és gyalogos járőrök megerősített szolgálat ellátása érdekében jött létre. Öt motorkerékpárral láttak el szolgálatot, motoronként két fővel. Feladatuk a megfigyelés a felderítő, futár és összekötő munkában merült ki. 1928-ban tevékenységi körük átalakult, fő feladatuk a gépjárművek ellenőrzése és a gyorshajítás visszaszorítása lett. Hat év elteltével 1934-ben a motoros rendőrség mobilitását és elegáns fellépését kihasználva, kezdetét vette a védett államfők motorkerékpáros kísérésére, illetve megalakult a motorkerékpáros baleseti járőrök csoportja, akik oldalkocsis motorkerékpárokat kaptak, így egy-egy baleset helyszínére három helyszínelő érkezhetett.

Érdekességgépp szeretném megemlíteni, hogy a magyar csendőrség közlekedésrendészeti szolgálata ebben az időben csupán 7 darab motorkerékpárral vagy oldalkocsis motorkerékpárokkal látott el szolgálatot. 1931-ben a 16-ra emelték a motorkerékpárok számát, amely egészen 1936-ig úgy is maradt, ekkor 22-re növekedett a motoros járműpark. A következő évben a motorizációs fejlődésnek köszönhetően a szolgálati ág 15 darab „Steyer” 55-ös gépkocsikat kapott a motorkerékpárok számát pedig 9-re csökkentették.⁵

2.2 A kísérők

Az elit motoros alakulat 1934-ben jött létre. A járőrök huszonnégy órás szolgálatot láttak el. 1941-re a 61 fős összlétszám jellemezte az állományt, 4 altiszti és 57 rendőri státus, 24 oldalkocsis és 7 szóló motorkerékpárral. A motorkerékpáros szolgálat előnyeit felismerve dinamikus fejlődés jellemezte ezt a területet, ezért elengedhetetlenné vált a közlekedési szakterület továbbfejlesztése, így létrehoztak a BRFK-n egy 30 főből álló Közlekedési Ellenőrző részleget, majd ez az Egység 1948-ban beleolvadt a Közlekedési Ellenőrző Őrs szervezetébe. A rendőri feladatok ellátására használt jármű a JAWA típusú motorkerékpár

⁴ Nemzeti Közlekedési Hatóság Motoros fortélyok, 2013. 72.-81. oldal

⁵ <http://www.csendor.com/konyvtar/irasok/magyar/K%F6zleked%E9si%20szakszolg%E1lat%20-%20Kiss%20G.pdf>

volt. 1950. március 27-én a BRFK-n megalakult a Közlekedésrendészeti Osztály, akik 14 új BMW típusú motorkerékpárral látták el feladataikat, majd 1954-re 27-re nőtt a motorkerékpárok száma. 1960-ban a védett vezetők kísérésére motorkerékpáros alegységet hoztak létre. A járművek új Simson típusú motorkerékpárok voltak, amelyet ez első - Szukarno indonéz államfő látogatása- „éles” feladatellátás előtt körülbelül két héttel kapott meg az alosztály huszonnégy tagja. A motorokat Budapest- Szeged- Budapest útvonalon tesztelték a rendőrök, hogy szolgálatra alkalmas állapotban vannak-e. Az alegység tagjai a kor viszonyaihoz képest figyelemre méltó diszruhát kaptak. Az államfő látogatása idején alakult ki a „motoros ék” alakzat, amelyet a mai napig foganatosítunk.

1964-ben a motoros gépjármű állományt 15 darab oldalkocsis BMW-vel, 4 darab M-72-es oldalkocsis motorkerékpárral, valamint 3 darab, szóló Pannóniával képezte. A mindennapi hétköznapiakban a motoros rendőröket „fejvadász” -ként emlegették – pozitív jelentéstartalommal -, amely egyet jelentett a rendőrök szakmai felkészültségének elismerésével. 1971-ben létrehozták a Forgalmbiztosítási Osztályt, amely 5 alosztályból állt. A 80-as években megnövekedett gépjárművek száma és a fővárosban kialakultak a forgalmi torlódások miatt szükségessé vált egy speciális szolgálat megszervezése, ugyanis ezeket a gócpontokat lehetetlen volt személygépkocsival megközelíteni, így született meg 1981. március 1-én a Motoros Alosztály a BRFK- Forgalmbiztonsági Osztályán. 1987-ben 100 főre növelték a Motoros Alosztály létszámát, a járőrök részére új motoros védőruhát rendszeresítettek a szolgálat ellátáshoz pedig 40 darab XJ-650-es Yamaha és 37 darab BMW R-60 és R-65, 30 darab MZ és 16 darab BMW R-65 díszkísérő motort biztosítottak. 1992-re a BRFK közlekedésrendészeti szolgálati ága „kinőtte” addigi elnevezését és így született meg a BRFK- Közlekedésrendészeti Főosztály. A Motoros Alosztály két csoportra tagolódott Motoros „A” és Motoros „B” Alosztályokra, alosztályonként 1+58 fővel. Ekkor kezdte meg közel 10 éves fénykorát a motorkerékpáros szolgálat. Ebben az időszakban 267 motorkerékpárral láttak el szolgálatot. A motorkerékpárosok presztízse olyan magas volt, hogy a fluktuáció gyakorlatilag nem létezett.

A legjelentősebb fejlesztés az 1996 és 1997-ben történt, ekkor 42 darab BMW motor állt szolgálatba, központi forrásból 2000-ben került beszerzésre 11 darab rendőri jellegű BMW, majd Schengen Alap terhére beszerzett 18 jármű állt szolgálatba. Az utóbbi években alapvetően az ORFK- Országos Baleset-megelőzési Bizottság saját költségvetésének terhére kerülnek beszerzésre a járművek.

2013 nyarán a Rendőrség 48 darab új BMW típusú motorkerékpár kapott. Napjainkban a budapesti és a megyei rendőr-főkapitányságok 305 motoros rendőr lát el szolgálatot összesen 279 darab speciális motorkerékpárral. A motoros állomány egyharmada BRFK és a Pest MRFK szervezetében teljesít szolgálatot, ezzel szemben, néhány megyében (Nógrád, Tolna, Komárom-Esztergom) csak 2-4 motoros járőr lát el motoros járőrszolgálati feladatot. Az elmúlt két évben a járműpark 40%-át megújították, ezzel a motorok átlagos életkora 9évről tovább csökkent.

BMW R900RT műszaki adatai:⁶

Motoradatok

Lökettérfogat	878 cm ³
Hengerek/szelepek	2/8
Max. teljesítmény (kW[LE]/ford.)	61kW(83LE)7250
Max. nyomaték (Nm/ford.)	83Nm/5500

Menetteljesítmények

Végsebesség (km/h)	195
--------------------	-----

Fogyasztás

Vegyes (l/100 km)	4,4-6
-------------------	-------

⁶ http://www.vezess.hu/hirek/felmilliardert_vettek_bmw_ket/32453/

3. Interjú Kemenes Miklós nyugállományú r. ezredessel

Ha a motoros rendőri szolgálatról beszélünk, meg kell említenünk Kemenes Miklós nyugállományú r. ezredes Urat, akivel lehetőségem nyílt egy interjú keretein belül a motoros szolgálat történeti fejlődéséről beszélgetni.

Az Ezredes Úr 1958. március 1-én lett tagja a motoros rendőrökből álló csapatnak. Ahogyan manapság is, abban az időben is nagy megtiszteltetés volt motoros rendőrnek lenni - bár ma már nem a helyhiánnyal kell megküzdeniük a rendőröknek, mint akkoriban. Megfelelő fizikai állapot, vezetői képesség és elhivatottság nélkül nem lehetett bekerülni ebbe az összetartó, zárt közösségbe.

A szolgálat megkezdése előtt a parancsnok eligazítást tartott, ahol megkapták az aznapi útvonaltervet, majd következtek a parancsnok közlekedési szabályokkal kapcsolatos kérdései, amely tevékenységet véleményem szerint manapság is folytatni kellene. Mindez után a parancsok megismerlése állománya egyéni ápoltságát, öltözetét, valamint a járműveket, majd kezdődhetett a szolgálat. A járőrök más eszköz híján nyilvános, postai telefonfülkéből jelentkeztek be a parancsnokaiknál. A rengeteg pozitívum mellett azért akadtak a hiányosságok, például a ruházatot illetően. Mindamellett, hogy rendszeresített ruhát és védőfelszerelést kaptak, a térdek védelmére bárányszőrme bélés alkalmazása vált szükségessé, illetve az eső és bőr ruha „megkeményedése” ellen a leleményes rendőrök halolajjal védekeztek, így a téli hónapokban igencsak halszagúak voltak a motorosok, akkoriban ugyanis a motoros járőrök télen is ugyanúgy szolgáltak az utakon. A legjobb motoros rendőrök jelentkezhettek baleseti-helyszínelőnek.

1960-ban létrehoztak egy kísérő alegységet, amely feladata a védett államfők, illetve az ország területére érkező neves emberek kísérése volt, úgymint Gagarin, Hruscsov, Szukarno, vagy épp a perzsa sah.

A „fejvadászként” emlegetett motoros rendőrök tekintélye olyan nagy volt, hogy az általuk alkalmazott szankciókat a szabálysértők többsége észrevétel nélkül elfogadta, az állampolgárok nem vonták kétségbe az intézkedésük jog-, és szakszerűségét.

4. Nemzetközi kitekintés⁷

A Harley Davidson „szolgálati idejének kezdete” annak köszönhető, hogy az 1907-es FAM tartóssági versenyen elsőprő győzelmet aratott, ekkor érkezett a rendőrség részéről történő felkérés szolgálati motorkerékpárok gyártására. Az első rendőrségi motorkerékpár 1908-ban, Detroitban „állt szolgálatba”. Már az első Világháborúban megközelítőleg húszezer Harley Davidson típusú motorkerékpár vett részt. Az 1920-as évek végére mintegy 3000 amerikai rendőrőrs rendelkezett ún. Harley-



4. ábra

alakulattal. Mivel ebben az időszakban jelentős számú gépjármű tódult az utakra, ennek következtében a baleseti statisztikák is negatív eredményről tanúskodtak. Ezek a motorkerékpárok jóval gyorsabbak voltak, mint az akkori személygépkocsik, ezért kiválóan alkalmazható volt a szabálytalankodók elfogására. További előnyt biztosított a rendőrség számára, hogy a rendőrségi használatra épített motorkerékpárok mindig egy lépéssel a „civil használatra” készült motorkerékpárok előtt jártak, ez mind a gyártó, mind a rendőrség számára előnyt biztosított, ugyanis a gyártók megbízható, szakmai



5. ábra

visszajelzést kaptak a hivatásos járművezetőktől. Az 1930-as években a kereslet jelentősen lecsökkent, a gyárakat szinte csak a rendőrség megrendelése tartották életben. Az 1950-es években a rendőrség számára szükség volt nagyobb teljesítményű gépekre, mert elterjedt a fiatalok körében az utcai versenyzés. Ilyen nagyobb teljesítményű motorkerékpár volt például a Harley Davidson Hydra Glide. A gyártók olyannyira „adtak” a rendőrség véleményére, hogy az ABS bevezetésénél kikérték a járőrök véleményét.

Napjainkban a Harley Davidson rendőrségi eladásai a duplájára növekedtek. A gyártó a 2001. szeptember 11-i katasztrófa után 37 darab motorkerékpárt adományozott a New York-i

⁷ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html>

rendőrségnek. A Harley Davidson célja, hogy a rendőrségi használatra igénybe vett motorkerékpárok jelentős részét ők adják, ezért folyamatosan korszerűsítették például 2005-ben ABS-t, 2008-ban pedig Brembo fékberendezést, a rendőrségi modellek nagyobb üzemanyag tartályt, 6 sebességes váltót, komfortosabb rugózást kaptak.

Az Amerikai Egyesült Államokban használt Harley Davidson típusú motorkerékpárok terjedtek el, de megtalálhatóak más márkák képviselői is, például a Kawasaki, amely egészen 2005-ig gyártott rendőrségi motorkerékpárokat. Manapság a legtöbb ilyen speciális kialakítású jármű a BMW nevéhez fűződik, jelenleg körülbelül 80.000 motorkerékpár lát el szolgálatot 150 országban. Mivel a mai napig a legnagyobb piacot az Egyesült Államok szolgáltatja a rendőrségi motorkerékpárok beszerzését illetően, így a gyártó számára igen nagy kihívást okozott, hogy **a BMW szerezzék meg a legnagyobb beszállítási jogot. A nehézségek ellenére a BMW elérte célját és 1997-ben kiszorították a versenyből a Harley és a Kawasaki típusú motorkerékpárokat. A jól bevált Harleyk természetesen nem tűntek el Amerika utcáiról, sőt az utóbbi időben ismét egyre többet látni az utakon.** A BMW egyetlen hátránya társaival szemben, hogy jóval több pénzbe kerül, mint más típusú járművek beszerzése. Azonban olyan érvek sorakoznak a BMW márka mögött, amely elengedhetetlenül fontos a szolgálatteljesítés során, úgymint kiemelkedő minőség, biztonság, megbízhatóság. A BMW a K és RT sorozataiból készíti el a speciális modelleket, például az R900RT típus, amelyet polgári változatban nem is gyártanak. A gyártó nagy gondot fordít a rendőrségi kiegészítők tervezésére, gyártására, így azok tökéletesen illeszkednek az adott típushoz.



6. ábra



A motoros járműállomány fejlődése mellett szót kell ejtenünk a motoros ruházat korszerűsítéséről is, amelyben a francia csendőrség ért el kiemelkedő helyet. A francia motoros csendőrök 2009-ig a motoros ruházatukat illetően nem rendelkeztek kellő védőfelszereléssel a motoros szolgálat ellátásához. Lovas múltjukra visszatekintve, ehhez méltóan csizmában és ingben láttak el szolgálatot. Ez a ruházat azonban az egyik legelavultabb szervezetté tette a francia csendőrség motoros alegységét. **2009-ben az eddigi ruházatukat**

7. ábra

egy sokkal modernebb, sőt, véleményem szerint az

egyik legmodernebb, legbiztonságosabb ruházatra cserélték ki. Ruházatuk légzsákos, amely baleset esetén azonnal felfújódik és így a nyakat, hasat, gerincet megvédi a sülésektől, valamint 4 másodpercig biztonságot nyújt az aszfalton történő csúszástól.⁸



8. ábra

⁸ <http://www.onroad.hu/hir/francia-csendorok-uj-vedoruhazata.html>

5. Közlekedéspolitikai koncepciók⁹

Az Európai Unió által tervezett közlekedésbiztonsági programok végrehajthatósága tekintetében, többek között a balesetek számának csökkentésében, hatékonyabb közúti ellenőrzésekben és a motorkerékpárosok közlekedésbiztonságának javításában nagy szerepet szánok a motoros rendőri állománynak.

5.1 Első Fehér Könyv

Az Unió első átfogó közlekedésbiztonsági programját 2001. szeptember 12-én tette közzé az Európai Községek Bizottsága, címe: **„Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni”**. A program „Fehér Könyv” –ként híresült el a köztudatban. A dokumentumban kitűzött cél a balesetek számának felére csökkentése volt 2010-re a 2001. évi bázisévhez képest.

A közösségi célokat nyolc ország kivételével nem sikerült teljesíteni, köztük Magyarországnak sem, ugyanakkor a Fehér Könyvben kitűzött célok példaértékűnek mondhatóak, ugyanis ez volt az **első nemzetközi szintű közlekedésbiztonsági program**.

„Az Európai Bizottság 2010. július 22-én hagyta jóvá a 2011-2020. évek közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági programját „Fejlődés egy európai közúti közlekedésbiztonsági térség irányába: a 2011-2020. közötti időszak közlekedésbiztonságára vonatkozó politikai irányvonalak” címmel.

A Bizottság a programban azt a nagyra törő célt tűzte ki, hogy 2010. és 2020. között felére csökkenjen a közúti áldozatok száma az Európai Uniót képező tagállamok területén.

A közösségi program hét területen fogalmaz meg stratégiai célokat, melyek az alábbiak:

- Gépjárművek biztonságát javító intézkedések
- Biztonságosabb közúti infrastruktúra kiépítése
- Intelligens technológiák ösztönzése

⁹ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=571>

- A közúthasználók nevelésének és oktatásának javítása
- **Hatékonyabb közúti ellenőrzések**
- **A közúti sérülésekkel kapcsolatos intézkedések**
- **A motorkerékpárosok közlekedésbiztonságának javítása.”¹⁰**

Véleményem szerint a felsorolt stratégiai célok vonatkozásában néhány cél megvalósítása a motoros rendőri szolgálat segítségével hatékonyabban megoldható.

„Európa útjain naponta annyi ember veszíti életét, mint amennyien egy közepes távolságú repülőjárat szerencsétlenségekor. A közúti balesetek áldozatai, a halottak és a sérültek, a társadalomnak több tízmilliárd euróba kerülnek, de az emberi veszteségek mérhetetlenek. Ez okból kifolyólag az Európai Uniónak célul kell kitűznie, hogy 2010-re a felére csökkentse az áldozatok számát. A közúti közlekedés biztonságának szavatolása a városokban, például, a kerékpáros közlekedés fejlesztésének előfeltétele.”¹¹ A kerékpáros járőrszolgálat jelentőségét egy későbbi fejezetben mutatom be.

5.2 Második „Fehér könyv”, mint hatályos közlekedésbiztonsági koncepció

„2011. március 28-án újabb közlekedéspolitikai feladatokat összegyűjtő dokumentum került közzé, az úgynevezett második „Fehér könyv”. Az új könyv kitűzött célja – véleményem szerint-egyenlőre lehetetlen elképzelés, hiszen 2050-re szinte nullára kellene csökkenteni a közúti közlekedési baleseti halálozást. Az Európai Unió célkitűzése ennek reményében, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Ezt a kevésbé tartom irreálisnak az előzőekhez képest. Ahhoz, hogy a halálesetek és a sérülések száma a jövőben valóban csökkenő tendenciát mutasson, kulcsfontosságú szerepe lesz a technológiai fejlődéseknek és az oktatási kezdeményezéseknek.

¹⁰ <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=571>

¹¹ Európai Községek Bizottsága, Fehér könyv, Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő eldönteni, Brüsszel, 2011, 16.oldal

5.3 Magyar közlekedéspolitika

Magyarország jelenleg hatályos közlekedéspolitikai programja a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” címet viseli, amelyet a Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával fogadott el.”¹²

„A közlekedéspolitika a közlekedést szerves egységben kezeli, szem előtt tartva, hogy annak infrastruktúra hálózatai hierarchikus rendszerben épülnek fel és működnek. Keretbe foglalja és összehangolja a közlekedési alágazatok közép- és hosszú távú fejlesztéseit tartalmazó terveket, stratégiákat, a szükséges szabályozási, intézmény-fejlesztési és finanszírozási elképzeléseket.”¹³

A közlekedéspolitikai program az alábbi módon fogalmaz a közlekedésbiztonság javításáról:

„Fontos követelmény, hogy a növekvő járműállomány és szállítási teljesítmények ellenére a közlekedési balesetek száma, súlyossága tovább csökkenjen. A közúti közlekedés akkor a legbiztonságosabb, ha az **út – jármű – ember - környezet** egység harmonikus módon fejlődik, visszatükrözve a közlekedők elvárásait és a nemzetgazdaság teherviselő képességét.

A rendszer fő elemei:

- a hálózatfejlesztés,
- a korszerűbb forgalomtechnika,
- a biztonságosabb járművek,
- az oktatás és továbbképzés,
- a biztonságos, jogkövető magatartásformák elterjedését célzó propaganda tevékenység,
- a közlekedő társadalom közlekedésbiztonsági felvilágosítása,
- a folyamatosan tökéletesedő szabályozás és annak hatékony betartatása és a hatékony forgalomellenőrzés feltételeinek megteremtése és folyamatos biztosítása.”¹⁴

¹² Molnár Ildikó Gyerekek biztonságos közlekedése való nevelése (TDK dolgozat) 2013. 26-27. oldal

¹³ Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015. 1. oldal

¹⁴ Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015. 19. oldal

6. Motorkerékpáros rendőr feladatai

Az 1994.XXXIV. tv alapján:

„44. § (1) A rendőr az e törvényben és a külön jogszabályban meghatározott közlekedésrendészeti feladatának ellátása során

a) a közúti forgalmat irányíthatja, korlátozhatja, illetve szüneteltetheti;

b) a közlekedési rendszabályok megtartását, a járműhasználat szabályszerűségét, az okmányokra és a felszerelésekre vonatkozó előírások megtartását, a jármű birtoklásának jogszerűségét, az üzemben tartó, illetőleg a használó személyazonosító adatait, a jármű közlekedésbiztonsági állapotát és adatait a forgalomban és a telephelyen - a jogszabályban meghatározottak alapján - ellenőrizheti;

c)¹⁷⁹ a jármű vezetőjét a rendszeresített eszközzel légzésminta, ha nála a vezetési képességére hátrányosan ható szer befolyása vagy alkoholfogyasztás miatt bűncselekmény vagy szabálysértés, illetve a közúti közlekedéssel kapcsolatban kiszabható, közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegés elkövetésének gyanúja merül fel, az egészségügyi szolgálat igénybevételével vér-, vizelet- és műtétnek nem minősülő módon egyéb minta adására kötelezheti;

d)¹⁸⁰ a járművezetésre jogosító engedélyt (okmányt), a jármű üzemben tartására vonatkozó hatósági engedélyt (okmányt), a rakományhoz tartozó okmányokat, valamint a jármű hatósági jelzését - a külön jogszabályban meghatározottak szerint - a helyszínen elveheti;

e) a forgalomban való részvételt megtilthatja, ha a jármű vagy vezetőjének állapota a közúti forgalom biztonságát veszélyezteti, és a további jogellenes járműhasználat megakadályozása céljából a jármű kulcsait elveheti, illetőleg a járművet más módon mozgásában korlátozhatja vagy elszállíthatja.”¹⁵

A Rendőrség feladata az 1994.XXXIV. törvény alapján a közrend és közbiztonság védelmének keretén belül a keretén belül a közlekedés rendjének, a közlekedés biztonságának fenntartása, amelynek érdekében a fent idézett 44. §. (1) bekezdése alapján a **rendőr a közúti**

¹⁵ 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről V. Fejezet 44.§ (1)bek.

forgalmat irányíthatja, korlátozhatja, szüneteltetheti, a közlekedési szabályok betartását, a járműhasználat szabályszerűségét ellenőrizheti.

A fővárosban ezen feladatok végrehajtása során motoros járőrök nélkül megoldhatatlan lenne a csúcsforgalomban - baleset vagy egyéb ok miatt - bekövetkezett járműtorlódás megszüntetése, mivel sok esetben a járőr gépkocsi nem fér el a veszteglő járművek között, és az elkerülésre sincs lehetőség. **Motorkerékpárral a gócpont megközelíthető és forgalomirányítással vagy segítséssel a torlódás megszüntethető.**

A 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás előírja, hogy a baleset helyszínére a lehető legrövidebb időn belül ki kell vonulni és meg kell kezdeni a körülmények tisztázását. Kiemelten kell kezelni a személyi sérüléssel járó baleseteket, így a forgalmat akadályozó, sok esetben utakat lezáró anyagi káros balesetknél leghatékonyabban a motorkerékpáros rendőrök vethetők be. **Gyorsan helyszínre érnek torlódás esetén is és szakirányú felkészültségük révén szakszerűen fogantatják a helyszíni intézkedéseket. A személyi sérüléssel járó balesetek esetében a baleseti helyszínelő járőr helyszínre érkezéséig a helyszín biztosítását és a forgalom terelését is a motoros járőrök végzik a leghatékonyabban.**

19/2013. (V. 17.) ORFK utasítás II. Fejezet VIII. Alfejezetének 18., 19. és 22.pontja alapján:

„18. Az ORFK Rendészeti Főigazgatóság a kiemelten védett személyek (delegációk) -több megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság illetékességi területét és személyi állományát érintő -utazásainak a biztosításával összefüggő nyílt rendőri feladatokat a KR¹⁶-rel történő előzetes egyeztetést követően határozza meg.



9. ábra

19. A Repülőtéri Rendőri Igazgatóság a biztosítás parancsnokával előzetesen egyeztetve a repülőtéri hatóságokkal együttműködve, önállóan megszervezi és végrehajtja a védett személyek utazásaival összefüggő repülőtéri feladatokat, biztosítva a KR számára a **személy- és helyszínbiztosítás**, valamint a gépörzés feltételeit.”¹⁷

„22. A megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányságok:

¹⁶ KR- Készenléti Rendőrség

¹⁷ 19/2013. (V. 17.) ORFK utasítás II. Fejezet VIII. Alfejezetének 18.19.pont

- a) a fokozatok szerint zárják a biztosítás külső területét, a zárás vonalán EÁP¹⁸-okat, valamint magaslati figyelő pontokat létesítenek, ellenőrzik és blokkolják a környező épületeket;
- b) I. fokozatú biztosítás esetén a KR-rel történt egyeztetést követően intézkednek a biztosítás vonalában a földalatti területek (csatornák, közművezetékek, üregek és barlangok) átvizsgálására, blokkolására;
- c) a beavatkozásra a fokozatok szerint tartalékokat képeznek, végrehajtják az útvonal-biztosítást, az utazásbiztosítási feladatokra előjelző, oszlopvezető, záró és oldalbiztosító rendőrségi gépjárműveket (**motorok**, gépkocsik), a KR irányítása mellett szolgálatot teljesítő közlekedési rendőröket vezényelnek;
- d) a biztosítás parancsnoka alárendeltségében feladatot végrehajtó rendőri erők élére közrendvédelmi, továbbá az I-II. fokozatú biztosítás esetén közlekedési, bűnügyi parancsnokokat vezényelnek;
- e) a III-V. fokozatú biztosítások esetén külön utasításra a kijelölt alegységeikkel, egyéb erőkkel rendelkezésre állnak a területükön végrehajtandó személyvédelmi feladatok megerősítésére.”¹⁹

11/1998. (IV. 23.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata alapján:

„A forgalomterelő motorkerékpáros járőr rendeltetése, a védett oszlop akadálytalan haladásának biztosítása érdekében a közúti forgalomban közlekedő más járműveknek a sebességük csökkentésére, sávváltásra vagy lehúzóadásra utasítása, leállítása, a keresztező forgalom zárása. Az alkalmazott járőrök számát és a védett oszlop sebességét úgy kell meghatározni, hogy a járőrök legyenek képesek az oszlopot egymást váltva biztonságosan megelőzni és a soron következő zárási feladatot időben végrehajtani. Forgalomterelő motorkerékpáros járőr az oszlopvezető gépkocsi előtt folyamatosan is közlekedtethető.”²⁰

A Szabályzat 222. pontja szerint külön meghatározott esetekben a védett személy gépkocsija mellett ékalakzatban három, öt, hét vagy kilenc **motorkerékpáros járőr alkalmazásával motoros díszkíséretet kell biztosítani.**

¹⁸ Ellenőrző Áteresztő Pont

¹⁹ 19/2013. (V. 17.) ORFK utasítás II. Fejezet VIII. Alfejezetének 22.pontja

²⁰ 11/1998. (IV. 23.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata 218. pont

A sportrendezvények minősítéséről és rendőri biztosításáról szóló 8/2010. (OT 5.) ORFK utasítás előírása szerint a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) Kormányrendeletben meghatározott normál és fokozott biztonsági kockázatú rendezvényt szerződés alapján, a kiemelt biztonsági kockázatút közfeladatként a rendőrség biztosítja, amelynek keretén belül – főként nemzetközi sportrendezvények esetén – ellátja a csapatok járműveinek kísérését, illetőleg biztosítja, hogy a szurkolók biztonságosan és eseménymentesen közelíthessék meg és hagyhassák el a rendezvény helyszínét. Mind a sportrendezvényeken, mind az egyéb kulturális rendezvényeken a kíséresi és forgalomkorlátozási, irányítási, segítési feladatokra eredményesen alkalmazhatók a motorkerékpáros járőrök.

7. Motorkerékpáros szolgálat előnyei és hátrányai

A motorkerékpáros rendőröket a mozgékonyság, hatékonyság, professzionális vezetéstechnika és elegáns fellépés, átlag feletti dinamizmus jellemzi. További előnye, hogy a helyszíneken történő megjelenésüket rendkívüli gyorsaság jellemzi, amely mobilitásuknak köszönhető, így forgalomirányításnál, helyszínek biztosításánál és egyéb sürgős, fontos feladatok végrehajtásánál különös fontossággal bír. A motoros rendőrök közterületen történő szolgálatellátása véleményem szerint kiemelkedő jelentőségű, hiszen megjelenésüknek preventív hatása átlag feletti, mind a személygépkocsi, mind a motoros szabályszegések visszaszorítása tekintetében.

Manapság nagy problémát okoz a gyorshajtók szabálytalan magatartása a közutakon, ugyanis egy nagyobb teljesítményű személygépkocsi, illetve motorkerékpár képes olyan sebességgel haladni, hogy a területen lévő járőröknek esélyük nincs szankcionálni a jogsértéseket. A korszerű technikai alkalmazása lehetővé teszi a motoros szolgálat számára a gyorshajtók kiszűrését. A korszerű sebességellenőrző berendezéseknek köszönhetően néhány gyorshajtó társadalomra veszélyes magatartása jogkövetkezménybe torkollik, azonban egy 200 km/h-val haladó motorkerékpár esetén - olykor a rendszámtábla szabálytalan elhelyezésével – a sebességellenőrző felszerelések is alkalmazhatatlanok. **Mivel ezek az esetek igen gyakoriak hazánkban úgy gondolom, hogy a motoros járőrszolgálat előnyeit kihasználva nagyobb figyelmet kellene fordítani ezen ágazat személyi állományának feltöltésére, képzésére, mivel egy motorkerékpáros járőr hatékonyabban tudná szankcionálni a vele egy kategóriába tartozó járművezetők által elkövetett szabályszegéseket.** Már maga az utakon való demonstratív jelenlét is preventív hatású lehet.

Számos esetben előfordul, hogy forgalmi torlódás alakul ki balesetek helyszínén, vagy forgalmas csomópontokban, amelyek megközelítése a személygépkocsival szolgálatot ellátó állomány számára épp oly megközelíthetetlen, mint a „civil” járművezetőknek. Néhány esetben – hiába a gyors helyszínre történő kiérkezés- hosszú járműsor alakul ki, percek alatt, amely megközelíthetetlenné teszi a baleset helyszínét a helyszínelő rendőrök számára és fontos percek telnek el a helyszín megközelítéséig, hasonlóan a mentőkhöz, tűzoltókhoz. **Kiemelkedően fontos, hogy a helyszínre mihamarabb rendőr érkezzon, ezért azon baleseteknél, ahol elegendő az a felszerelés, amelyet egy motoros rendőr képes magával hordozni, kiválóan alkalmazható ez a szolgálati jármű, ugyanis képes fele akkora helyen mozogni, mint egy személygépkocsi, így gyorsabb a kiérkezés.**

Az motorkerékpáros szolgálat fent említett számos előnye mellett, néhány hátrányt is vizsgálat tárgyává tettem. A motoros szolgálatot ellátó rendőröknek meg kell küzdeniük az időjárás viszontagságaival, így például sajnos télen mellőznünk kell a közlekedésrendészet motoros állományát. Az előnyöknél felsorolt mobilitásnak – amely többek között annak is köszönhető, hogy jóval kisebb helyet foglal el az úttesten, mint az autók, így sokkal gyorsabban érkezhettek a különböző helyszínekre – megmutatkozik a hátránya is, mivel a **rendőrmotorok egyszemélyesek**, manapság már nem elterjedt az oldalkocsis változat, így **a helyszínre egyszerre csak egy járőr érkezik** ki. Ezt úgy tudják kiküszöbölni, hogy egyszerre több motoros rendőr lát el szolgálatot, de a motor egyszemélyes volta, illetve a rendőr biztonságos szolgálat ellátása miatt egy előállítás végrehajtása problémát okozhat. Ilyen alkalmakra ritkán kerül sor egy közlekedési járőrnél, de bármikor belefuthat egy előállítást igénylő intézkedésbe. **Ilyen esetekben meg kell várnia a helyszínen egy gépkocsizó járőrt, amely időkiesést jelent.** Véleményem szerint hosszabb távú utak megtétele esetén kényelmesebb egy gépkocsi, mint egy motorkerékpár és **a közlekedés is biztonságosabb egy fedett, zárt járműben, mint két keréken.** Bűncselekmény észlelésekor gyorsabb egy gépjárműből kiszállni, mint letámasztani a motort, - bár, ha a késedelem veszéllyel jár, akkor nem kell a letámasztással időt pazarolni. A bukósisakok felhajtható plexivel vannak ellátva, így nem kell levenni az intézkedés ideje alatt, de úgy gondolom, hogy a járőr számára kényelmesebb, ha leveszi, illetve az állampolgárok is jobb néven veszik. További időkiesést jelent elővenni a fegyvert és csőre tölteni, ha a helyzet úgy kívánja.



10. ábra

8. A motorkerékpáros rendőrök képzése²¹

A szolgálatellátás tapasztalatai évtizedekkel ezelőtt bebizonyították, hogy a motoros rendőrök részére elméleti és gyakorlati ismeretekből álló speciális képzést, valamint vezetéstechnikai tréninget kell tartani, hogy a szolgálatot balesetmentesen tudják ellátni.

Az 50-es évek végén motoros rendőrnek jelentkezők először alapfokú képzésen vettek részt. Az alapfokú képzés sikeres teljesítését követően speciális ismereteket sajátíthattak el. Az elméleti képzés után az újoncok egy tapasztalt rendőr mellett, majd a vizsga sikeres letételét követően önálló intézkedési jogosultságot kaptak.



11. ábra

terepmotorozásból állt.

A 80-as évektől a rendőr motorosok képzését a BRFK végezte. Kezdetben csak a fővárosi rendőrök részesülhettek a képzésben, majd később lehetőség nyílt a vidéki rendőrök számára is. Akkoriban a képzés két hétig tartott. Az rendőrök az elméleti és gyakorlati foglalkozásokon vettek részt. A gyakorlati képzés szolgálati jellegű motorozásból, úgymint járőrözés, kísérés, forgalomirányítás valamint

A jelenlegi képzési módszert a bajor motoros rendőrök képzésének alapján mintázták 2002-ben történő magyarországi látogatását követően.

Ma már nemzetközi tapasztalatokkal rendelkező szakképzett oktatók is képzik a motoros járőröket, akiknek kétfévente ismeretfelújító továbbképzésen kell részt venniük. Képzésüket az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Szervek Kiképző Központja (továbbiakban: ORFK-RSZKK) országos hatáskörű szerv végzi.

Napjainkban a szolgálati motorkerékpár vezetői beosztásra többszörös túljelentkezés tapasztalható. Ennek a túljelentkezésnek köszönhető, hogy 2010-ben un. előszűrést vezettek be. Ennek eredményeként csak olyan személyek kerülhetnek a szolgálati motorkerékpár vezetők intenzív tanfolyamára, akik több szempontot is figyelembe véve alkalmasak arra, hogy motorosból motorkerékpáros rendőrre váljanak.

²¹ Nemzeti Közlekedési Hatóság Motoros fortélyok, 2013. 81-82. oldal

Évenként körülbelül 15-30 fő teljesíti a motorkerékpáros alaptanfolyamot, majd a 17 feladatból álló vizsgapályát, aminek sikeres teljesítése esetén válhatnak motoros rendőrre a jelentkezők. Az engedélymegújító képzést évente körülbelül 300 fő rendőr teljesíti.

A képzési rendszer további része, hogy a rendőrségnél újonnan rendszeresített szolgálati motorkerékpárok típusismereti képzése és vizsga szükséges annak érdekében, hogy az adott járműtípussal a motorkerékpáros rendőr megfelelő műszaki ismeretek tudatában és biztonságos motorkezeléssel láthassa el szolgálatát.

8.1 Motoros alaptanfolyam²²

A magyar motoros rendőrök kezdetben, alapjában véve motorkezelési problémákkal küzdenek. A legnagyobb problémát az okozza, hogy a bátortalanabb járművezetők – talán a motor dominanciájából fakadóan – **görcsösen próbálják uralni a motor feletti irányítást**, a bátrabbak, tapasztaltabbak pedig úgy gondolják, hogy képesek „legyőzni” a technikát. Szintén nagy **problémát okoz a gázkezelés**, illetve fékhasználat. A legtöbb ember beidegződése, hogy arra halad járművével, amerre épp néz. Mivel a motorozás során ez még balesetveszélyesebb, mint a négy keréken haladó járművek esetén, így a **helyes nézőpont megválasztása, ennek begyakorlása, készséggé fejlesztése elsődleges feladat** a motor pontos irányítását illetően. A képzés célja a Rendőrség központi, területi, helyi szerveinél foglalkoztatott, motoros járőr/járőrvezető beosztásba tervezett rendőrök, egyéb szerveknél motoros szolgálati feladatokat ellátók felkészítése, szolgálati motorkerékpárral történő feladat végrehajtásra. A képzés feladata a szolgálati motorkerékpár-vezetők részére olyan elméleti és gyakorlati ismeretek átadása, melyek segítségével képesek lesznek a szolgálati motorkerékpár kiemelkedő szintű



12. ábra

kezelésére, vezetésére és szakszerű igénybevételére. A képzés követelménye **a képzésen részt vevő hallgatók, legyenek képesek a közlekedésben gyors helyzetfelismerés melletti, azonnali és szakszerű reagálásra, továbbá a szolgálati motorkerékpár biztonságos**



13. ábra

vezetésére, üzemeltetésére, meghatározott szintidőn belül teljesítsék az idő stressz alatti vezetés vizsgapályát. A képzés időtartama 80 óra, melyben a hallgatók vezetéstechnikai elméleti ismereteket, egészségügyi, pszichológiai, intézkedéstaktikai és egyéb ismereteket sajátítanak el. A képzés legérdekesebb része számomra az

Alosztály bevonásával történő részfeladat, amely adott intézkedés megkezdését, igazoltatás

²² 16/2013. (V. 28.) BM utasítása

végrehajtását, pozíció elfoglalását, szerepkörök tisztázását, fegyveres cselekmények feldolgozását és elemzését foglalja magába.

A tanfolyam tárgyi feltételei:

- megfelelő műszaki állapotú szolgálati motorkerékpár (1 gépjármű/1 fő hallgató),
- 2 db terepvezetés gyakorlására alkalmas, motorkerékpár (motoros oktatók részére),
- 2 db tanpályás és közúti gyakorláshoz alkalmas szolgálati motorkerékpár (motoros oktatók részére),
- megfelelő állapotú szolgálati motoros öltözet (bukósisak, kabát, nadrág, csizma kesztyű),
- megfelelő állapotú, aszfalt burkolatú vezetéstechnikai tanpálya,
- laza talajjal borított, megfelelő bukóterekkel rendelkező terület, a gyakorlatok kialakításához szükséges technikai eszközök (jelzőoszlop, terelőkúp)



14. ábra

8.2 BMW R 900 RT Police és Yamaha FJR 1300 AP szolgálati motorkerékpár-vezetői képzés

A szolgálati motorkerékpár-vezetők részére kialakított képzés egy iskolarendszeren kívüli tanfolyam, amelynek célja a Rendőrség állományában dolgozó **motorkerékpáros járőrök elméleti és gyakorlati ismeretének széleskörű elsajátítása**, illetve a BMW R 900 RT Police, valamint a Yamaha FJR 1300 AP típusú motorkerékpár speciális sajátosságainak, vezetési és kezelési technikájának, valamint műszaki és kezelési tulajdonságainak megismerése.



15. ábra

A képzés helye az ORFK RSZKK igazgatója által kijelölt hely egy 8 órás (BMW típusú motor esetében), illetve egy 20 órás (Yamaha típusú motorkerékpár esetében) tanfolyam keretein belül. **A képzés ideje alatt a „hallgatók” megismerkednek a műszaki sajátosságokkal és vezetéstechnikai**



16. ábra

gyakorlatokat sajátítanak el az adott tanpályán. A képzés célja, hogy a biztonságos motorkerékpározás készséggé fejlődjön, illetve a közutakon történő váratlan akadályokra történő gyors reagálás. A tanpályán olyan feladatokat kell végrehajtani, amelyek a járművezető egyensúlyozó képességét fejlesztik, továbbá akadályelkerülési, kanyarodási,

fékezési technikákat tanulnak.

8.3 Engedélymegújító képzés

Hasonlóan motorkerékpár vezetői képzéshez az engedélymegújító képzés is egy iskolarendszeren kívüli nappali tagozatos képzés a szolgálati motorkerékpár-vezetők



18. ábra

részére. Az engedélymegújító képzés egy 24 órás tanfolyam, melynek célja, hogy a már szolgálati motorkerékpárt vezetők eddigi elméleti és gyakorlati tudását felfrissítsék, felelevenítsék, így elősegítve az esetleges balesetveszélyes helyzetek elkerülését, valamint új ismeretek, technikák oktatása. A képzés követelménye, hogy a hallgatók képesek legyenek a gyors helyzetfelismerés utáni azonnali szakszerű reagálásra, illetve a motorkerékpár biztonságos vezetésére, mindezt szintidőn belül teljesítsék az idő stressz alatti vezetés vizsgapályán. Részvétel feltételei az „A” járműkategóriára érvényes nem kezdő vezetői engedély, szolgálati motorkerékpár vezetők tanfolyamán részt vett, és a követelményeknek eleget tett, „M” kategóriás pszichológiai alkalmasság, EÜ II. kategóriás orvosi alkalmasság, megkülönböztető jelzés használatára jogosító tanfolyam érvényes igazolás, illetve a munkáltatói jogkört gyakorló vezető javaslata. Az évente kötelező engedélymegújító továbbképzés végrehajtását, vizsgáztatását kizárólag az ORFK Rendészeti Szervek Kiképző Központ Gépjármű vezetéstechnikai Alosztály motoros oktatója vagy az általa kijelölt motoros oktató minősítéssel rendelkező, és a motoros oktatók évente kötelező továbbképzéseken rendszeresen részt vevő személy végezheti. A hallgatók részére, a típusismereti képzés elvégzéséről szóló igazolást, az ORFK Rendészeti Szervek Kiképző Központ Gépjármű-vezetéstechnikai Alosztálya állítja ki.



17. ábra

8.4 Rendőrök szinten tartó képzése²³

Fentebb tárgyalt fejezetekben kifejtettem, hogy a motorosokat érintő legveszélyesebb időszak a téli hónapok után következik, amikor a motorkerékpárosok pár hónap kihagyás után ismét motorra ülnek. Azért, hogy a motoros rendőrök ne szokjanak el a járművektől az **Országos**

Baleset-megelőzési Bizottság

(továbbiakban: **ORFK-OB**) és a

Safety Hungary egyesítették

céljaikat. A motorosok

hagyományos képzése alapvetően az

RSZKK-n történik. A **Safety**

Hungary lehetőséget biztosít a

motorosok számára, hogy a téli

hónapokban a szezonálisból

fakadó kiesés ne okozzon problémát a későbbiekben, ugyanakkor képzéssel segítik, fejlesztik a motorosok tudását. Mivel a rendőrök már átestek a szigorú szakmai képzéseken, ezért ez egy un. nehezített, fedett pályás, speciális vezetéstechnikai training, hogy a téli hónapokban is formában maradhassanak, ne essenek ki a rutinból.



19. ábra



Érdekességgként megemlítem, hogy szintén a **Safety Hungary** végzi azt a szintfelmérőt, amelyet a mentőmotorosok körében alkalmaznak, akiknél fontos tényező, hogy mindegyikük doktor.

20. ábra

²³ http://www.motorrevu.hu/beszamolo/rendorok_kepzese_a_safety_hungarynel

9. Vezetéstechnikai trainig, motoros találkozók civil motorosok számára²⁴

A motorok – különösen a nagy teljesítményű járművek esetén – megfelelő műszaki, vezetéstechnikai kezelése nem csak a motoros rendőrök, hanem a civil állampolgárok számára is fontos feladat. Nem csak a saját, de környezetük is fokozottabb biztonságban van megfelelő járműkezelés mellett. Mivel minden rendőr feladata a megelőzés, legyen az baleset- vagy bűnmegelőzés, így **pár évvel kezdetét vette egy új program, amely véleményem szerint igen jelentős befolyással bírhat a balesetek számának csökkentésében, úgy gondolom, hogy szélesebb körben történő alkalmazása eredményes lehet.**

Az előző fejezetekben taglalt szigorú képzéseken átesett **motoros rendőrök segítik a civil motorosok biztonságosabb közlekedését.** Mivel a motoros kollégák csak akkor kapják meg nagy teljesítményű motor vezetésére feljogosító vezetői engedélyüket, ha kellő biztonsággal képesek uralni a járművek feletti irányítást, így azt gondolom, hogy megfelelő segítséget, illetve hasznos tippeket tudnak mutatni a civil motorosoknak.

A motorbalesetek száma az őszi, valamint a tavaszi időszakra jellemzőek. Ősszel a hideg reggelek és a nedves utak befolyással bírnak a gumik tapadására, így ez az időszak kiemelkedő figyelmet érdemel.

Ugyanilyen nagy rizikófaktort jelent a téli hónapok utáni időszak, amikor nagyobb idő után újra motorozni kezdenek az emberek. Ez az időszak nem csak a motorosokra nézve veszélyes, hanem az autósokra is, hiszen



21. ábra

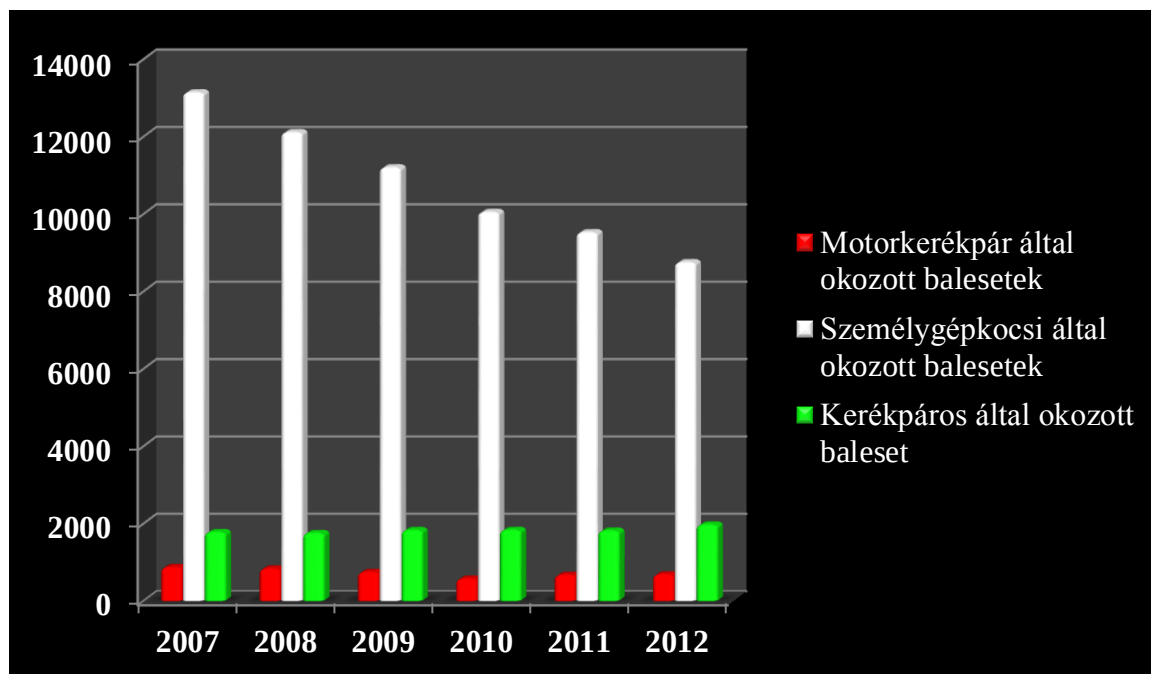
közel fél évig nem találkoznak motorral az utakon, így nekik is újra hozzá kell szokni jelenlétükhöz. Az „A” kategória megszerzéséhez szükséges korhatár felemelésével és egyéb baleset megelőzési intézkedések nyomán a baleseti statisztikák egyre pozitívabb eredményekről adnak számot, de a motoros rendőrség a még jobb eredmény érdekében szeretné megosztani személyes tapasztalatait. **A motoros rendőrök évente több alkalommal tartanak vezetéstechnikai tréningeket a civil motorosok számára,** ahol a tanulók

²⁴ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/vezetestechnika-rendorseg.html

megismerkedhetnek a számukra szükséges motoros fortélyokkal, felkészülhetnek baleseti szituációkra.

9.1 Balesetek száma okozók szerint²⁵

(1. diagram)



Balesetek száma okozók szerint

(2. táblázat)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Motorkerékpár által okozott balesetek	869	833	742	571	668	681
Személygépkocsi által okozott balesetek	13142	12112	11203	10051	9527	8752
Kerékpárosok által okozott balestek	1776	1752	1829	1832	1814	1970

²⁵ Központi Statisztikai Hivatal Közlekedési balesetek 2012. 21.táblázat

A KSH statisztikai adatai segítségével szeretném bizonyítani, hogy igenis szükség van a motorosok folyamatos képzésére, továbbképzésére. Az elmúlt évek statisztikai adatait elemezve úgy gondolom, hogy a 681 közúti közlekedési baleset, amelyet motorkerékpáros járművezető okozott, nagyobb odafigyelést érdemel. Bár a személygépjárművel okozott közúti közlekedési balesetek számát a motorkerékpárosok által okozott balesetek száma meg sem közelíti, valamint a kerékpárosok által okozott balesetek számát illetően, körülbelül fele annyi motorkerékpáros okoz balesetet, mégis arra az eredményre jutottam a balesetek kimenetelének elemzésekor, hogy a motorkerékpárosok által okozott balesetek nagyobb számban lesznek súlyosabb kimenetelűek, mint a kerékpáros balesetek.

A 2007-es bázisévhez képest, 2010-re a motorkerékpárosok által okozott balesetek száma 34,3%-kal csökkent. 2011-ben 14,5%-kal emelkedett 2010-hez képest, 2012-re pedig még 2%-kal nőtt 2011. évet követően. A 2007-es évhez képest 2012-ben - az utolsó két év baleseti számának emelkedése ellenére is - 21,6%-os javulás volt kimutatható. A balesetek számának emelkedő tendenciája miatt, úgy gondolom, **hogy kiemelt figyelmet kell fordítani a motorkerékpárosok baleset-megelőzési tevékenységére, ezért tartom fontosnak a fent említett „civil képzés” elterjedésének elősegítését.**

9.2 Motorosok tízparancsolata

- „1. A motorozás élmény! Olyan közlekedési eszköz van birtokodban, amely sok örömet tud okozni, de tisztában kell lenned a veszélyekkel is!
2. Motorválasztásnál az ésszerűség döntsön! Kérd ki „motort látott” szakember véleményét!
3. A motoron védtelenebb vagy! Viselj megfelelő bukósisakot és védőfelszerelést, minden alkalommal, ha motorozol.
4. Ne kockáztass! Csak akkor ülj motorra, ha mentálisan és fizikálisan is biztonságos vezetésre alkalmas állapotban vagy!
5. Biztonságod, testi épséged jelentősen függ motorkerékpárod műszaki állapotától és karbantartottságától. Ellenőrizd és szervizeld járművedet rendszeresen!
6. Ismerd meg motorodat, légy tisztában saját képességeiddel, fejleszd vezetéstechnikai tudásod! A motorozást nem elég szeretni, rendszeresen gyakorolni kell!
7. Biztonságod legfontosabb pillére a szabályok ismerete és tisztelete, a mindenkori jogkövető

magatartás! Vezess defenzíven, hogy mások hibáit is kivédhesd!

8. Tervezd meg utadat! Vezetés közben csak a közlekedésre, valamint a váratlan forgalmi helyzetek megoldására koncentrálj!

9. Utasodért Te vagy a felelős! Vigyázz rá, tájékoztasd őt, és rajta is legyen megfelelő védőfelszerelés!

10. Légy partner a közlekedésben! Közlekedj úgy, ahogy azt saját biztonságod érdekében másoktól is elvárod!”²⁶

9.3 Nemzetközi Harley Davidson fesztivál²⁷

Magyarország legnépszerűbb motoros találkozója idén 14. alkalommal került megrendezésre. A fesztivál főszereplője a motor, de a motoros bemutatók, motoros felvonulás, motoros túrák és persze maguk a motorok szépsége feledhetetlen élményt nyújt minden évben a fesztivált látogatók



22. ábra

számára. A fesztivál leglátványosabb programja a motoros felvonulás. Az ORFK- Országos Baleset-megelőzési Bizottság, a Közlekedéstudományi Intézet és a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei minden évben elméleti és gyakorlati bemutatókat tartanak a fesztivál ideje alatt, elősegítve a balesetmentes közlekedést.

9.4 Balaton Ride

2013-ban 3. alkalommal került megrendezésre a „Balaton Ride” elnevezésű motoros találkozó. A rendezvény ötlete a motorkerékpáros közlekedés biztonságának javítása érdekében született meg. A találkozó az Országos Baleset-megelőzési bizottság rendezvénye, de a támogatók között szerepel a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., Somogy Megyei Baleset-megelőzési Bizottság, stb. A rendezvényen kerékpáros és a motoros felvonulás is immár harmadjára indult útjára. A civil motoros felvonulók rendőrmotorok felvezetésével megkoszorúzzák Szent Kristófnak, a közlekedők

²⁶ http://www.baleset-megelozes.eu/cikk_2.php?id=582

²⁷ <http://www.helloart.hu/auto/item/662-14-open-road>

védőszentjének szobrát. A rendezvényen különböző vetélkedőket szerveznek a gyermekek és a felnőttek részére egyaránt, így kellemes időtöltést jelent az egész családnak.

10 Motorkerékpárok, segédmotor-kerékpárok más szakterületen történő alkalmazása²⁸

A motorkerékpárokat nem csak a közlekedésrendészeti szolgálati ágban alkalmazzák (delegációk kísérése, rendezvények biztosítása, illegális migráció), hanem más szolgálatok teljesítésére is. Kevesen tudnak róla, de létezik úgynevezett. mentőmotoros szolgálat is.

A motoros mentőszolgálat 2004-ben vette kezdetét, amikor néhány fiatal a külföldi mintákat alapul véve kezdeményező lépéseket tett a motoros mentés irányába. Szükséges volt az engedélyek, valamint az egészségügyi felszerelés beszerzése, szakmai irányelvek megfogalmazása, és természetesen a motorkerékpárok beszerzése is. Az első mentőmotor a Yamaha Hungária bocsátotta a mentősök rendelkezésére, amely aztán az átalakítások elhúzódása miatt csak 2005. augusztus 6-án, reggel kezdhette meg első szolgálatát. A mentőmotort a Balaton déli partján vetették be kísérleti jelleggel. Alkalmazása során a járművezetők pozitív visszajelzésekkel illették a szolgálati formát, ugyanis a forgalom elől elzárt területeken, strandokon, sétányokon keresztül vitte az életmentő felszerelést és a mentőorvost.



23. ábra



24. ábra

2006 tavaszán az Állam Autópálya Zrt.-vel kötött megállapodás következtében a mentőmotor a forgalmas autópálya szakaszokon kerültek bevetésre. A motorkerékpár előnyeinek láttán fejlesztés történt a járműparkot illetően, ugyanis 2 új motorral bővült a szolgálatellátás. Ekkor 10 mentőorvos és mentőtiszt látta el a szolgálatot, akik sokszor 10-20 perccel hamarabb érkeztek a

helyszínre és kezdhették meg a mentést.

²⁸<http://mentomotalapitvany.hu/bemutatkozas/>

2008-ban új egység jelent meg az Országos Mentőszolgálat képviseletében, a mentőrobogók, amelyek feladata a Budai Vár és a Váci utca területén történő szakszerű egészségügyi beavatkozás biztosítása, ahol a mentőautók kiérkezése több időt venne igénybe.

2009-ben egy adományozónak köszönhetően újabb motorkerékpárral (Harley Davidson Electra Glide Police modell) bővült a szolgálat, illetve a 2008-ban alkalmazott mentőrobogók száma háromra emelkedett, így 2009-ben összesen 144 esethez tudtak kivonulni.

A 2010-es évben nagy előrelépés történt, 3 db Honda ST 1300 Pan European-al bővült a flotta.



25. ábra



26. ábra

A Mentőmotoros Szolgálat 2012 őszén újabb motorral bővült egy Honda VFR 1200X Crosstourer-rel, amely 2013-tól teljesít szolgálatot.

A szolgálat hatékonyságát felismerve a járműállomány folyamatos növekedése mellett, egyre fejlettebb technikai és műszaki felszerelések kerülnek alkalmazásra. Ma már több városban és autópályán alkalmazzák ezt a szolgálati formát, például: M3 –Gödöllő, M5- Újhartyán, M7-Balatonvilágos, illetve Tiszaújvárosban és környékén.

10.1 Egészségügyi felszerelések a motoron

Motorkerékpárok oldaltámasza baloldalon van, ennek megfelelően a motoros általában arra száll le a motorról, így a bal oldali, könnyebben elérhető táskában vannak a legalapvetőbb eszközök. Minden beteg ellátásakor ezt a táskát használják először, a kevésbé súlyos esetek ellátásához ez a táska önmagában elegendő.

10.1.1 A bal oldali táska tartalma:

- „3 db vénabiztosító szett (két piros – ezek krisztalloid, illetve kolloid infúziós oldatot, vénakanülöket, stranguláló gumit, bőrfertőtlenítőt, ragtapaszt, infúziós szereléket tartalmaznak, valamint egy kék – ez az előzőeken kívül speciális, gyermek és csecsemő vénabiztosításra alkalmas kisméretű vénakanülöket, és 100 ml-es cukor-, és mannit-oldatokat tartalmaz)
- 1 db manuális vérnyomásmérő
- 1 db Rettung mentőolló („Mindentvágó” speciális erős olló, mely kialakításánál fogva vágáson kívül szükség esetén autóüveg betörésére is alkalmas.)
1 db fonendoszkóp
- 2 db ampullatár
- 1 db vércukormérő
- 1 flakon braunol fertőtlenítő oldat
- 1 flakon égési gél (égett bőrfelület ellátásához)
- 1 db kék nylon táska (benne gumikesztyűk)
- 1 db sárga nylon táska (benne pupillalámpa, olló, csipesz, szike, hőmérő, spatula, ujj-pulzoximéter, tűk, fecskendők, kötszer, ventolin spray, nitrát spray)”²⁹

10.1.2 A jobb oldali táska: a komplikáltabb beavatkozások eszközei találhatóak:

- „1 db légútbiztosító (intubációs) szett
- 1 db EZ-IO (intraosseális) fűrészt (hagyományos vénabiztosítás sikertelensége esetén a csontvelő vénás beviteli útként történő használata elfogadott, megfelelően gyors módszer, ennek elérésére szolgál)
- 1 db felnőtt lélegeztető ballon + maszk
- 1 db gyerek lélegeztető ballon + maszk
- 1 db hosszabbító gégecső lélegeztetőhöz
- 1 db twin-leszívó pumpa
- 1 db sam-splint rögzítő sín (a motoron a klasszikus végtagrögzítő eszközök – pl. kramer-sín – nem férnek el. Ennek alternatívája egy speciális, az amerikai hadsereg által fejlesztett, feltekert állapotban tárolt, kis helyigényű, nagyon könnyű eszköz, mely kitekerve akár az alsó végtag hosszának is megfelelő, a végtagra formálva, ahhoz fászlizva kiválóan rögzíti azt.)

²⁹ <http://mentomotoralapitvany.hu/motoros/egeszsegugyi-felszerelés/>

- 1 db nagy fényerejű elemlámpa³⁰

10.1.3 „Doboz tetőben:

1 db nagy piros nylon táska (benne kötszerek, speciális égési kötszer, fejlámpa)

10.1.4 A top case-ben kapott helyet a Lifepak 12 típusú defibrillátor-monitor és szerelékei (Ez az eszköz a defibrilláláson kívül a beteg monitorozására – automata vérnyomásmérés, EKG-monitor, pulzoximéter – a helyszínen 12 elvezetési EKG készítésére, valamint szükség esetén szívritmus-generálásra (pacemaker) is alkalmas), valamint a sérültek nyaki gerincszakaszának rögzítésére alkalmas állítható nyakrögzítők is.³¹



27. ábra

A motoros szolgálat ellátásának ez a formája azért került ilyen részletes kidolgozásra munkámban, mert ezen keresztül szeretném bemutatni, hogy kellő anyagi ráfordítással a rendőri motoros szolgálat is hatékonyabban működhetne, ha megfelelő technikai felszereléssel lennének ellátva, hasonlóan a mentőmotorokhoz.

³⁰ <http://mentomotalapitvany.hu/motoros/egeszsegugyi-felszerelés/>

³¹ <http://mentomotalapitvany.hu/motoros/egeszsegugyi-felszerelés/>

10.2 Polgárőrség³²

A közbiztonság megerősítésére és a lakosság szubjektív biztonság érzetének javítása érdekében a Polgárőrség bűnmegelőzési programot dolgozott ki, amely 2013. január 1-től 2014. december 31-ig tart. A program a „100x100 BIZTONSÁG” elnevezést kapta. Célja az előbbiekben említett közbiztonság megerősítése és az életkörülményeket javító szubjektív biztonságérzet javítása, valamint a lakosság támogatásának elnyerése, a Polgárőrség népszerűsítése és az egyesület számának növelésén keresztül a létszámnövelés. A program céljainak elérése érdekében az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Baleset-megelőzési



28. ábra

Bizottsága 20 darab segédmotoros-kerékpárral támogatta a bűnmegelőzési programot.

³² <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=716>

11. Versenyek és eredmények³³

Az **ORFK- Országos Baleset-megelőzési Bizottság** 1993. óta minden évben megszervezi a rendőr motorkerékpárosok országos versenyét, melynek célja a rendőrmotorosok ismeret és készség szintjének fejlesztése, ide értve a járműkezelés szintjének, és a biztonságos motorozáshoz szükséges gyakorlati készségek fejlesztését.



29. ábra

A rendezvény alapötlete a 90-es évek elején merült fel, amikor néhány rendőr motorkerékpáros ügyességi versennyel egybekötött motoros találkozót szervezett. Az országos megmérettetést minden esetben helyi és területi fordulók (megyei, fővárosi) előzik meg, s a legjobb 2-2 rendőr szerzi meg a jogosultságot a döntőn való részvételre.

Az országos döntő elméleti és gyakorlati versenyszámokból áll. Az megmérettetésen rendőrmotorkerékpáros, járőr-gépkocsivezető és karos forgalomirányító kategóriában mérték fel a versenyzők szakmai ismeretét, vezetéstechnikai tudását. A verseny KRESZ és szakmai elméleti tesztlap kitöltéséből állt, valamint ügyességi pálya és gyakorlati feladatok teljesítéséből



30. ábra

A döntőn a legjobb helyezést elérő rendőrök részt vehetnek az **International Police Motor Corporation (IPMC)** által szervezett nemzetközi rendezvényeken. Az IPMC (International Police Motor Corporation) évtizedek óta minden évben megrendezi a **Rendőr Csillagtúrát**, melynek minden évben más-más európai ország valamely nagyvárosa ad otthont.

³³ Nemzeti Közlekedési Hatóság Motoros fortélyok, 2013

Az IPMC rendezvénye két részből áll. Az első rész maga a Csillagtúra. Az értékelő bizottság külön értékeli a beérkezés idejét, a megtett távolságot. A rendezvény második eleme a **motorkerékpáros rendőrök Európa Bajnoksága**. Ez nem más, mint egy ügyességi verseny, külön a motorkerékpáros, külön pedig a gépkocsizó rendőrök részére, előre berendezett ügyességi pályán azonos típusú járművekkel.

A magyar rendőr motorosok felkészültségét jelzi, hogy évről évre érmes helyezeket érnek el a versenyeken. A Hungária Rendőregylet Motorsport szakosztálya számos korábbi dobogós helyezés mellett 2007-től minden évben első helyezést szerzett, egyéni és a csapatversenyben egyaránt.

12. Kerékpáros járőrszolgálat

A kerékpár csendes, gyors, környezet- és költségkímélő közlekedési eszköz, amelynek segítségével a rendőrség fokozni tudja intézkedéseinek hatékonyságát. A kerékpáros járőrszolgálatot a motorkerékpáros szolgálathoz hasonlóan mobilitás jellemzi és látványos rendőri jelenlétet teremt, melynek baleset- és bűnmegelőzési hatása növeli a lakosság biztonságérzetét. Azokon a településeken, ahol ezt a járőrszolgálati formát bevezették, javult a közbiztonság. **A kerékpáros rendőr jelenléte önmagában is pozitív hatással van a főként a kerékpárosok viselkedésére, mivel önkéntes jogkövető magatartásra sarkalja a közlekedőket. Sugallja mind a média, mind a lakosság felé, hogy a Rendőrség a kerékpáros szolgálattal erősíteni kívánja a közbiztonságot.**

A Készenléti Rendőrségnél a **kerékpáros járőrszolgálat 2012-ben vette kezdetét. Megfelelő és a rendőri feladatra alkalmas, a szabályoknak megfelelő felszereléssel ellátott 10 db kerékpárral és 40 fő rendőrrel vette kezdetét Budapesten, a kerékpáros közlekedés szempontjából frekventált területeken. A 2012-es év tapasztalatai alapján elmondható, hogy a lakosság a kerékpáros járőrök megjelenését jóleső érzéssel**



31. ábra

fogadta, mert a demonstratív rendőri jelenlétük hozzájárult a bűncselekmények megelőzéséhez, a lakosság szubjektív biztonságérzetének növekedéséhez. A tevékenység célja a turisztikailag jelentős, ellenőrizendő területeken a látogatók sérelmére elkövetett szabálysértések, bűncselekmények megelőzése, megakadályozása. **2013-ban újabb 100 kerékpár beszerzésére került sor. A cél, hogy a kerékpáros szolgálat országos szintű szolgálati formává teljessedjen ki.** Magyarország domborzati viszonyainak figyelembevételével 17 megye területén 38 kerékpáros útirányterv készült, amelyek 153 települést, közigazgatási területet érintenek. A Rendőrség szoros együttműködést alakított ki a Magyar Kerékpáros klub vezetésével, akik nagy segítséget nyújtottak a kerékpáros járőrök képzésében és a kerékpáros útirányok kialakításában.

12.1 A Zalaegerszegi Rendőrkapitányság kerékpáros járőrszolgálat

Munkám során vizsgálat alá vettem az egyik leghatékonyabban működő kerékpáros szolgálatot teljesítő rendőrkapitányságot.

2009. év nyarán, a Zalaegerszegi Rendőrkapitányságon kerékpáros járőrszolgálat kezdte meg a közterületi szolgálatot. **A szolgálat alapvető célja** Zalaegerszeg belvárosában, valamint a nyári idegenforgalmi időnyre tekintettel a fürdőhelyeken Aquapark, Gébárti szabadidőközpont, Zalalövő Borostyán-tavon történő megelőző jellegű jelenlét biztosítása volt.



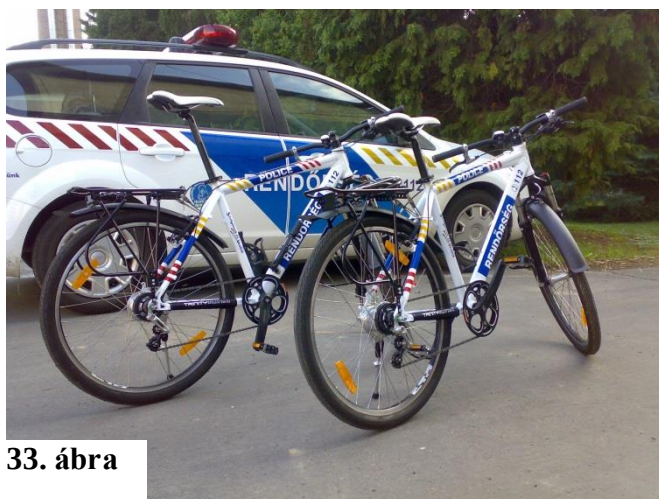
32. ábra

Az ilyen jellegű szolgálat megteremtésében a Zalaegerszegi Rendőrkapitányságon kívül aktív szerep jutott a kapitánysággal együttműködő **Zalaegerszeg Közbiztonságáért Közalapítványnak**, valamint a zalaegerszegi Városgazdálkodási Kft.-nek. Az anyagi háttérrel teljes egészében az utóbbi társaságok biztosítják. Az ünnepélyes átadásra első ízben sajtótájékoztató keretein belül 2009. július hónapban került sor a Zala Megyei Rendőrfőkapitányság és a ZMJV Polgármesteri Hivatal részvételével.

A közterületen szolgálatot teljesítő kerékpáros járőrök a részükre meghatározott útiránytervek alapján Zalaegerszeg belvárosban, a peremkerületeken, valamint a kiemelt fürdőhelyeken jelentek meg visszatérő jelleggel.

Az állampolgároktól kapott visszajelzés egyértelműen pozitív. Jó néven vették, hogy ilyen jellegű szolgálattal is találkozhatnak a város utcáin.

Bűnmegelőzési szempontokat értékelve megállapítható, hogy ez a szolgálati forma növelte az állampolgárok biztonságérzetét, hisz olyan helyeken is megjelent a rendőr, ahol eddig nem vagy csak néhány alkalommal. Ez magába foglalja azt is, hogy akár a parkerdőben, akár a vizslaparkban való megjelenés is biztosított volt. Jelenlétüknek köszönhetően a város nagyobb parkjaiban csellengő fiatalok eltűntek, a garázda jellegű cselekmények megszűntek.



33. ábra

Közlekedésrendészeti szempontból is eredményesnek értékelhető a szolgálat, hisz igény esetén egy adott forgalmi dugóhoz hamarabb odaértek, mint a gépjárművel szolgálatot teljesítő kollégák, ezáltal a forgalomirányítást is hamarabb el tudták kezdeni, a **forgalmi akadályok elhárítása is jelentősen felgyorsult.**

A fentiekén túl a szolgálat kiterjedt a rendőrkapitányság illetékességi területén lévő más városra is. **Zalalövőn a szolgálat során, köszönhetően a visszatérő ellenőrzéseknek megszűntek, az un. „surranópályán” közlekedő szabálysértők.**

Az állampolgárok mindenhol jó néven vették jelenlétüket, nagyobb biztonságban érezték magukat és örültek, hogy ilyen szolgálat is megjelent a közterületen. A megszabott útirányterv alapján a környező hegyi ingatlanok környékén is megjelentek, aminek a pincetulajdonosok nagyon örültek.

A kerékpár a fenti paraméterek mellett alacsony karbantartás igényű és kiemelkedően hosszú élettartalmú. Kiegészítő tartozékként a kerékpárokat a csomagtartóra szerelhető és bővíthető táskával látták el, ezekben az egyszeri szolgálatellátáshoz szükséges – a felszerelések mellett más – eszközök (elsősegély csomag, eső ruházat, stb.) is elhelyezhetők.

Megemlíthető, mint érdekesség, hogy a szolgálati gumibotot a kerékpár vázán nyert elhelyezést.

13.A személyes példamutatásról

Természetes, hogy a rendőri motorkerékpáros és kerékpáros szolgálat fejlődése, illetve az egész rendőri tevékenység hatékonyságának az egyik legfontosabb eleme, hogy **a rendőrök személyes példamutatással járjanak élen.** Ha ezt érzékelik a közlekedők, **akkor jelentős szabály betartó, jogkövető magatartásra lehet számítani.** „Ezt a

célt szolgálják a pozitív viselkedési minták továbbítása, példaadás, képzés, továbbképzés, utánpótlás, oktatás, nevelés stb. A lakosság figyelmének központjában álló személyekre, szervezetekre (államfő, kormányfők,



34. ábra

rendőrség, tűzoltók stb.) még nagyobb felelősség hárul, mert többek között ők azok, akik betartatják a szabályokat, tehát nekik pozitív mintával kell szolgálniuk. A Rendőrség munkája ebből a szempontból különösen fontos, főleg ilyen társadalmi megítélés mellett.”³⁴ A személyes példaadás ugyanolyan fontos a motoros,- és kerékpáros járőrszolgálatot ellátó rendőröknél, mint a gépkocsizó állománynál. Ahogyan fontos a biztonsági öv használata, úgy a motorosoknál a bukósisak, a kerékpárosoknál a kerékpár kötelező felszereléseinek megléte: kormány, fékek, csengő, előre fehér, vagy kadmium sárga fényt adó lámpa, hátra piros fényt adó lámpa, hátul egy vagy két darab piros színű fényvisszaverő, illetve egy borostyán sárga színű küllőprizma legalább az első keréken.

A személyes példamutatás a prevenció egyik eszköze, hiszen hogyan követelhetné meg a rendőr a szabálykövető magatartást, ha ő maga sem tartja be. Sok családban sajnos hiányos a szülők, a felnőttek példamutatása a gyermekek számára. A legtöbb gyermek szüleit tekinti példaképnek, ezért fontos a magatartásformáló példaadás, ezt a rendőr példamutató magatartásával elősegítheti.

³⁴ Molnár Ildikó- Gyerekek biztonságos közlekedésre valónevelése (TDK dolgozat) 2013. 7.oldal

14. Javaslatok

Kutatásom során világossá vált számomra, hogy a motoros rendőri szolgálatnak előnyei mellett vannak olyan hiányosságai, amelyek az állományra kihatnak. Megüresedett státusz szinte az ország egész területén érzékelhető, ahol motoros egység működik.

A 7. melléklet a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelethez, meghatározza az életkori feltételeket a különböző kategóriák megszerzéséhez, miszerint járművezetésre jogosító okmányok kiadásának életkori és jártassági feltételei a 2006/126/EK irányelvnek megfelelően 2013. január 19-től a következőképp alakultak:

„10. 24. életév.

10.1. a „D” és a „D+E” kategóriába tartozó jármű vezetésére,

10.2. az „A” kategóriába tartozó motorkerékpár vezetésére, előzetes motorkerékpár vezetési gyakorlat hiányában.”³⁵

„Jártassági feltételek

1. Teljesítménykorlátozás nélküli „A” kategóriába tartozó gépjármű vezetésére jogosító bejegyzést annak a személynek lehet érvényesíteni,

a) aki legalább két éve rendelkezik „A2” alkategóriába tartozó gépjárműre érvényesített bejegyzéssel, vagy annak

b) aki a 24. életévét betöltötte, és külön vizsgát tett a kategóriára jellemző vezetői jártasságáról és magatartásáról.”³⁶

A jogszabály változtatás miatt még nagyobb hiány lép fel a motoros állomány létszámának tekintetében. Jelentkezők sokasága, azonban **nem rendelkezik megfelelő kategóriájú vezetői engedéllyel, mivel a legtöbb rendőr hallgató az iskolai évei alatt nem tölti be 24. életévét**, így, még ha saját költség terhére vállalná is a hallgató, akkor sem tehetne vizsgát nagy teljesítményű motorkerékpárra, azaz „A” kategóriára. **A diákok 20-22 évesen már frissen végzett rendőrként kerülnek egy-egy kapitányságra, ahol 1-2 év elteltével, mire**

³⁵ 7. melléklet a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelethez

³⁶ 7. melléklet a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelethez

elérik az előírt korhatárt, már nem arra törekednek, hogy a megfelelő vezetői engedély letétele után motoros rendőrre válhassanak, kivéve az elszánt, fanatikus kollégákat, akik kitartanak elhatározásaik mellett. Úgy gondolom, hogy annak a kevés hallgatónak, akik elérik a megfelelő korhatárt tanulmányaik során, számukra biztosítani kellene a lehetőséget anyagi támogatással, hogy megszerezhessék a képesítést. Az anyagi támogatás mértéke a tanulmányi eredménytől függően kerülne megállapításra, hasonlóan a SuliMoped elnevezésű programhoz. A SuliMoped programot az ORFK-OBK 2013-ban indította kísérleti jelleggel. A program lehetőséget biztosít, hogy a hátrányos helyzetű diákok segédmotoros-kerékpár vezetésére jogosító engedélyt szerezhessenek. A SuliMoped program elérte kitűzött célját, ezért úgy gondolom, hogy a fent említett javaslatom megvalósítása nem bizonyul lehetetlen elképzelésnek. Mivel a jogszabályok alkalmazása során nem alkalmazhatunk pozitív diszkriminációt a rendőrökkel szemben, hogy számukra nem 24 évet határozzunk meg a vezetői engedély megszerzéséhez, így azt sem tartom elképzelhetetlennek, hogy az állomány számának emelkedését elősegítve, a jogalkotó éljen a változtatás jogával és csökkentse az előírt korhatárt.

További feladatot képez, hogy az évek során kialakult tapasztalatokat **fejleszteni kell, mint ahogy a közlekedésrendészeti szolgálati ágon belül használatos védőruházatot – javaslom a francia mintát - forgalomellenőrző, sebességmérő technikai, műszaki berendezéseket** és a legkorszerűbb eszközökre kell cserélni. Ahogyan a mentőmotoros doktorok által használt motorkerékpárok fel vannak szerelve például defibrillátorral, úgy a rendőrök által használt motorkerékpárokat is fel kellene szerelni sebességmérő eszközzel, kamerával, vagy bankkártya leolvasó terminállal, így növelve a hatékonyságot és megkönnyítve ezzel a motoros rendőrök munkáját.



35. ábra

Az eddig **ismert képzési, továbbképzési formákat** a modern kornak megfelelően tovább kell fejleszteni, az ehhez szükséges, vagy ezt könnyítő feltételeket biztosítani kell az oktató szervezetnek, valamint az oktatáshoz szükséges tanpályát is.

A motoros rendőrök előnyeit kihasználva bevethetőek lennének a közlekedésrendészeti szolgálati ágon kívül a bűnügyi szolgálati ág területén is, ahol a rendőrök civil motorkerékpárokkal segíthetnék elő a felderítést és az operatív munkát.

Igaz, hogy ez a jövőkép, de úgy gondolom, hogy az autópálya rendőrség újbóli felállítása, ezen belül pedig egy technikailag felszerelt, tapasztalt **motoros alegység létrehozása preventív jelentőségű lenne az autópályákon**, gyorsforgalmi és nemzetközi utakon.

15. Epilógus

Nem lenne teljes a dolgozatom akkor, ha nem emlékeznék meg azokról a volt motoros kollégáimról, akik sajnálatos módon szolgálatteljesítés közben, vagy azzal összefüggésben veszítették életüket. Ismereteim szerint szeretném név szerint megemlíteni őket:

Szegedi Henrik (1979.02.11.-2009.08.08.)

Szegedi Henrik a Mátrában szolgálat közben szenvedett halálos balesetet. Utólag kiderült, hogy a Suzuki Banditra típusú szolgálati motorkerékpárjára nem szabványos bukócsövet szereltek fel.



36. ábra

Telegdi Zsolt (1977.05.18.-2010.08.16.)

A Tatai Rendőrkapitányság motoros járőre az M1-es autópályán szenvedett halálos balesetet, melyben szerepet játszott, hogy szolgálati motorkerékpárja kopott gumikkal volt felszerelve.



37. ábra

Kenéz Imre (1977.12.13.-2012.10.11)

Thomas Robert B. intézkedés közben gázolta el Kenéz Imre rendőrmotorost a 43-as út apátfalvi belterületi szakaszán 2012. október 11-én. A rendőr törzsászlós kórházba szállítás közben elhunyt. Dr. Pintér Sándor belügyminiszter hősi halottá nyilvánította a járőrt, és posztumusz hadnaggyá nevezte ki.



38. ábra

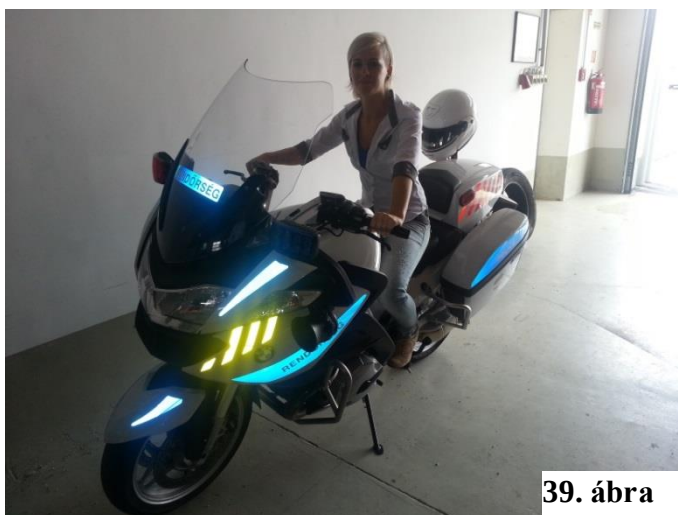
Tanulmányozva baleseteik történetét arra a következtetésre jutottam, hogy halálos balesetek elkerülhetőek lettek volna, ha megfelelő műszaki és technikai berendezésekkel vannak felszerelve a járőrök. Érdekességképp megemlítem, hogy az elhunyt motorosok tiszteletére a Kékesen emlékművet állítottak.

Összegzés

Munkám során egyértelművé vált számomra, hogy a motoros rendőri szolgálat nélkülözhetetlen eleme a közlekedésrendészetnek. Jelentős szerepet tölt be a motoros szolgálat a tekintetben, hogy 2020-ra a baleseti statisztikák kedvező eredményről lehessen beszámolni. A szolgálat elengedhetetlen nem csak a városban, hanem gyorsforgalmi, valamint nemzetközi utakon is egyaránt. Ehhez szükséges az országok közötti még hatékonyabb együttműködés kialakítása, valamint az információ áramoltatás elősegítése. Nem tekintendő szerénytelenségnek, de úgy vélem, hogy **szükséges volna az autópálya rendőrség újbóli felállítása, ezen belül pedig egy motoros egység létrehozása**, amely európai szintűvé fejlődhetne, így létrehozva egy ütőképes, szakmai tekintetben kiváló rendőr motoros szerveket.

Megállapítottam, tapasztaltam, hogy a műszaki, technikai feltételek, azaz a motorkerékpárok adottak.

Manapság nem kell megküzdeni, éveket várni arra, hogy motoros rendőr lehessen valaki, sőt, hiány mutatkozik az állomány tekintetében. A probléma ott kezdődik, amelyre dolgozatomban



39. ábra

is kitértem, hogy az iskolát elvégző rendőr hallgatóknak a jelenlegi jogi szabályozás miatt nincs lehetősége „A” kategóriás vezetői engedély megszerzésére, egyrészt, mert nem érik el 24.életévüket az iskola befejezte előtt, így mire betöltik 24. életévüket, már valamelyik kapitányság vagy őrs „öreg” gépkocsizó járőrei lesznek, másrészt nem tudják előteremteni a képzés anyagi költségeit. **Véleményem szerint a fiatal, tanulni vágyó rendőr kollégák lelkesedését ki kellene használni a tekintetben, hogy a hivatás iránti elkötelezettségük és motoros szenvedélyük egyszerre valósulhasson meg, azzal, hogy kiváló motoros rendőröket képzünk belőlük.**

Ábrajegyzék

1. ábra.....	5
2. ábra.....	6
3. ábra.....	6
4. ábra.....	11
5. ábra.....	11
6. ábra.....	12
7. ábra.....	13
8. ábra.....	13
9. ábra.....	18
10. ábra.....	22
11. ábra.....	23
12. ábra.....	25
13. ábra.....	25
14. ábra.....	26
15. ábra.....	27
16. ábra.....	27
18. ábra.....	28
17. ábra.....	28
19. ábra.....	29
20. ábra.....	29
21. ábra.....	30
22. ábra.....	33
23. ábra.....	35
24. ábra.....	35
25. ábra.....	36
26. ábra.....	36
27. ábra.....	38
28. ábra.....	39
29. ábra.....	40
30. ábra.....	40
31. ábra.....	42
32. ábra.....	43
33. ábra.....	44
34. ábra.....	45
35. ábra.....	47
36. ábra.....	49
37. ábra.....	49
38. ábra.....	49
39. ábra.....	50

IRODALOMJEGYZÉK, INTERNETES FORRÁSOK

- <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/testulet/rendeszeti-szakterulet/kozlekedesrendeszeti>
 - <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html>
 - <http://www.onroad.hu/hir/francia-csendorok-uj-vedoruhazata.html>
 - <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=571>
 - <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=571>
 - http://hvg.hu/itthon/20100804_alsoors_lovoldozes
 - <http://mentomotoralapitvany.hu/bemutakozas>
 - <http://mentomotoralapitvany.hu/motoros/egeszsegugyi-felszerelés>
 - http://www.motorrevu.hu/beszamolo/rendorok_kepzese_a_safety_hungarynel
 - http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/vezetestechnika-rendorseg.html
 - http://www.vezess.hu/hirek/felmilliardert_vettek_bmw_ket/32453/
 - <http://www.csendor.com/konyvtar/irasok/magyar/K%F6zleked%E9si%20szakszolg%E1lat%20-%20Kiss%20G.pdf>
 - <http://www.helloart.hu/auto/item/662-14-open-road>
 - <http://www.miskolc.hu/szakmai-kozlekedesrendeszeti-verseny-miskolcon>
-
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
 - 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról
 - Európai Közöségek Bizottsága, Fehér könyv, Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő eldönteni, Brüsszel, 2011.
 - Molnár Ildikó - Gyerekek biztonságos közlekedése való nevelése (TDK dolgozat) 2013.
 - Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015.
 - 16/2013. (V. 28.) BM utasítása a belügyi gépjárművezetők és a gépjárművezetést oktatók képzési követelményeinek megállapításáról
 - Központi Statisztikai Hivatal Közlekedési balesetek 2012.
 - 7. melléklet a 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelethez

- Nemzeti Közlekedési Hatóság Motoros fortélyok, 2013
- 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről
- 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól
- 19/2013. (V. 17.) ORFK utasítás a Magyarország érdekei szempontjából különösen fontos személyek védelmének, a kijelölt létesítmények őrzésének rendőrségi feladatairól
- 11/1998. (IV. 23.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata
- 8/2010. (OT 5.) ORFK utasítás a Sportrendezvények minősítéséről és rendőri biztosításáról

Megjegyzés: kutatásom során világossá vált számomra, hogy a motorkerékpárosok szolgálatáról szóló szakirodalom igen kevésnek bizonyul, emiatt nehezen megismerhető területe a Rendőrségnek ez a szolgálati forma. A témát kutatóknak csak irányelvek, utasítások, rendeletek és törvények állnak rendelkezésre.