

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

Motoros balesetek Magyarországon

Jelige: hope

Pályamunka lezárásának időpontja: 2013. november

2015.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS.....	2
1.1. A témaválasztás.....	2
1.2. A motorkerékpár történelme.....	3
1.3. A hazai motorkerékpár gyártás története.....	4
1.3.1. A legendás Csepel.....	8
1.4. A motoros szolgálat megalakulása.....	9
1.4.1. A motoros szolgálat napjainkban.....	12
2. A STATISZTIKA TÜKRÉBEN.....	14
2.1. A motoros baleseti statisztikák alakulása Európa öt országában (2004).	14
2.2. 2012. A motorosok éve.....	15
2.3. A 2013-as változások.....	18
2.4. Tegyük mi is a balesetek számának kedvezőbb alakulásáért!	19
2.5. Felfelé a lejtőn- Magyarország.....	21
2.5.1. Motorkerékpáros balesetek Veszprém Megyében.....	24
2.6. A balesetek bekövetkezésének okai.....	27
2.7. Miként kerüljük el hatékonyan a baleseteket?	30
2.7.1. A motorkerékpáros és vezetéstechnikai képzés.....	31
2.7.2. A rendőrmotorosok vezetéstechnikai képzése.....	32
3. BALESETELEMZÉS KÉPEKKEL – „A SEBESSÉG”	35
3.1. 2013. augusztusában történt motoros baleset elemzése.....	35
3.1.1. Részlet az eredeti jegyzőkönyvből, a baleset körülményeinek leírása.....	35
3.1.2. Tanúvallomások.....	38
4. BALESETELEMZÉS KÉPEKKEL – „A TECHNIKA”	41
4.1. 2013. májusában történt összetett, több résztvevős baleset elemzése.....	41
4.2. A baleset körülményeinek leírása.....	41
4.3. Tanúvallomások.....	44
5. ÖSSZEGZÉS.....	47
Felhasznált irodalom.....	49

1. BEVEZETÉS

1.1. A témaválasztás

Dolgozatom kiindulópontját a baleset-megelőzés, és a motorozási technika adja, a közlekedésrendészeti szakterületnek leginkább ezen része érdekel. Terveim közt szerepel az is, hogy a motorozással kapcsolatos tudásomat folyamatosan bővítsem, ha lehetőség adódik, a már megfelelő szintet elérő ismereteimet a frissen felszerelt kollégák részére átadjam.

A téma jelenleg a média figyelmének is középpontjában áll, a közúti forgalomban egyre nagyobb számban vesznek részt motorkerékpárral. A témaválasztásban már akkor biztos voltam, amikor a Főiskolára jelentkeztem, mivel szabadidőmben is sokat foglalkozom motorozási technikám fejlesztésével. 2008-ban szereltem fel a Rendőrséghez, „A” kategóriás vezetői engedélyemet 2009-ben szereztem, azóta több alkalommal részt vettem vezetéstechnikai oktatásokon, mely rendkívül nagy hasznomra válik.

Két és fél évig közlekedési járőrként teljesítettem szolgálatot. Munkám során sokszor szembesültem azzal a ténnyel, hogy egyes motorosok oly szinten magukénak érzik a közutat, hogy akár a megengedett legnagyobb sebesség duplájával haladnak - legfőképp lakott területen belül. Sokszor előfordul, hogy a járművezetők nem veszik számításba az esetlegesen útestre önfeledten kiszaladó gyermekeket, vagy más, hirtelen felbukkanó akadályokat. Nagyobb odafigyeléssel elkerülhetőek lennének akár halálos balesetek is.

Többször előfordul az is, hogy apró vezetéstechnikai hiba miatt alakult ki a veszélyhelyzet, vagy történik meg a baleset. Persze külső szemlélőként, utólag könnyű részletezni az eseményeket, ezért is térek ki írásomban a képzések fontosságára is.

Dolgozatom lényegét nem konkrét ügyön keresztül fogom bemutatni, ám hatásosnak tartom, ha egy-egy eset is bemutatásra kerül, mivel bizonyos baleseteknél megdöbbentő információk is a birtokunkba juthatnak.

Szeretném, ha írásomat olvasva mind a civil, mind a szakmabeli olvasó egyaránt megértene, miért is van szükség az általunk vezetett motorkerékpár működésének megismerésére.

Jómagam is csak bizonyos idő után győződtem meg arról, hogy két keréken részt venni a forgalomban legalább dupla annyi figyelmet kíván, mint gépkocsival közlekedni.

1.2. A motorkerékpár történelme

A német származású Gottlieb Daimler és Wilhelm Maybach tervezte és építette az első motorkerékpárt 1885-ben, egyúttal ez volt az első belső égésű motorral hajtott jármű a világon. Daimler és Maybach ezt Reitwagennek nevezte el ("reiten" jelentése németül "lovagolni").¹



1. számú kép: Hildebrand & Wolfmüller motorkerékpár, 1894²

A Hildebrand und Wolfmüller volt az első motorkerékpár, ami megvásárolható volt. Ez 1894-ben került bemutatásra. Kezdetben a gyártók belsőégésű motor fogadására kerékpárokat próbáltak alkalmassá tenni. Ahogy az erőforrások teljesítménye nőtt, valamint a tervek túlnőttek a kerékpáros kereteken, egyre többen szálltak be a gyártásba.³

¹ <http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1r> (2013.07.30.)

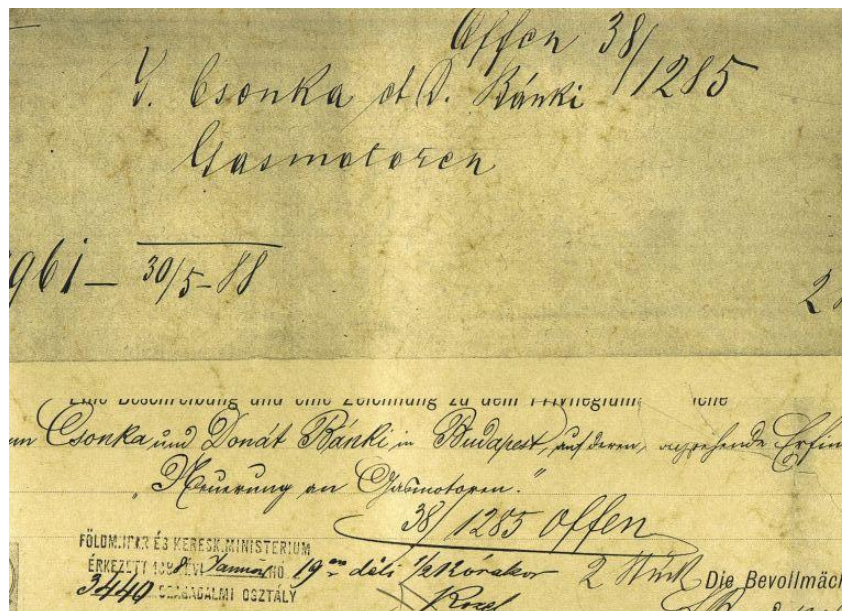
² <http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1r> (2013.07.30.)

³ <http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1r> (2013.07.30.)

1914-ig az Indián volt a legnagyobb motorkerékpár gyártó. Évente megközelítőleg 20 000 motort állított elő. 1920-ra az elismerés a Harley-Davidsoné lett, melynek termékeit 67 országban árusították. Az 1930-as évek elejére a DKW (németül Das Kleine Wunder; szó szerint a „kis csoda”) lett a világ legnagyobb gyártója. ⁴

1.3. A hazai motorkerékpár gyártás története

Ezek a káprázatos találmányok mind a közlekedésben, mind a sport világában is új dimenziót nyitottak meg, mely éppen elég volt ahhoz, hogy a motorsport kezdeteit megalapozzák. Megjegyezném, hogy bár Bánkiék találták fel a benzinmotort, melyet a Ganz gyárban kiviteleztek, ám lendkerék (forgótárcsa) híján ezt a motort nem tudták mozgásba hozni. Az első „mozdonykerékpár” megjelenése hazánkban Bezerédy Gyula szobrász nevéhez fűződik, aki 1896 tavaszán hozatott magának egyet. ⁵



2. számú kép: Az eredeti porlasztó szabadalma⁶

Először nem a saját motorjaikkal mentek, mivel a „nyugat” már akkor is előttünk járt és hamarabb felismerte ezen a jármű előnyeit. Nálunk korábban kezdték el gyártani. Janitsáry tekintélyes kerékpár versenyző volt, ő ahol tehette, hirdette a motorkerékpár sportot.

⁴ <http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1r> (2013.07.30.)

⁵ http://www.motorrevu.hu/beszamolo/a_motorkerekpar_tortenete_a_kezdetek (2013.08.01)

⁶ http://www.motorrevu.hu/beszamolo/a_motorkerekpar_tortenete_a_kezdetek (2013.08.01)

Janitsáry megnyerte az első magyar motorvezetési versenyt, mely 1899. június elsején került megrendezésre a Budapesti Torna Club Csömöri úti pályáján.⁷

Vannak, akik úgy gondolják, hogy az első magyarországi versenyre - a Magyar Automobil Club által szervezett - akkori Millenáris pályán került sor 1901-ben. Az internetes források szerint ez egykörös futam volt, Spitz Arnold nyert meg, De Dion motorja három lóerős volt. Szám Géza is részt vett ezen a versenyen, aki ebben az évben mutatta be az első hazai automobil kiállításon saját tervezésű és hazai alkatrészekből készített, három lóerős tricikliét, mely az alábbi képen látható.⁸



3. számú kép: A Szám Géza által épített tricikli három lóerős volt⁹

Később sok magyar is próbálkozott motorkerékpár építéssel: Dedics Ferenc, Hóra Nándor, Poszert Károly, stb.. Az első világháború után Magyarországon gyártottak JAP motorokat, melyek alkatrészeit külföldön szerezték be. Hazánkban az első sikert WM Turán, majd nikkeltankos Csepel hozta az 1930- as években. A motorkerékpárok sikere Méray testvérek nevéhez kapcsolódik. Hazánkban több motorgyártó is létezett: Csepelen: Pannónia motorok, kerékpárgyártás illetve robogó (Pannik) gyártás is zajlott, Zuglóban: Danuviákat, Egerben: Bervákat gyártottak.

⁷ http://www.motorrevu.hu/beszamolo/a_motorkerekpar_tortenete_a_kezdetek (2013.08.01)

⁸ http://www.motorrevu.hu/beszamolo/a_motorkerekpar_tortenete_a_kezdetek (2013.08.01)

⁹ http://www.motorrevu.hu/beszamolo/a_motorkerekpar_tortenete_a_kezdetek (2013.08.01)

Magyarországon 1953-ban a Pannit, majd a Tünde nevet viselő robogó készült. A technika fejlődésével újra elterjedt és közkedvelt közlekedési eszközzé vált.¹⁰

1.3.1. A legendás Csepel

Magyarország egyik legnagyobb iparvállalatában, a Weiss Manfred gyárban 1946. őszén, egy kiürült csarnokában újraindult a WM 100 segédmotor kerékpárok gyártása. A vállalatot pár hónappal később a kormány állami ellenőrzés alá vonta, így ez a gyár is a Nehézipari Központ irányítása alá került úgy, mint a MÁVAG, a GAZ, és a győri Magyar Waggongyár.¹¹

Ekkorra elkészült a módosított Csepel 100 Túra jelzésű motor, melyet teljesen hazai alkatrészekből készítettek el, valamint a Jurek Aurél vezette csapat megkezdte az új Csepel 100 és a Csepel 125 tervezését: a 125 cm³-ig növelhető motorblokk jelentős lett az itthoni motorkerékpár-iparban.¹²

A Csepel-modellek gyártásához komoly kapacitásbővítésre volt szükség, az állam szerint pedig motorkerékpárokra szükség van, ezért jelentős összeggel segítette a Motorkerékpárgyár kibővítését. A csepeli üzem területén új üzemsarnokot építettek, ahol több, korszerű gépsor segítette a motorkerékpárok kivitelezését.¹³

Közülük egy, a következő oldalon lévő képen került megörökítésre. Ezt a kétkerekűt 1945. után gyártották.

¹⁰ Ocskay Zoltán: A motorkerékpárok története, Varga és Társa Bt, 1993. 1-25. o.

¹¹ <http://magyarjarmu.hu/motorkerekparok/csepel/> (2013. 08. 01.)

¹² <http://magyarjarmu.hu/motorkerekparok/csepel/> (2013. 08. 01.)

¹³ <http://magyarjarmu.hu/motorkerekparok/csepel/> (2013. 08. 01.)



4. számú kép: 1945. után Csepelen készült motorkerékpár¹⁴

1.4. A motoros szolgálat megalakulása

1926. július 29-én indult útjára a Mosonyi utcai laktanyából az első motoros rendőr, aki motoros társaival eleinte megfigyelő, felderítő, futár és összekötő feladatokat látott el. Ugyan abban az évben, szeptember 9-én megalakult a Közlekedési Osztag, mely a Kerékpáros Osztály külön csoportja volt, valamint itt rendszeresítették a motorkerékpárokat.¹⁵

Két évvel később a motorkerékpáros rendőrök fő feladata már a gépjárművek ellenőrzése, főként a gyorskocsik megakadályozása volt. Az Közlekedési Osztag mindössze öt darab motorkerékpárral rendelkezett, motoronként egy vezető és egy intézkedő rendőr teljesített szolgálatot.¹⁶

1934. augusztus 01-én a Kerékpáros Osztályon belül létrejöttek a baleseti járőrök. Oldalkocsis motorkerékpárral hárman látták el ezt a szolgálatot. Néhány év múlva a rendőrök által használt motorkerékpárokat kétszemélyes Balilla gépkocsik váltották fel. A motoros osztagnak 1941-ben már 57 fős rendőri létszáma volt, illetve közülük került ki az a motorkerékpáros egység is, aki az államfő, Horthy Miklós útját biztosította.¹⁷

¹⁴ <http://magyarjarmu.hu/motorkerekparok/csepel/> (2013. 08. 01.)

¹⁵ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

¹⁶ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

¹⁷ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)



5. számú kép: Horthy kormányőrsége¹⁸

A fenti képen lévő kormányőrség 16 főből állt, akik Harley Davidson típusú motorokkal biztosították a kormányzó és vendégei közlekedését. Ez az elit motoros rendőralakulat 24 órás készenléti szolgálatot végzett – váltásokkal - a Mosonyi utcai rendőrlaktanyában. Az általuk használt motorokért az összes motoros, leginkább motoros rendőr irigyelte őket.¹⁹

Az első két motor 1200-as VDS típusok volt, majd Majláth Mihálynál importőrnél átvettek hat darab 1300-as UHS-t.²⁰

¹⁸ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

¹⁹ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

²⁰ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)



6. számú kép: VDS egy USA rendőrkapitányság előtt²¹

1943-ban 24 oldalkocsis és 7 szóló motorkerékpárja volt a szolgálatot teljesítő rendőröknek. Mint minden másban, ezen a területen is fejlesztésekre lett volna szükség, azonban a II. világháború kitörése miatt ez már nem történt meg.²²

1947-ben a fővárosban a járművek száma rohamosan nőtt, így a közlekedési szakterület fejlesztését is megkívánta.²³

A közúti forgalom folyamatosan nőtt, a szolgálati feladatokat ellátó rendőrökre egy nagyobb teher hárult, így a motoros közlekedési járőrszolgálat felállítására volt szükség.

1950. május 27-én a rendőrség szervezetéről szóló 15400/1950. BM számú rendelettel létrehozták a BRFK Közlekedésrendészeti Osztályát, mely 27 darab motorkerékpárral rendelkezett, köztük 17 oldalkocsis volt.²⁴

1960-ban 24 fővel díszmotoros egység alakult, aki kísérte a Magyarországra látogató államfőket. Simson típusú motorkerékpárokkal látták el ezt a feladatot, és új egyenruhákat viseltek, amiket Szegeden varrtak.

²¹ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

²² <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

²³ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

²⁴ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

1964-ben a motoros rendőrök már 15 darab oldalkocsis BMW típusú, 4 darab M-72-es oldalkocsis motorkerékpárral és 3 darab szóló Pannóniával teljesíthettek szolgálatot.²⁵

1971-ben átszervezés történt, melynek során a Forgalmellenőrző és Forgalomirányító Osztályból egy osztályt, a Forgalmbiztonsági Osztályt hozták létre. Ez 5 alosztályból állt, amelyek rendelkeztek P-10-es és P-20-as motorkerékpárokkal.²⁶

Az 1990-es évek végére 100 fős volt a Motoros Alosztály, ezzel együtt jelentősen nőtt a technikai ellátottság, a beosztottak új, rendszeresített motoros védőruhát kaptak.²⁷

1.4.1. A motoros szolgálat napjainkban

A motorkerékpárosokra vonatkozó baleseti statisztikák több évtizede kedvezőtlenül alakulnak. Néhány motoros rendőr által elszenvedett baleset mutatott rá arra, hogy részükre külön, speciális oktatást, vezetési tréningeket tartsanak. A BRFK-n indult el az első ilyen kezdeményezés, ami később országos horderejűvé nőtte ki magát.

Néhány év után már szükségessé vált szakképzett oktatók és jól átgondolt tematika alapján kiképezni a motoros járőröket, mivel nem elég a gyakorló motoros járőrök által összegyűjtött tapasztalatok átadása. A kilencvenes évek óta évente, tudományos alapokon nyugvó, ismeretfelújító továbbképzésen kell részt venniük a motoros rendőröknek, ahol komoly követelményszintet kell teljesíteni. A magyar rendőrmotorosok oktatása folyamatos, szigorúak a feltételek, a csapatba nehéz bekerülni, de könnyű kiesni, e képzést később részletezem. Magyarországon azok a rendőrök, akik motorkerékpárral látják el a szolgálatot, igen magas színvonalú tudással és rutinnal rendelkeznek, ezzel összefüggésben gyorsan is tanulnak. Jelenleg 300 fő felett van a rendőrmotorosok száma hazánkban.

Ezt a komplex képzést jelenleg országos hatáskörrel az Rendészeti Szervek Kiképző Központja végzi, ahol az oktatók nagy része nemzetközi tapasztalatokkal is rendelkezik.

²⁵ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

²⁶ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)

²⁷ <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)



7. számú kép: a legújabb szolgálati BMW R900RT Police, mely fény és hangtechnikával, illetve adóvevővel felszerelt²⁸

A 7. számú képen látható motorkerékpárok kényelmesek, alacsony saját tömeggel rendelkeznek, szerény, 83 lóerős. Csak rendőröknek gyártották, utcai viselete nincs, ezért is kapta a „Police” jelzést.

²⁸ http://www.vezess.hu/hirek/uj_bmw_ket_kapott/45870/ (2013. 10.11.)

2. A STATISZTIKA TÜKRÉBEN

2.1. A motoros baleseti statisztikák alakulása Európa öt országában (2004)

Az Európai Motorkerékpár Gyártók Szövetsége (ACEM) tanulmányai szerint a balesetek 87.5%-a emberi mulasztás miatt következett be, melynek 37.1 % -a motoros, 50.4% -a pedig az egyéb jármű vezetőjének hibája miatt. Az ütközések 60 %-a személygépkocsival történt, ha pedig a vezetői engedély kategóriáját vesszük figyelembe, akkor 21%-ában a motorkerékpárra is érvényes engedéllyel rendelkező vezetők voltak okozók a balesetekben.²⁹

A legtöbb esetben az autósok nem is vették észre a motorkerékpárral közlekedőt. A balesetek java része robogóval történt (38.4%), ezt a sport követi 14.8 %-kal, majd a 'hagyományos' (naked – szerű) motorok 14.2%-kal.³⁰

A balesetek kb. 70%-ában a sebesség 30 és 60 km/h között volt, ami azért nem meglepő, mert a legtöbb ütközés városi forgalomban történt. Ha csak azokat az eseteket vesszük figyelembe, amikor csak a motoros volt a résztvevő, akkor az esetek felében a sebesség 40 és 70 km/h közti volt, míg 21.7%-ában 100 km/h vagy annál nagyobb. A motor hibája az esetek 5%-ában játszott szerepet, ebből a legtöbb a gumi vagy a kerék hibája miatt, és csak elenyésző részben (1.2%) a fék hibája volt az ok. Egy másik érdekes adat, hogy az alkohol, vagy más bódító hatású szer hatása alatt motorozók miatt bekövetkezett balesetek száma csupán 4.4%. Szerencsére a kábítószer hatása alatt motorkerékpárt vezetők által okozott balesetek csak 0,5 %-ban jellemző.³¹

Az ACEM által közzétett adatok Olasz-, Francia-, Spanyol-, Németországban és Hollandiában vizsgált közlekedési balesetekre vonatkoznak. Ezekben az országokban a motoros közlekedésnek jóval nagyobb kultúrája van, mint például hazánkban. Magyarországon egy átlagos közlekedő szemében a motorosok fekete báránynak számítanak.

²⁹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/erdekvedelem/motoros-baleseti-statisztikak.html (2013. 08.02.)

³⁰ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/erdekvedelem/motoros-baleseti-statisztikak.html (2013. 08.02.)

³¹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/erdekvedelem/motoros-baleseti-statisztikak.html (2013. 08.02.)

A megoldás persze nem egyszerű, de figyelembe kell vennünk, hogy mi magunk alakítjuk a képet a motoros társadalomról.³²



8. számú kép: Franciaországban (és más motoroktól hemzsegő országban is) az autósok nem állnak be a sávok közepére³³

2010. január elseje óta Magyarországon is el lehet haladni az álló járművek mellett, vagy azok között a kétkerekű motorkerékpárral, illetve a segédmotoros kerékpárral előre sorolás céljából. A nyugati országokban évtizedek óta érvényben van ez a szabály, sőt, több olyan ország is van, ahol soha nem is tiltották a motorkerékpárosok előrsorolását az álló gépkocsik között, illetve mellett (pl. Olaszország).

Hazánkban a megközelítőleg három éve bevezetett szabályhoz szemmel láthatóan egyre több gépkocsivezető is igazodik, mivel saját tapasztalatom szerint is félre húzódnak, ezzel segítve a motoros forgalmat (mint a 8. számú képen).

2.2. 2012 a motorosok éve

„2012-ben kiemelten figyelnek ránk "odafentről", még hozzá a szó jó értelmében.”³⁴

³² http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/erdekvedelem/motoros-baleseti-statisztikak.html (2013. 08.02.)

³³ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/erdekvedelem/motoros-baleseti-statisztikak.html (2013. 08.02.)

³⁴ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

A minden évben megrendezett, nagyszabású alsóörsi Harley-Davidson fesztiválra az ORFK-OBK összehívta a hazai motoros szakértők krémjét a célból, hogy közösen keressenek megoldást arra, miként lehet visszaszorítani a motorkerékpárosok által okozott, illetve elszenvedett közúti közlekedési balesetek számát, illetve milyen módon lehetne javítani az általános közlekedési morált.³⁵

Értékelendő, hogy vezetéstechnikai oktatók, klubvezetők, újságírók, közlekedéstudományi kutatók, és motoros hírességek véleményét is kikérdezték a megelőzési Bizottság szakemberei, és csak ez után kezdték el összeállítani a Közlekedési Minisztériumba benyújtandó tanulmányukat. Így elkerülhető, hogy az íróasztal mögül, esetleg motoros tapasztalatok nélkül döntsenek a motorosokat érintő intézkedésekről.

Napjainkban a motorkerékpáros közlekedés Európa szerte reneszánszát éli - Magyarországon is. Bár az új motorok vásárlása csökkenő tendenciát mutat, azonban 2000 óta a motorkerékpárok száma 52,8 %-kal nőtt országunkban, és egyre több használt motor kerül elő a garázs mélyéről. Összességében tehát a két keréken közlekedők száma évről évre növekszik, azonban a közlekedésbiztonságának alakulásában kedvezőtlenül alakulnak a statisztikai számok, különösen Magyarországon.³⁶

A Harley Davidson Fesztiválon elhangzott ötletek:

1. Már az általános iskolás gyerekekkel meg kellene ismertetni a közúti közlekedéssel kapcsolatos alapokat (minél fiatalabb a gyermek, annál jobban tanul).³⁷
2. A gépkocsivezető képzésbe be kellene építeni, hogy a járművezetőknek hol és milyen helyzetekben kell motorosokra számítaniuk. 2010. január 01. óta az új szabályozás szerint az álló sorok között, illetve a buszsávokban is közlekedhetnek a kétkerekű paripával.³⁸
3. A motorkerékpáros vezetői engedély megszerzéséhez szükséges képzés meglehetősen elavult hazánkban, tehát ezen a téren radikális változtatásra lenne szükség.

³⁵ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

³⁶ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

³⁷ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

³⁸ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

Teljesen új tananyagra lenne szükség, ehhez segítséget adhatnának a vezetéstechnikai oktatók is.³⁹

4. Rengeteg közlekedési baleset történik a nem megfelelő észlelhetőség miatt. Van, hogy egy színes motorkerékpár, világító fényszóróval sok esetben "láthatatlan" marad a közlekedésben résztvevők számára. Jó példa Franciaország, ahol olyan törvényjavaslatot terjesztettek elő, amely kötelezővé teszi, hogy a motorkerékpáron minimum hány négyzetcentiméter fényvisszaverő felületnek kell lennie.⁴⁰

5. A védőruházat nagyon fontos! Szerencsére manapság egyre többen motoroznak teljes védőfelszerelésben, azonban van bátrabb „versenyző is”, aki nem a megfelelő ruházatot veszi fel, de ezzel nem csak saját magára nézve jelent veszélyt, mivel például egy felverődő kő hatalmas erővel is megütheti a vezetőt, így elveszítheti uralmát motorja felett, és ezzel közlekedési balesetet okozhat – nem beszélve, hogy más közlekedő is érintett lehet ebben.⁴¹

6. A partnerség jelentőségét is kiemelték a közlekedésre vonatkozóan. „Szép gondolat, hiszen csak akkor várhatjuk el joggal, hogy a járművezetők jobban figyeljenek ránk, ha mi is megfelelő módon, udvariasan és előzékenyen közlekedünk.”⁴²

Ezek a javaslatok fontos észrevételeket is tartalmaznak, leginkább a 2. és a 3. pontban megfogalmazott ötleteket emelném ki, mivel véleményem szerint ez már igencsak megérett az oktatásban, azonban jelenlegi ismereteim szerint ez még mindig nem jellemzi az oktatást.

A védőfelszereléssel kapcsolatos javaslat is figyelemre méltó, mivel köztudott, hogy a motorkerékpár a balesetek, legfőképp a halálos kimenetelű balesetek szempontjából a legveszélyesebbnek tartott közlekedési eszköz.

³⁹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

⁴⁰ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

⁴¹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)

⁴² http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2012.08. 04.)

A kétkerekű kormányja mögött ülők szempontjából – vezetéstechnikai ismereteik mellett – fontos szerepe van a személyi védőfelszerelésnek. Ezek közé tartozik a bukósisak, a kesztyű, a kopásálló ruházat, a csizma és a különféle protektorok. A régi időkben csak a bukósisak töltötte be ezt a funkciót, azonban tapasztalatokon alapulva ez már nagy fejlődésen ment keresztül.⁴³

Sokan úgy gondolják, a ruházkodás önmagában nem igazán tartozik a szükséges felszerelések közé. A motoros öltözete azonban meghatározó magára a motorozásra nézve is. Ha megfelelő ruházatot választunk, akkor a nagyobb biztonságon kívül az időjárás követelményeinek is jobban megfelelünk, így a hideg, az eső, vagy a kibírhatatlan meleg nem vonja el a figyelmünket.⁴⁴

2.3. A 2013-as változások

Megváltoztak a jogosítvány megszerzésének korhatáros követelményei. A hír talán érzékenyen érinti a hír a motorozásért rajongó fiatalokat, mégis üdvözlendő, hogy **2013. január 18-tól** az egyes járműkategóriákhoz szükséges vezetői engedélyek megszerzését a 326/2011. (XII. 28.) kormányrendelet szigorúbb feltételekhez köti. A 25 kW-os "A korlátozott" kategória megszűnt, ehelyett az "A2" kategóriában legfeljebb 35 kW-os, és 0.2 kW/kg teljesítmény/tömeg arányú kétkerekűvel lehet közlekedni - feltéve, ha a 18. életévünket már betöltöttük. A korlátlan "A" kategória, azaz bármekkora teljesítményű motoros vezetői engedély megszerzésének korhatára 21 évről 24-re nőtt.⁴⁵

Továbbra is él a korkedvezmény a jártassággal rendelkezőknek: akinek legalább két éves „A2” kategóriás motorkerékpár vezetési gyakorlata – és vezetői engedélye - van, már a 20. életévének betöltését követően megszerezheti az „A” kategóriára vonatkozó vezetői engedélyét.

⁴³http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1ros_szem%C3%A9lyi_v%C3%A9d%C5%91felszerel%C3%A9s (2013.10.14.)

⁴⁴ Ifj. Petró Lajos: Motorozás mesterfokon. Perjési Grafikai Stúdió Kft 2005, 94. o.

⁴⁵ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VDc_ks-xjf8J:5mp.eu/web.php%3Fa%3Dautothtz%26o%3DA19bbthQTl+&cd=2&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (2013. 10.12.)

A motorosok képzésében a járműkezelési (rutin) vizsga – más kategóriáktól eltérően megmarad, valamint az oktatás során a tanulóknak ezen túl kötelező viselni a protektoros nadrágot, dzsekit és kesztyűt, ami nem baj, mivel már ez elején hozzászoknak, hogy védőruházatban motorozzanak. Az már egy más kérdés, hogy ez anyagilag mit jelent. ⁴⁶

Aki „B” kategóriás vezetői engedéllyel már rendelkezik, és „A1” kategóriás vezetői engedélyt kíván szerezni, úgy az őt érintő kötelező óraszámai csökkennek:

- az elméleti vizsgához csupán 3 órás elméleti tanfolyam szükséges,
- a forgalmi vizsgához 2 órás gyakorlati oktatás kötelező.

A kormányrendelet szerint az "A1" kategóriába tartozik a 125 cm³ hengerűrtartalmat és a 11 kW-os teljesítményt meg nem haladó hajtómotorral ellátott motorkerékpár. ⁴⁷

2.4. Tegyük mi is a balesetek számának kedvezőbb alakulásáért!

A már említett Harley Davidson fesztiválon az ORFK-OBB kihirdette a "Motorosok tízparancsolatát" is. Ezek összefoglalják azt, amit mindig észben kell tartanunk, ha motorra ülünk:

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!

⁴⁶ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VDc_ks-xjf8J:5mp.eu/web.php%3Fa%3Dautohtz%26o%3DA19bbthQTl+&cd=2&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (2013. 10.12.)

⁴⁷ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VDc_ks-xjf8J:5mp.eu/web.php%3Fa%3Dautohtz%26o%3DA19bbthQTl+&cd=2&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (2013. 10.12.)

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!”⁴⁸

Egy kis érdekesség: íme a parancsolat 1927. évi változata:

1. „Mielőtt motorra ülsz, légy tisztában a közlekedési szabályokkal és hivatalos kézjelekkel, amelyeket használj is szabály szerint.
2. Ne feledd, hogy a motornak olajra van szüksége. Kíméld a motort s tartsd szem előtt, hogy gyors start, hirtelen fékezés árt a gépnek. Mindig lassan állj meg!
3. Ha szokatlan zajt hallasz gépeden, azonnal állj meg és keresd a hibát, de csak olyasmit szedj szét, amit újra össze is tudsz rakni.
4. Csukott helyen (garage-ban) ne járasd motorodat sokáig, mert a fejlődő égési termékek (gázok) mérgesek. Mielőtt kirándulni indulsz, vizsgáld meg jól a gépedet.
5. Gumiragasztó és szerszámok nélkül még a városban se járj.
6. Tartsd tisztán számtábládat.
7. Ne terheld sohase túl a gépet. Egyszemélyes motor-kerékpár nem való három személyre.
8. Ne előzz, ha egy szembejövő jármű már túl közel van. Országúton légy különösen óvatos.
9. Ha szembe találkozol egy másik motorossal, ne nézegesd és kritizáld annak a gépét, mert karambol lesz a vége.
10. Ha autót, vagy motort előzöl, ne fordulj vissza gúnyosan, mert jobb géppel és ügyesebb vezetővel is, mint te vagy, megesik hasonló dolog.”⁴⁹

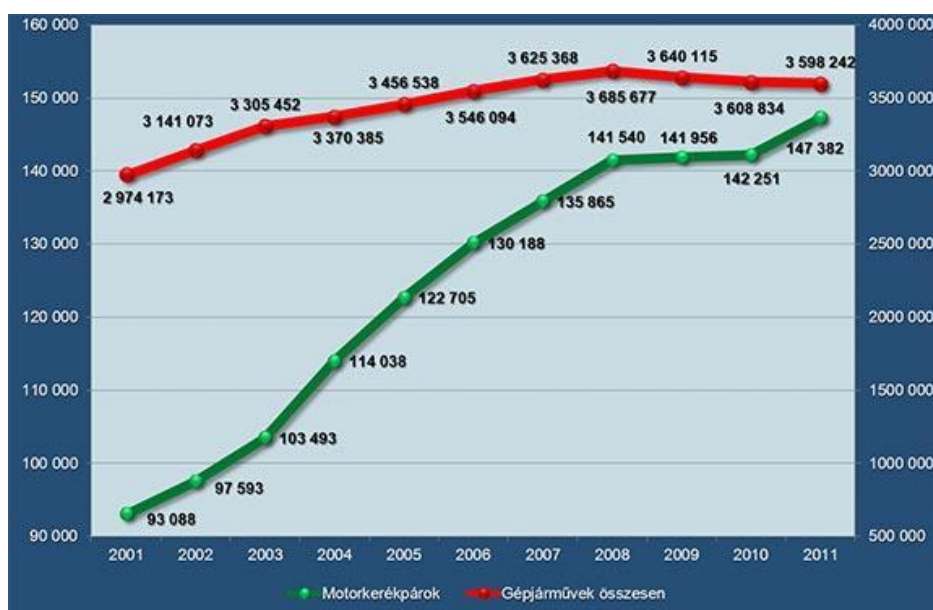
⁴⁸ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.02.)

⁴⁹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.02.)

Ha a két tízparancsolatot összehasonlítjuk, kicsit elmosolyodunk a régebbi változaton, azonban fontos szem előtt tartanunk, hogy akkor még „gyerekcipőben járt” a motoros közlekedés. Érezhetőek a technikai fejlődés következtében történő változások is. Például az 1927-es változatban, az 5. pont megfogalmazása már jelentősen elavult, mivel a mai motorkerékpárok már nem úgy készülnek, hogy annak defektes gumiját megragasszuk. Továbbá a régi tízparancsolat inkább műszaki szempontból közelíti meg a motorozást, az újabb pedig közlekedési szempontból, mely bizonyítja a motoros forgalom növekedését.

2.5. Felfelé a lejtőn - Magyarország

Országunkban a regisztrált motorkerékpárok száma 147.382 volt a KSH 2011. december 31-i hivatalos adatai alapján. 2010. óta a motorkerékpárok száma 4%-kal nőtt, mely alapvetően a használt kétkerekűek terjedését jelenti, mivel a motorkerékpárok száma, amit első alkalommal forgalomba helyeztek, 2011-re 1883-ra esett vissza (2009-ben 3803 volt). A motorkerékpárok átlagosan 16,8 évesek, ami elég magasnak mondható.⁵⁰



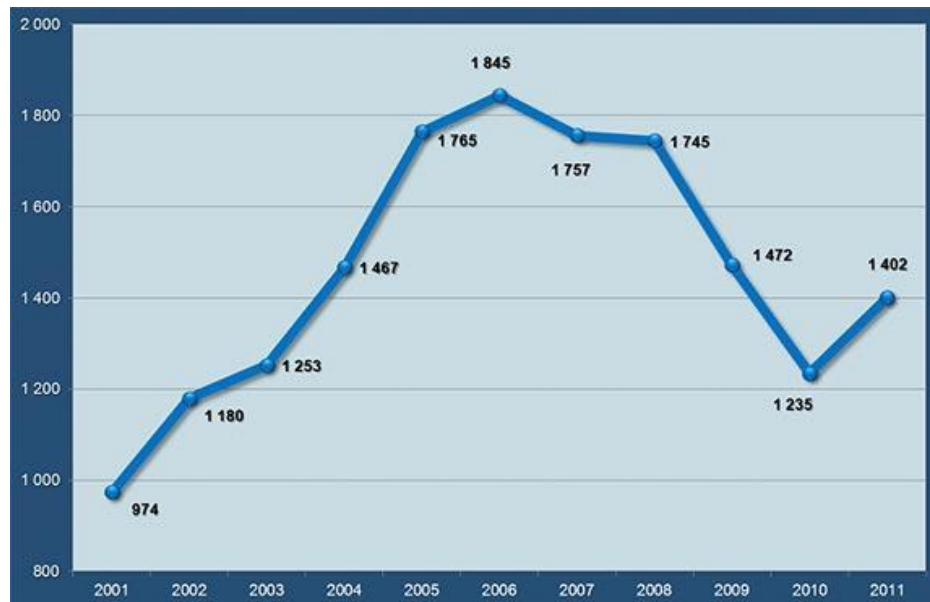
9. számú kép: Közúti gépjárműállomány alakulása 2001 és 2011 között (KSH)⁵¹

2000. óta a személyi sérüléssel járó motoros balesetek száma nagymértékben megnőtt. 2001-ben - a közlekedéspolitikai koncepciók bázisében - 974 motorkerékpárosokat érintő közúti közlekedési baleset történt, 2011-ben már 1402 ilyen esetet regisztráltak.

⁵⁰ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)

⁵¹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)

A növekedés mértéke közel 44%-os, bár megjegyzem, hogy ez a szám a legzordabb, 2006-os adatnál 24%-kal alacsonyabb. Ekkor kezdtek csökkenni a számok, azonban 2011-ben ismét barátságtalan képet kaptunk az előző évhez képest.⁵²



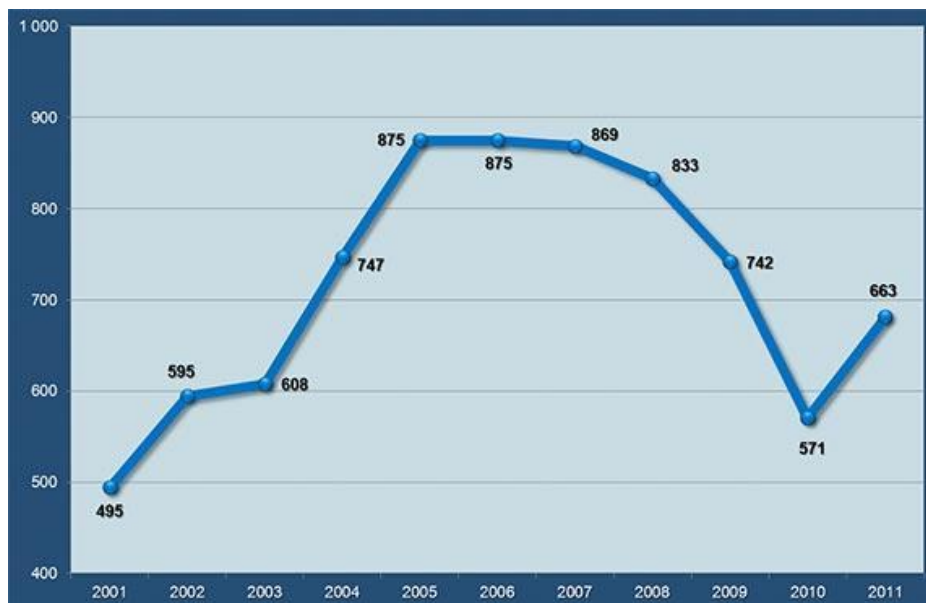
10. számú kép: a motorkerékpárosok részvételével bekövetkezett személysérülékes balesetek száma 2001 és 2011 között⁵³

El kell ismerni, van mit tennünk prevenció terén, mivel a motorkerékpárosok által okozott, személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma 2001-ben 495 volt, 2011-ben már 663, mely közel fele, 47%-a a 10. számú képen szemléltetett balesetek számának (1402). A 2011-es adat azért elkésérítő, mert a 2006 és 2010 között kimutatható javuló irányvonalat jelentősen rontja. 2010-ben a 2002-es érték alatt maradtunk, ami azért nagy jelentőségű, mert 2010-ben- a nyolc évvel korábbi számokat tekintve- majdnem másfélszer annyi motorkerékpár volt forgalomban.⁵⁴

⁵² http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)

⁵³ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)

⁵⁴ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)



11. számú kép: a motorkerékpárosok által okozott személysérüléssel járó balesetek száma 2001 és 2011 között. A növekedés mértéke megközelítőleg 34%-os.⁵⁵

2001 és 2011 között a motoros áldozatok (járművezetők és utasok egyaránt) száma 62-ről 59-re csökkent. A majdnem 5%-os csökkenés jóval kevesebb annál a 40%-os általános értéknél, amely az elmúlt évtizedben a közúti balesetben meghalt összes személy számát jellemzi.⁵⁶

⁵⁵ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)

⁵⁶ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)



12. számú kép: a közúti balesetben meghalt és megsérült motorkerékpárosok száma 2001-2011 között⁵⁷

Magyarországon 2012-ben összesen 681 személysérüléses közlekedési baleset történt, melyet motorkerékpárosok okoztak. Ez az eredmény előző évhez képest – bár nem sokkal – tovább romlott. Hónapokra lebontva júliusban és augusztusban ugranak magasat a számok (107, valamint 109), amely nem meglepő a nyári szezon miatt.

A balesetek száma 2012. és 2013. első fél évében közel ugyan annyi, ez év júniusáig a balesetek száma hússzal csökkent az előző évhez képest. 2012 márciusában a motorosok által okozott balesetek száma közel harminccal magasabb volt, mint a következő évben, ugyan ebben a hónapban.⁵⁸

2.5.1. Motorkerékpáros balesetek Veszprém Megyében

A statisztikai szemléltetések között nem csak azért részletezem eme területet, mert itt teljesítik szolgálatot, hanem azért is, mert az ország egyik legszebb megyéjében lévő útvonalak közkedveltek a motorkerékpárosok számára. A VMRFK illetékességi területén nyolc rendőrkapitányság van. Az adatokat a motorkerékpárosok által okozott balesetek alapján, az utak elhelyezkedésére figyelemmel hasonlítottam össze 2006. évtől 2012 januárjától szeptember hóig.

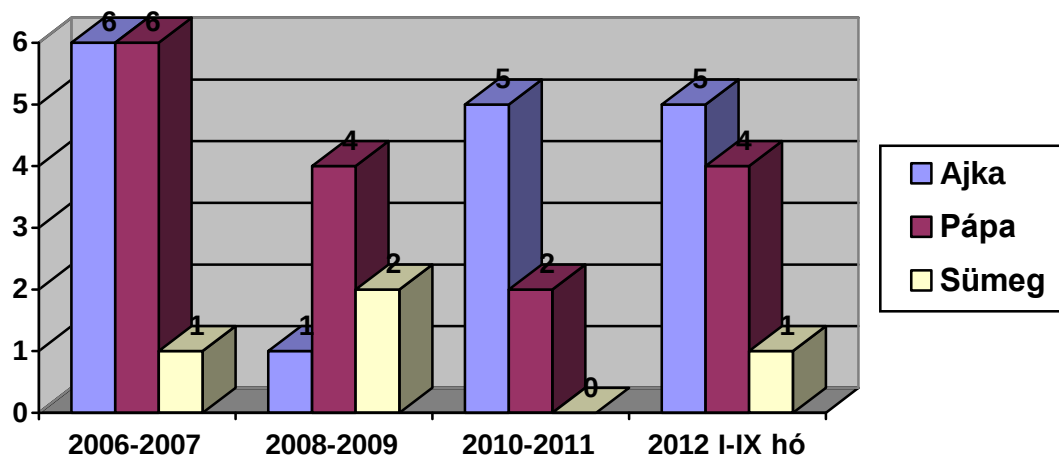
⁵⁷ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)

⁵⁸ http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ods003.html (2013. 10.12.)

Az Ajkai Rendőrkapitányság, ill. a Sümegi Rendőrőrs területén lévő utak közepes forgalmúak, a Pápai Rendőrkapitányság az illetékességi területén áthaladó forgalma a 8-as számú főközlekedési útvonal miatt jelentős, így ezen az útvonalon a közúti közlekedésben résztvevők száma magas.

A 8-as számú az egyetlen egy számjegyű út, amely Székesfehérvárról – és nem Budapestről – indul.

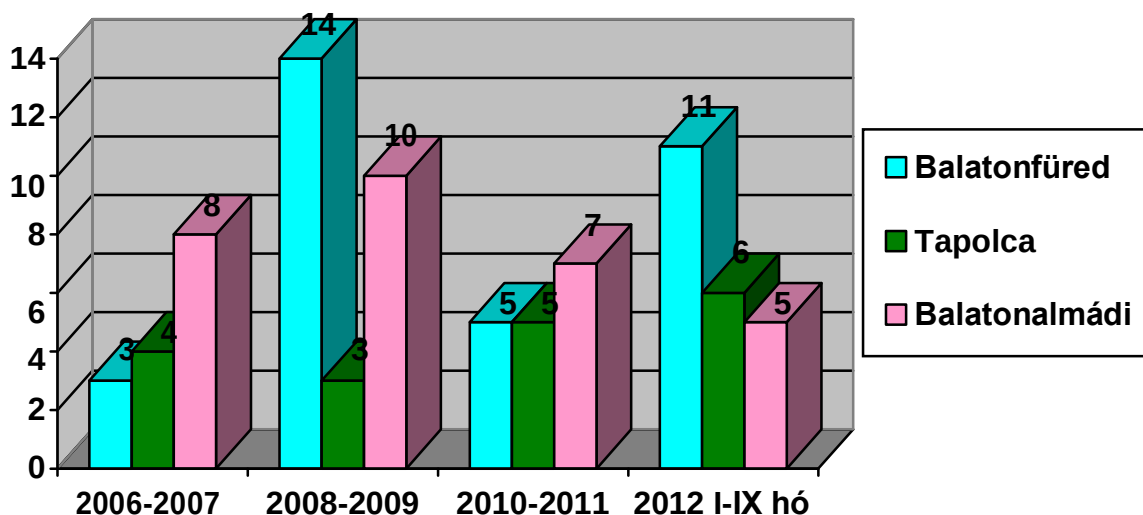
A balesetokozások száma közel azonos az Ajkai és Pápai kapitányság között. A Sümegi Rendőrőrs területén – szerencsére – ennél alacsonyabb számokkal büszkélkedhet. A pontos statisztikai adatokat az alábbi diagramon szemléltetem.



13. számú kép: a motorkerékpárosok által okozott közlekedési balesetek száma az Ajkai, a Pápai Rendőrkapitányság és a Sümegi Rendőrőrs között.⁵⁹

Természetesen Veszprém megye három Balaton parti – Balatonalmádi, Balatonfüred, illetve Tapolca - rendőrkapitánysága közlekedési szempontból történő összehasonlítása elengedhetetlen, főként a nyári szezonra tekintettel. A Tapolcai rendőrkapitányság mind a – vizsgált - 6 évet jónak mondható statisztikai adatokkal zárt. 2008. és 2009. évben kiugró a motorkerékpárosok által okozott balesetek száma, leginkább a Balatonfüredi Rendőrkapitányság illetékességi területén (14. számú kép)

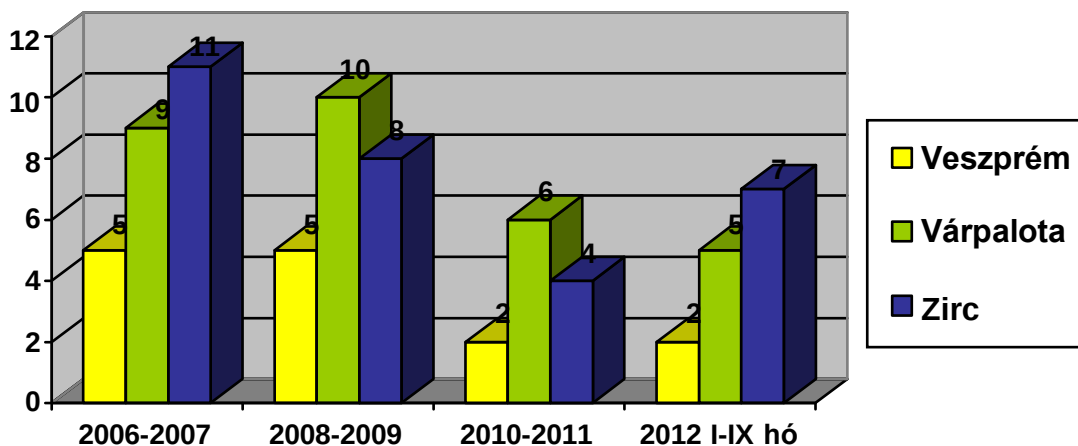
⁵⁹ Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság által kiadott statisztikai adatok alapján, a szerző által készített diagram



14. számú kép: a Balatonfüredi, Tapolcai, valamint a Balatonalmádi Rendőrkapitányság illetékességi területén, motorkerékpárosok által okozott balesetek száma.⁶⁰

Az alább felsorolt - 15. számú képen érintett - városok mindegyikének van egy kis különlegessége: Veszprém megyeszékhely, egyetemi város, forgalma egész évben magas. A Várpalotai Rendőrkapitányságon 2000. óta nincs közlekedési alosztály, így erre „szakosodott” járőrök ritkán mozognak ezen a szakaszon. Várpalotán keresztül halad a 8-as számú főközlekedési útvonal, forgalma közepes. Zirc a Bakony „fővárosa”, magasan fekvő, kanyargós, szerpentinek útjai miatt közkedvelt a motorosok számára. A 15. számú diagram évről évre javuló tendenciát mutat, továbbá figyelemre méltó, hogy a Veszprémi Rendőrkapitányság áll a dobogó felső fokán.

⁶⁰ Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság által kiadott statisztikai adatok alapján, a szerző által készített diagram



15. számú kép: a Veszprémi, a Várpalotai Rendőrkapitányság, valamint a Zirci Rendőrőrs illetékességi területén, motorkerékpárosok által okozott balesetek száma.⁶¹

Megyénk motoros rendőrei a Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság, a Balatonfüredi, valamint Tapolcai Rendőrkapitányságon vannak állományban, de jellemzően más kapitányságok területén is végeznek ellenőrzést.

2.6. A balesetek bekövetkezésének okai

„A motorkerékpáros balesetek legfőbb okait az emberi tényezőben, a jogkövető járművezetői magatartás hiányosságaiban kell keresni.”⁶²

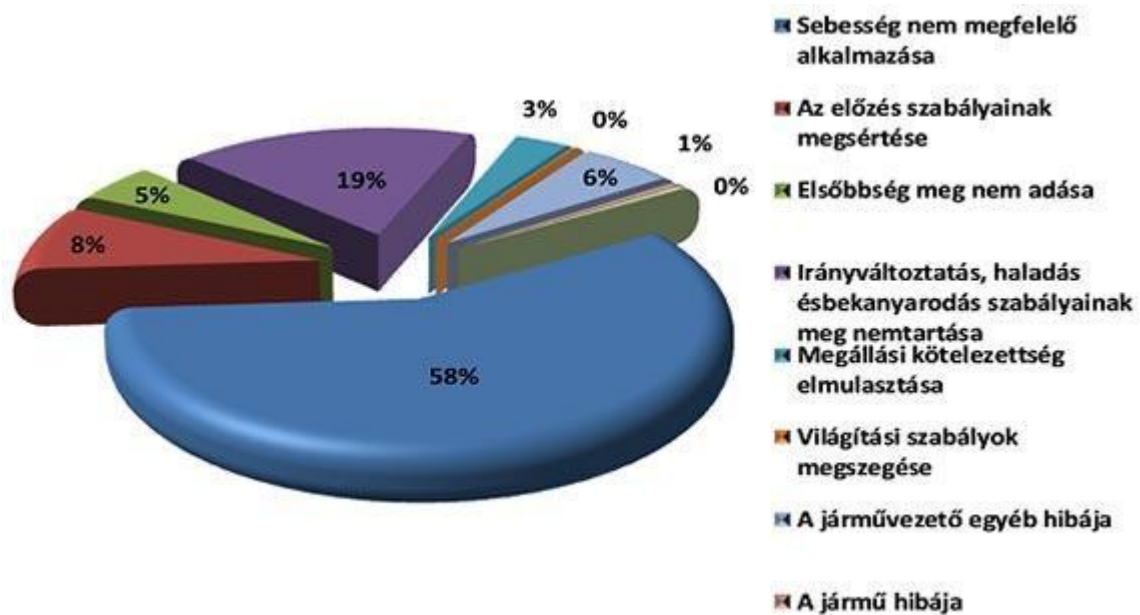
2011-ben és 2012-ben a legjellemzőbb ok a sebesség nem megfelelő alkalmazása (58%) volt, majd ezt követi az irányváltoztatás, a haladás és kanyarodás szabályainak be nem tartása (19%), valamint a szabálytalan előzés (8%).⁶³

Csak kutatásaim során szembesültem azzal a ténnyel, hogy a szabálytalan előzés csupán a harmadik a sorban, de egyben ez talán megnyugtató is.

⁶¹ Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság által kiadott statisztikai adatok alapján, a szerző által készített diagram

⁶² http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013.08.10.)

⁶³ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013.08.10.)



16. számú kép: a motorkerékpárosok által okozott balesetek okai 2011-ben⁶⁴

Az úttípusokat tekintve az esetek csaknem fele egyenes útszakaszon történt. A második leggyakoribb típus a kereszteződésekben bekövetkező ütközés, és csak ezt követik a kanyarbalesetek.

2010. január 01. és 2012. szeptember 30. között 382 egyenes úton következett be baleset. Hazánk negyvennyolc útjából negyvenöt érintett, 142 baleset lakott területen belül, 240 baleset lakott területen kívül történt. Az azonos irányba haladók között volt a legtöbb okozó, összesen 147. Az álló járműnek ütközés nagyon ritka. Szintén nagyon gyakori az egyenesen haladók és kanyarodók összeütközése, valamint a megcsúszás, farolás, felborulás volt.⁶⁵

244 útkereszteződéses baleset áll a dobogó második fokán, országunk harminchárom útját érintette, százharminckilenc lakott területen belül, százöt lakott területen kívül történt. A bukások több mint háromnegyede az egymás útját keresztezők, valamint egyenesen haladó és kanyaradó járművek összeütközése tett ki. Mindössze egy baleset történt vasúti átjáróban, ritkább az álló járműnek ütközés és a gyalogos elütés.⁶⁶

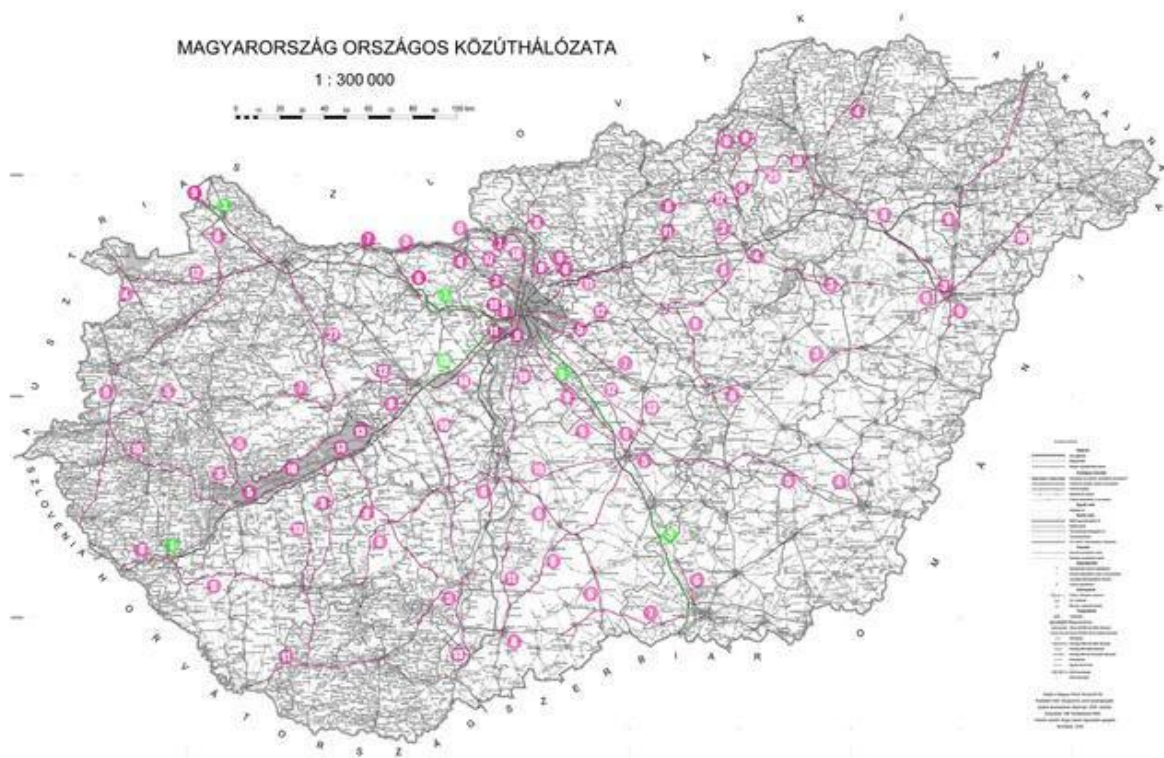
⁶⁴ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013.08.10.)

⁶⁵ http://totalbike.hu/magazin/2013/05/05/melyek_a_halalos_utszakaszok/ (2013.10.15.)

⁶⁶ http://totalbike.hu/magazin/2013/05/05/melyek_a_halalos_utszakaszok/ (2013.10.15.)

Jellemzőek a pályaelhagyásos balesetek, 118 történt 2010. és 2012. között. Huszonnégy alkalommal pedig egymással szemben haladók ütköztek.⁶⁷

Fontos figyelembe venni azt a tényt, hogy az egy útra eső balesetek száma mekkora szakaszon történik. Amíg a 82. számú, Veszprém-Győr másodrendű főúton hetvennégy kilométeres útszakaszon huszonhét, a 6. főút nagyjából 250 kilométer hosszúságú szakaszán csak harmincegy bukás volt 2010. január 01. és 2012. szeptember 30. közötti időszakban.⁶⁸



17. számú kép: balesetek száma útszakaszokra bontva⁶⁹

Közismert tény, hogy a kétkerekű motoros járművel utazók baleseti kockázata átlag feletti, mivel a motorkerékpárosok közlekedési baleset esetén testük közvetlen fizikai behatásoknak van kitéve, őket a gépkocsikra jellemző passzív biztonsági megoldások nem védik. „Az uniós álláspont szerint egy motorkerékpáros, illetve segédmotor-kerékpáros halálozási kockázata átlagosan tizennyolcszor nagyobb, mint egy személygépkocsi vezetőé.”⁷⁰

⁶⁷ http://totalbike.hu/magazin/2013/05/05/melyek_a_halalos_utszakaszok/ (2013.10.15.)

⁶⁸ http://totalbike.hu/magazin/2013/05/05/melyek_a_halalos_utszakaszok/ (2013.10.15.)

⁶⁹ http://totalbike.hu/magazin/2013/05/05/melyek_a_halalos_utszakaszok/ (2013.10.15.)

⁷⁰ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.04.)

Hazánkban egyre nő a motorkerékpárok száma 2001 óta, a balesetek száma viszont 2006 óta csökken, és ez figyelemre méltó. Azonban arról nincs adat, hogy az egy motorosra eső átlagosan megtett kilométerek száma több lett-e vagy kevesebb.⁷¹

2.7. Miként kerüljük el hatékonyan a baleseteket?

Erre a kérdésre én három szóval tudnék válaszolni: motorozzunk minél többet! A jó öreg mondás szerint, gyakorlat teszi a mestert!

Fontos, hogy vegyünk részt a vezetéstechnikai iskolák tanfolyamain, minél többfélén gyakorolunk, annál többet fogunk tanulni. Veszprém megyében rendszeresen részt szoktam venni az ilyen képzésen, ahol speciális pályán tanulhatjuk meg a „kis trükköket”. Ne nézünk túl sok videót motoros balesetekről, mivel ezek a képek lebegnek majd a szemünk előtt a kritikus pillanatban, sőt a félelem beivódhat vezetési technikánkba. A képzés arra tanít, hogy inkább próbáljuk tudatosan rögzíteni a vészhelyzetek megoldásait. Érdeemes elolvasnunk minél több hasznos információt a motorkerékpárok vezetéstechnikájáról.⁷²

Preventív céllal létrehozott egyesületek szerveznek Motoros- és Baleset-megelőzési Napokat, melynek során képzéseken, motoros túrákon lehet részt venni.

Az ORFK Országos Baleset megelőzési Bizottsága kiemelten foglalkozik a motorosokkal, figyelemfelkeltő tv-szpotokat (reklámszövegeket) gyártanak, plakátokat helyeznek ki a főutak mentén, továbbá vezetéstechnikai kiadványokat terjesztenek az ország egész területén.

⁷¹ http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.04.)

⁷² http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013.08.04.)



18. számú kép: figyelemfelkeltő plakát⁷³

2.7.1. A motorkerékpáros és a vezetéstechnikai képzés

A legtöbben, amikor megjelennek egy motorkerékpáros tanfolyamon – a célból, hogy a kétkerekű vezetésére jogosító engedélyt megszerezze -, még nem is tudják igazán, mire vállalkoznak. A képzés során KRESZ oktatáson kell részt venni, ezt követően járműkezelési vizsgakövetelményt kell teljesíteni, és csak ez után lehet kipróbálni a már megtanultakat a közúti forgalomban.

A gyakorlati oktatás óraszámai meglehetősen alacsonyak, ahol el kellene sajátítani a járműkezelés alapjain kívül az úttesten esetlegesen fellépő akadályok kikerülésére, a problémák megoldására. Nos, ez szinte lehetetlen ilyen körülmények között, hiszen a tanuló begyakorolja a vizsgautvonalat, az oktató nem készíti fel őket a váratlan helyzetekre, és szokatlan forgalmi szituációkra, nem beszélve arról, hogy legtöbbször a vezetői engedély megszerzése után csak évekkel később ülnek motorra a vezetők. A gépjárművezető képzés feladata, hogy a tanulóval megismertessék KRESZ szabályait, valamint a készség szintű járműkezelési tudás átadása, mely a szabályok betartásához szükségesek.

⁷³ http://www.google.hu/imgres?imgurl=http://www.bikealapitvany.hu/res/img/0908/bikesegely-plakat_2006-

[2007_550.jpg&imgrefurl=http://www.bikealapitvany.hu/&h=367&w=550&sz=56&tbid=A6M_ZJP-ujIUCM:&tbnh=90&tbnw=135&zoom=1&usq=ENAzfBf0BIvoidO3e6QJ913nqD4=&docid=JRRZdpr-Mz7UoM&sa=X&ei=1-FaUvXEK8PRtQbG24DQCg&ved=0CDUQ9QEwAw](http://www.bikealapitvany.hu/&h=367&w=550&sz=56&tbid=A6M_ZJP-ujIUCM:&tbnh=90&tbnw=135&zoom=1&usq=ENAzfBf0BIvoidO3e6QJ913nqD4=&docid=JRRZdpr-Mz7UoM&sa=X&ei=1-FaUvXEK8PRtQbG24DQCg&ved=0CDUQ9QEwAw) (2013.08.06.)

Azonban – ahogy a baleseti statisztika is mutatja – ezeket a szabályokat nemcsak a közlekedésben résztvevők, de esetenként mi magunk sem tartjuk be.⁷⁴

A vezetéstechnikai képzések legfőbb célja olyan járműkezelési tudás átadása, melynek segítségével a balesetek megelőzhetővé válnak, a kialakult veszélyhelyzetek sérülésmentesen elháríthatók, a motorkerékpár sokkal magabiztosabban kezelhető.⁷⁵

Ha a motoros balesetet szenved, életben maradásában – természetesen a baleset kimenetelétől függően is - csak a szerencséjében bízhat. A legtöbb motorkerékpáros baleset sajnos személyi sérüléssel végződik, így a legjobb, amit tehetünk: saját magunk képzése, ezáltal a balesetet megelőzzük, ne pedig elszenvedjük. Vészhelyzetben, annak elkerüléséhez szükséges mozdulatok általában még a tapasztalt motorosoknál sem reflexszerűek, autodidakta módon megtanulni pedig csak több motoros sérülés után sikerülhet.⁷⁶

A KSH éves beszámolója alapján a motoros balesetek legfőbb oka a “farolás, pályaelhagyás, felborulás”, azaz a járműkezelési tudás hiányossága. Ezek a típusú balesetek leginkább sport motorral történnek. Ezek a motorkerékpárok a versenypályákon használatos teljesítménnyel kerülnek az utakra, melyek elképesztően rövid idő alatt gyorsulnak fel a kívánt sebességre. Ezeknek a gépeknek az utcai használata csak akkor nem jelent ránk nézve veszélyt, ha hajlandóak vagyunk tudásunkat folyamatosan bővíteni, ezzel a fejlődő technika kevesebb meglepetést tartogat számunkra.⁷⁷

A motorosok többsége inkább hobbiból, az élmény – gyorsaság - kedvéért használja paripáját, de igazi élményt kétkerekűnk technikai adottságainak megismerése és minél nagyobb mértékű kihasználása jelenti.⁷⁸

2.7.2. A rendőrmotorosok vezetéstechnikai képzése

Mint korábban ígértem, részletezem a rendkívül magas színvonalú képzést is, mely teljesítése nélkül nem ülhetnek kollégák a gyönyörű vasparipákra.

⁷⁴ <http://www.sosjogsi.hu/motoros-vezetestechnika.html> (2013.10.14.)

⁷⁵ <http://www.sosjogsi.hu/motoros-vezetestechnika.html> (2013.10.14.)

⁷⁶ <http://www.sosjogsi.hu/motoros-vezetestechnika.html> (2013.10.14.)

⁷⁷ <http://www.sosjogsi.hu/motoros-vezetestechnika.html> (2013.10.14.)

⁷⁸ <http://www.sosjogsi.hu/motoros-vezetestechnika.html> (2013.10.14.)

A téma ezen részével nem volt nehéz dolgom, mivel családomban van rendőrmotoros, továbbá vezetéstechnikai képzéssel is foglalkozik, így rengeteg kérdésemre választ kaphatok.

Az oktatás a 23/2006 (VIII. 08.) ORFK intézkedés - a rendőrségi gépjárművezetők képzéséről, továbbképzéséről, a szolgálati gépjármű vezetésére jogosító ügyintézői igazolványok kiadásáról és visszavonásáról, valamint a szolgálati gépjárművek közlekedésével kapcsolatos baleset-megelőzési feladatokról, ezen belül is a **IV. szakasz (A szolgálati motorkerékpár-vezetők képzésének speciális szabályai)**- alapján zajlik.

A képzésen tehát évente meg kell jelenni, mely végén számot kell adni a járműkezelési technikáról. A gépjárművezetők részére olyan elméleti és gyakorlati ismeretek átadása a cél, melyek segítségével képesek lesznek a jármű szakszerű igénybevételére, és a baleseti veszélyhelyzetekben történő megfelelő cselekvésre. A képzés folyamán a rendőrmotorosok elméleti és gyakorlati oktatásban is részesülnek. Az oktatás módszertan a járművezetés elméleti és gyakorlati, a járműfizikai, járműkezelési elméleti ismeretek bővítését teszi lehetővé, melynek alapjait az ORFK RSZKK dolgozta ki.

A 80 tanórás motoros tanfolyamon való részvétel feltétele az ORFK RSZKK GVTA által kijelölt szintfelmérő gyakorlati pálya teljesítése. Amennyiben ez teljesül, a szolgálati motorkerékpár-vezetőknek évente kötelező 20 tanórás engedélymegújító továbbképzésen kell részt venniük, mely 2 képzési nap alatt kerül végrehajtásra.⁷⁹

Az elméleti oktatás tartalmazza a gépjárművezető által használt szolgálati motorkerékpár technikai paramétereinek ismertetését, a gyakorlati végrehajtás során szükséges elméleti ismeretanyag részletes prezentálását. Kiemelten fontos az elméleti alapokra tematikusan felépített gyakorlatok közötti ok-okozati összefüggések átláthatósága, vagyis a gépjárművezető készségszinten tanulja meg, hogy mit és miért cselekszik.

⁷⁹ 23/2006 (VIII. 08.) ORFK intézkedés - a rendőrségi gépjárművezetők képzéséről, továbbképzéséről, a szolgálati gépjármű vezetésére jogosító ügyintézői igazolványok kiadásáról és visszavonásáról, valamint a szolgálati gépjárművek közlekedésével kapcsolatos baleset-megelőzési feladatokról

A gyakorlati oktatáson pedig teljesíteni kell a vészfékezés, akadálykikerülés, kiskör, lóhere, holland kapun történő áthaladás feladatait.⁸⁰

A hatékony és eredményes gyakorlati képzés feltétele, hogy az állomány azokkal a motor-kerékpárokkal vegyen részt a képzésen, amelyekkel a normál szolgálati feladatokat is ellátja.

⁸⁰ 23/2006 (VIII. 08.) ORFK intézkedés - a rendőrségi gépjárművezetők képzéséről, továbbképzéséről, a szolgálati gépjármű vezetésére jogosító ügyintézői igazolványok kiadásáról és visszavonásáról, valamint a szolgálati gépjárművek közlekedésével kapcsolatos baleset-megelőzési feladatokról

3. BALESETELEMZÉS KÉPEKKEL – „A SEBESSÉG”

3.1. 2013 augusztusában történt motoros baleset elemzése

Az alábbi balesetet jellemezhetném úgy is, hogy „tipikus gyorshajtasos” baleset. Ennél ez több, hiszen a motorkerékpár vezetője kiemelkedően nagy sebességgel közlekedett az adott útszakaszon. Számomra elsősorban nem a közel 200 km/h-s sebesség a megdöbbentő, hanem az, hogy a 8-as számú főközlekedési útvonal egy olyan szakaszán történt, ahol egy forgalmi sáv szolgál a Várpalota irányába történő közlekedésre, és több útkereszteződés is szolgál a lakott területre való behajtásra. A baleset okozója és résztvevője helyi lakosok, mindketten jól ismerik az érintett útszakaszt.

3.1.1. Részlet az eredeti jegyzőkönyvből, a baleset körülményeinek leírása

Napos, derült, száraz idő, kb. 16°C fok, nappali világosság, nem korlátozott látási viszonyok. Száraz, hibátlan, idegen anyagtól mentes, aszfalt burkolatú úttest. Közepes forgalom.

Sz. Flórián az általa vezetett piros-szürke színű, Mitsubishi L200 típusú tégelykocsi-val közlekedett, Várpalota - Inota külterületén a 8. sz. főútvonal 26-27. km szelvényében. A 8. sz. főútvonal és a Zöldfa u. kereszteződésében, Inota irányából, balra a 8. sz. főútvonalra kanyarodott Székesfehérvár irányába. Haladása során a kereszteződésben elhelyezett, -„Állj! Elsőbbségadás kötelező!”- jelzőtábla utasítása ellenére nem adott elsőbbséget a 8. sz. főútvonalon, Székesfehérvár irányából, Várpalota irányába, a rendelkezésre álló adatok alapján nagy sebességgel közlekedő, S. Lóránt által vezetett fekete/fehér színű, Suzuki GSX-R 1000 típusú motorkerékpárnak. Ennek következtében a motorkerékpáros az elé kiforduló, Mitsubishi tehergépkocsi bal oldalának ütközött. Az ütközés következtében S. Lóránt, a motorkerékpár vezetője a helyszínen életét veszítette.



19. számú kép⁸¹

A 19. számú kép érzékelteti, hogy a motorkerékpárosok számára ez egy „tökéletes útszakasz”: egyenes, felülete sima a baleset idején még az időjárás is kedvező volt.

Az S. Lóránt által vezetett, rendkívül nagy teljesítményű gyorsasági motor tipikus eszköze volt ennek a balesetnek. A motoros a képen látható egyenes, és jól belátható útszakaszon közlekedett Várpalota irányába.



20. számú kép⁸²

⁸¹ VMRFK 094/2013 Bnsz.

⁸² VMRFK 094/2013 Bnsz.

S. Lóránt a 20. számú képen rögzített útkereszteződésig jutott, ahol kikanyarodott elé a piros színű Mitsubishi tehergépkocsi és bekövetkezett az ütközés.

Sokan úgy gondolják, hogy a sportmotorral az ember a saját halálos ítéletét vásárolja meg. Ez túlzás, egyben ellenkezőjét a statisztikák bizonyítják. A motorkerékpáros balesetek nagy része olyan helyzetekhez köthető, amelyek nem kapcsolhatók a hagyományos értelemben vett sportmotorozáshoz.⁸³

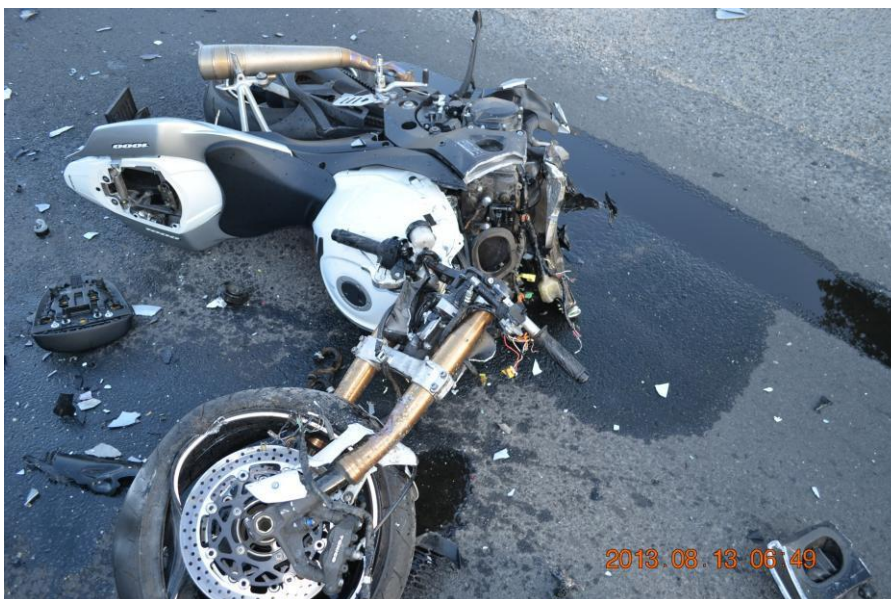


21. számú kép⁸⁴

Fenti fényképfelvétel az ütközés erejét szemlélteti. A motorkerékpár a felismerhetetlenségig összetört, illetve a 2 tonnás gépkocsit közel 120 fokos szögben elfordította. A Suzuki GSXR típusú motorkerékpár vezetője azonnal szörnyethalt.

⁸³ Ifj. Petró Lajos: Motorozás mesterfokon. Perjési Grafikai Stúdió Kft 2005, 82. o.

⁸⁴ VMRFK 094/2013 Bnsz.



22. számú kép⁸⁵

A közlekedési balesetben érintett – korábban sokunk által irigyelt – jármű villája kitört, alkatrészei kiszakadtak.

3.1.2. Tanúvallomások

Sz. Flórián, a piros Mitsubishi gépkocsi vezetője úgy nyilatkozott, hogy Inota irányából a 8. sz. főútvonal irányába haladt, melynek során a kereszteződésben az „Állj, elsőbbségadás kötelező!” közúti jelzőtáblánál megállt. Minden nap erre jár, tehát tisztában van a kereszteződés veszélyességi fokával és a 8. számú fő közlekedési útvonal forgalmával. A megállást követően elnézett jobbra Várpalota irányába, ahonnan távol egy Suzukit és mögötte egy másik autót látott érkezni, de olyan távolságban voltak, hogy biztonságosan ki tudott tőlük kanyarodni. A jobbra nézést követően balra nézett Székesfehérvár irányába, kb. 150 méterre a bukkanó után egy kamiont látott érkezni. Ekkor megkezdte a balra kikanyarodást. A forgalmi sáv közepén járhatott, amikor meghallotta a magas fordulátú, erős motorhangot és Sz. Flóriántól kb. 20-30 méterre érkező motorkerékpárost, de abban a pillanatban a motoros a Mitsubishi bal oldalának csapódott. Sz. Flórián elmondása szerint haladása során, az autóban nagyon halkán szólt a rádió, ablaka nem volt lehúzva, és a nap sem vakította el baltól, mivel azt eltakarták a fák.

⁸⁵ VMRFK 094/2013 Bnsz.

Fontos megjegyezni, hogy az útra történő kikanyarodás előtt a balra, majd jobbra tekintést követően ismét nézzünk el balra! Sz. Flórián nem tette meg, így nem volt kellőképp körültekintő.⁸⁶

A motorossal azonos irányban közlekedő tanú elmondása alapján készített jelentés szerint:

A balesetet megelőzően Székesfehérvár irányából közlekedett a 8. számú fő közlekedési útvonalon Várpalota irányába, az általa vezetett sötét színű, Skoda Fabia típusú személygépkocsival. Kb. 80-90 km/h sebességgel közlekedett, amikor a később balesetet szenvedett motoros megelőzte. Az autóján minden ablak fel volt tekerve, de mikor a motorkerékpáros elhaladt mellette, szinte egy hangrobbanást észlelt. A járművet vezető férfi a motorra teljesen ráfeküdve, a plexi mögé bebújva „iszonyatos” nagy sebességgel közlekedett, a tanú megítélése szerint a sebessége 200 km/h környékén lehetett. Ezt követően, kb. fél perc múlva ért a baleset helyszínére és megdöbbenéssel látta, hogy az őt megelőző motoros halálos balesetet szenvedett.⁸⁷

Egy kívülálló tanú a baleset helyszínétől kb. 150 méterre ült gépkocsijában, amikor a történeteket látta. Elmondta, hogy a Mitsubishi, nagyon lassan gurult ki a 8. sz. főútvonal irányába, bár azt pontosan nem látta, hogy megállt-e, vagy csak nagyon lassan gurult. A kereszteződésben Székesfehérvár irányába kanyarodott, miközben egy nagyon nagy fordulaton és magas hangon érkező motort hallott. A motorkerékpár hangjából ítélve – a tanú szerint - biztosan nem 100 km/h sebességgel közlekedhetett.⁸⁸

A baleset helyszínét érintő útvonalon a megengedett legnagyobb sebesség 100 km/h.

Fenti balesettel kapcsolatosan tudni kell még, hogy a motoros az adott útszakaszon bukkanóból érkezett, a tanúvallomásokban is szereplő, kb. 200 km/h körüli sebességgel. Ezt alátámasztotta az a tény is, hogy a szemlebizottság a motorkerékpárt 5. sebességi fokozatban találta, továbbá a fordulatszám-mérő körülbelül 13.000 fordulatot mutatott. Ennél a sebességnél a motorkerékpáros 55 métert tesz meg másodpercenként, így a körülményeket fi-

⁸⁶ VMRFK 094/2013 Bnsz.

⁸⁷ VMRFK 094/2013 Bnsz.

⁸⁸ VMRFK 094/2013 Bnsz.

gyelembe véve a részes gépkocsi vezetője nem is láthatta a felé közeledő járművet. A motoros, mint sértett közrehatása jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a baleset bekövetkezzon, ezért a joggyakorlat szerint akár okozóként is minősíthetik az eljárás során.

4. BALESETELEMZÉS KÉPEKKEL - „A TECHNIKA”

4.1. 2013 májusában történt összetett, több résztvevős baleset elemzése

A következő baleset szakmai szemszögből rendkívül érdekes, sajnos ez is tragédiába torkollott. Ez nem felelőtlen és értelmetlen gyorsraja vezethető vissza, hanem elképesztő vezetés-technikai hibára és figyelmetlenségre. Azért választottam ezt az esetet, mert itt tudom szemléltetni a reakciókészség hiányát és azt, hogy a megfelelő vezetés-technikai ismeretek birtokában milyen óriási tragédiák előzhetők meg.

4.1.1. A baleset körülményeinek leírása

Napos, derült, száraz idő, kb. 19°C fok, nappali világosság, nem korlátozott látási viszonyok. Száraz, hibátlan, idegen anyagtól mentes, aszfalt burkolatú úttest. Közepes forgalom.

R. Tamás az általa vezetett chopper motorkerékpárjával közlekedett a 8. számú főúton Várpalota irányából Veszprém felé a külső forgalmi sáv jobb szélén. A főút öt sávossal, közte egy balra kanyarodó sávval. R. Tamás előtt közlekedett R. Kata és Sz. János saját motorkerékpárjával – fűsű alakzatban - akik mögött nem tartott megfelelő követési távolságot, így későn észlelte a külső forgalmi sávban – szintén- Veszprém felé, kb. 40 km/h közlekedő E. Kálmán által vezetett Lada típusú szgk-t, ezért fékezést követően a motorkerékpárral elesett, a Lada típusú gépkocsi bal hátuljának ütközött. R. Tamás feleségét vitte utasként. A mögötte közlekedő V. Elemér által vezetett, nagy testű chopper motorkerékpárjával próbálta elkerülni a balesetet, azonban az elé esett R. Tamás testén áthajtott, majd kb. 50 méter megtétele után a belső forgalmi sávban elesett.⁸⁹

⁸⁹ 19010/9790/2013.id.



23. számú kép⁹⁰

Az öt sávos úttest, melyet Várpalota irányából láthatunk. Az út emelkedik, viszont jól be-
látható az érintett szakasz – a látótávolság kb. 300 méter. A fényképfelvétel jobb felső ré-
szén látható a Lada típusú személygépkocsi, mely bal hátsó sarkának ütközött E. Kál-
mán.⁹¹



24. számú kép⁹²

⁹⁰ 19010/9790/2013.id.

⁹¹ 19010/9790/2013.id.

⁹² 19010/9790/2013.id.

A 24. számú képen jól látszik, hogy az út nagyon jól belátható – az ellenkező irányból is. A Lada típusú gépjármű helyzetéből kiderül, hogy a jobb oldali forgalmi sáv jobb szélére húzódva haladt.



25. számú kép⁹³

A fenti képen látható chopperrel ütközött a gépkocsinak R. Tamás. Ez a típusú motorke-rekpár saját tömege kb. 270 kg, melyet R. Tamás az ütközést követően nem tudott megtartani, így a járművel együtt a belső forgalmi sávba esett.



26. számú kép⁹⁴

⁹³ 19010/9790/2013.id.

⁹⁴ 19010/9790/2013.id.

A 26. számú fényképfelvételen rögzített, kb. 285 kg. súlyú motorkerékpárral közlekedett V. Elemér, aki – bár a Lada típusú gépkocsival történő ütközést elkerülte – járművével áthaladt R. Tamás testén, aki ezt nem élte túl. A fényképfelvétel szemlélteti a járművezető által viselt bukósisakot, amely esés esetén csekély védelmet nyújt. Ennél a szerencsétlenségénél egy komolyabb, zárt bukósisak nagy valószínűséggel megmenthette volna V. Elemér életét.

4.1.2. Tanúvallomások

A jegyzőkönyvekből szó szerint idéztem azért, hogy jobban átérezzük az elmondottakat. Számomra ez a baleset nem csak azért volt megdöbbentő, mert egy családról és barátjukról van szó, hanem azért is, mert az érintettek nem kezdő motorosoknak számítottak.

E. Kálmán – a Lada típusú szgk vezetője - által elmondottakból:

„A sólyi elágazóhoz érve a sebességem kb. 30-40 km/h volt, az autóm is a 2. sebességfokozatba volt kapcsolva. Haladásom során a feleségem térképet olvasott jobb oldalt, de én az utat figyeltem. (...). A motorosokat, amikor észleltem, kb. 400 méterrel mehettek tőlem. Szóvá is tettem a nejemnek, hogy mindjárt utolérnek a motorosok. Miután kimondtam, pillanatok alatt utolértek. Megjegyezni kívánom, hogy a belső sáv teljesen szabad volt mellettem. (...). Az autón éreztem egy rántást, hallottam a csattanást. (...) láttam, hogy cikázik, majd elesik. Majd balra néztem és láttam, hogy mellettem is fekszik egy motoros. Szerintem ketten jöhettek belém, bár nem vagyok benne biztos. Abban a pillanatban megálltam, majd észleltem, hogy mellettem két fő, elől pedig egy fő feküdt az úttesten. (...). Felelősnek nem érzem magam a baleset bekövetkezése miatt. (...).”⁹⁵

R. Tamásné – utas – által tett tanúvallomás részlete:

„Én igazából semmit sem láttam, utasként ültem hátul. Arra emlékszem csak, hogy egy hirtelen fékezéskor a testem előremozdul, valami csattan, majd földre esek. (...). Véleményem szerint nem mentünk gyorsan, direkt a lányom ment elől, mivel neki kisebb motorja van, és hogy ő diktálja a lassú, kényelmes tempót. (...) Mi a férjemmel harmadikként mentünk a sorban. (...).”⁹⁶

⁹⁵ 19010/9790/2013.id.

⁹⁶ 19010/9790/2013.id.

Sz. János – a „convoy”-ban a második - motorkerékpáros tanúvallomásból:

„ (...) R. Tamás lánya haladt elől egy motorral, utána haladtam én, majd R. Tamás (...), mögötte ült a felesége, utána pedig V. Elemér közlekedett záró motorosként. (...). A sebességünk kb. 70 km/h lehetett. Még az elágazó előtt jártunk jó pár száz méterrel, amikor már láttam, hogy egy gépkocsi áll a külső forgalmi sávban. Ekkor én már felkészültem a kikerülésre. Az előttem haladó lány viszont már az utolsó pillanatban kerülte ki, éppen sikerült neki. Én kikerültem és néztem a visszapillantó tükörbe (...). Azt láttam, hogy a mögöttem haladók nekiütköznek a Lada hátuljának (...). Mikor elestek, akkor a vezetőn még áthajtott a negyedikként érkező társunk, aki ennek következtében esett el. (...) Szerintem azért következhetett be a baleset, mert a mögöttem közlekedő motoros nem figyelt eléggé.”⁹⁷

Egy szemtanú tanúkihallgatási jegyzőkönyvéből:

„(...) láttam, hogy Várpalota irányából 4 motoros közlekedett a külső sávban. A motorosoktól megszokott „fésű” alakzatban közlekedtek (...). Azt tudom elmondani, hogy egyáltalán nem jöttek gyorsan (...). A motorosok előtt a külső sávban volt egy piros színű Lada személygépkocsi (...) és ezt kerülte hirtelen kormánymozdulattal az első két motoros. (...) úgy láttam, hogy a Lada kis sebességgel gurult hátra felé. (...) A hirtelen kitérő mozgást végző két motoros után a harmadik nekiütközött a Lada hátuljának. Ez motoros is próbált kitérni a Lada mögül, eközben ütköztek, majd ennek következtében dőltek el. A motor utasa, egy hölgy a motorhoz közel esett, a vezető, egy férfi pedig a motortól távolabb. A negyedik motoros, aki egyedül volt, az eleje esett motoroson áthajtott, majd ő is elvesztette az uralmát a motor felett, és elesett. (...) nagyon rövid idő alatt történt (...).”⁹⁸

A motorkerékpárosok ideális körülmények között haladtak, teljesen egyenes útszakaszon kilométerekre lehetett ellátni, a sebességük is alacsony volt. Mégis ilyen körülmények között érthetetlen módon tragikus körülmények között két ember veszítette életét. A baleset minimális reakcióval – fékezéssel, kormánymozdulattal - abszolút elkerülhető lett volna.

A balesetek többségében a veszélyforrás a motorkerékpár előtti térben a haladási irányban, illetve 40-45 fokban oldalról érkezik.

⁹⁷ 19010/9790/2013.id.

⁹⁸ 19010/9790/2013.id.

Az elemzett baleset jó szemléltető példa arra, hogy a motorosok nagy része nem a „menekülő útvonalat” nézi, hanem a veszélyforráson hagyja a tekintetét. Nem azt kell néznünk, hogy mit akarunk elkerülni, hanem azt, amerre kerülni lehet.⁹⁹

⁹⁹ Ifj. Petró Lajos: Motorozás mesterfokon. Perjési Grafikai Stúdió Kft, 2005, 10-11. o.

5. ÖSSZEGZÉS

Dolgozatom megírásakor a motorkerékpáros balesetek elemzésén kívül a vezetéstechnika, és a képzés jelentőségének kiemelését tűztem ki célul.

A balesetek fő forrása, ahogy azt korábban említettem, a képzés-oktatás folyamatában rejlik. Konkrétan arról van szó, hogy a segédmotoros és motorkerékpár vezetési jogosultságok megszerzéséhez kapcsolódó képzések rendkívül idejét múltak. Radikális változásra van szükség. Fontos lenne, hogy már az általános iskoláskorú gyermekekkel megismertessük a kerékpározás alapszabályait, és az ehhez kapcsolódó közlekedési ismereteket. Ennek alapjaira lehet építeni tematikusan a motorkerékpár vezetést, mind elméleti és mind gyakorlati területen egyaránt. Jelenlegi jogi szabályozás meghatározza a „fokozatosság elvét”, ami egyértelműen szükséges, hiszen sok motoros baleset azért következett be, mert jóval nagyobb teljesítményű motort vásárolt meg a gazdája, mint amilyen vezetési tudással rendelkezett.

Továbbá a két fő baleseti forrás a sebesség túllépés és a szabálytalan előzés. A kettő között esetenként ok-okozati összefüggés is tapasztalható, de a legtöbb esetben a motoros a sebességet alábecsüli, a távolságot meg túlbecsüli. Ez a valóságban azt jelenti, hogy az úton a megengedett legnagyobb sebességnél jóval gyorsabban közlekedik, nem méri fel annak veszélyeit, és biztonságban érzi magát. A legnagyobb baj az, hogy általában véve a motorkerékpár vezetőknek nincs meg az a gyakorlati tudásuk, hogy készségszinten reagáljanak a környezetükből hirtelen felbukkanó akadályokra. Vagyis nincs meg a megfelelő REAKCIÓKÉSZSÉG! A bekövetkezett motoros balesetek nagy része elkerülhető lenne a megfelelő reakcióval, főleg ha azt az adatot figyelembe vesszük, hogy a maximális fékerő 20-30%-át használják ki általában véve.

Alapokról alaposan! Végül is nem kellenek átlagon felüli képességek a motorkerékpár irányításához, azonban több mindent meg kell tanulni és be kell gyakorolni annak érdekében, hogy biztonságban érezzük magunkat a vasparipánkon.

A vezetői engedélyt megszerzését követően rendkívül fontos, hogy folyamatosan képezzük magunkat, mivel a közúti közlekedés során a motorkerékpárosoknak sokkal több felé kell figyelniük, mint például egy gépkocsi vezetőnek. Szélsőségesen fogalmazva, az úton úgy kell közlekednünk, mintha „vadásznának ránk”.

Nyugat-Európában már bevezetett szabály, mely szerint a motoros védőruházat kötelező. Magyarországon sokszor látni, hogy a nagy testű motorkerékpáron a vezető fején bukósisak van, azonban strand papucsban, rövidnadrágban és pólóban szeli az utat. Egy komoly ütközésnél, esésnél a protektor legalább annyit számít, mint a gépkocsiban használt biztonsági öv. A gyárak kifejlesztették már a légzsákos védőruházatot, mely rendkívül nagy védelmet nyújt, azonban ezért meg is kéri az árat.

A feldolgozás hónapjai alatt közelebbi ismereteket szereztem a motorkerékpáros képzésekről, és ez úton elismerésemet fejezem ki azoknak az oktatóknak, akik ezzel foglalkoznak, és az elkerülhető problémák megoldásában segítséget nyújtanak.

A kitűzött céllal összhangban úgy érzem, sikerült kiemelni a motorkerékpározás, mint „veszélyes üzem” lényegét, reményeim szerint bizonyítva ezzel, hogy nem a gyorsaság a lényeg, hanem gyakorlatiasság.

A túl agresszív közúti motorozás általában a visszajára sül el. A túlzott gázmarkolatreakció, más szóval a túl nagy gázadás következménye, hogy a motorkerékpár kontrollálhatatlanul viselkedik.

A motorkerékpárok iránti rajongás nem új dolog, a hetvenes évek vége óta egyre többen űzik ezt a hobbit, ma már világszerte, milliók által követett kultusz.

Bármekkora rutinra tettünk is szert az idők során, figyelmünk nem lankadhat egy pillanatra sem, ha a kétkerekűn ülünk. Minden alkalommal olyan odafigyeléssel tiszteljük meg a motorozást, amelyet az megérdemel! Ez a módja annak, hogy sokáig élvezhessük ezt a nagyszerű életformát.

Szeretnék köszönetet mondani konzulens tanáromnak, aki nagy lelkesedéssel támogatta témaválasztásomat, és végig biztatott, valamint családtagjaimnak, - főként férjemnek-, akik nem egyszer technikai segítséget nyújtottak, kitartásra biztattak, és lelkiismeretesen olvasták végig a dolgozatot a hiányosságok kiküszöbölése végett.

Felhasznált irodalom

- 1.) Fertő László, Nagy Zoltán Péter, Palocsai Jenő, Porpácy Richárd, Ruszanov András: A motorozás enciklopédiája. Totem Plusz Kiadó 2006.
- 2.) Ifj. Petró Lajos: Motorozás mesterfokon. Perjési Grafikai Stúdió Kft 2005.
- 3.) Ifj. Petró Lajos: Motorozás mindenkinek. Optimum Marketing Kft 2007.
- 4.) Mick Walker: Motorcsodák, a leghíresebb motorkerékpárok. Kossuth Kiadó 2004.
- 5.) Ocskay Zoltán: Csepeli Motorkerékpárok. OldtimerPress Kiadó Budapest, 2004.
- 6.) Rózsa György: A biztonságos motorozás szabályai. Magyar Honvédelmi Sportszövetség 1961.
- 7.) Statisztikai adatok: Veszprém Megyei Rendőr-főkapitányság
- 8.) Ügyiratok: 094/2013. Bnsz.
19010/9790/2013.id.
- 9.) <http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1r> (2013.07.30.)
- 10.) http://www.motorrevu.hu/beszamolo/a_motorkerekpar_tortenete_a_kezdetek (2013.08.01)
- 11.) <http://magyarjarmu.hu/motorkerekparok/csepel/> (2013. 08. 01.)
- 12.) <http://www.jlemc.hu/a-szolgalati-motorkerekpar-toertenete.html> (2013. 08.02.)
- 13.) http://www.vezess.hu/hirek/uj_bmw_ket_kapott/45870/ (2013. 10.11.)
- 14.) http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/erdekvedelem/motoros-baleseti-statisztikak.html (2013. 08.02.)
- 15.) http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/2012-motorosok-eve.html (2013. 08.04.)
- 16.) http://hu.wikipedia.org/wiki/Motorker%C3%A9kp%C3%A1ros_szem%C3%A9lyi_v%C3%A9d%C5%91felszerel%C3%A9s (2013.10.14.)
- 17.) http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:VDc_ks-xjf8J:5mp.eu/web.php%3Fa%3Dautohtz%26o%3DA19bbthQTI+&cd=2&hl=hu&ct=clnk&gl=hu (2013. 10.12.)
- 18.) http://www.sportmotor.hu/motoros_hirek/biztonsag/motoros-baleseti-statisztika-2011.html (2013. 08.10.)
- 19.) http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_ods003.html (2013. 10.12.)

- 20.) http://totalbike.hu/magazin/2013/05/05/melyek_a_halalos_utszakaszok/
(2013.10.15.)
- 21.) http://www.google.hu/imgres?imgurl=http://www.bikealapitvany.hu/res/img/0908/bikesegely-plakat_2006-2007_550.jpg&imgrefurl=http://www.bikealapitvany.hu/&h=367&w=550&sz=56&tbnid=A6M_ZJP-ujIUCM:&tbnh=90&tbnw=135&zoom=1&usq=__E_NA_zfBf0BIvoidO3e6QJ913nqD4=&docid=JRRZdpr-Mz7UoM&sa=X&ei=1-FaUvXEK8PRtQbG24DQCg&ved=0CDUQ9QEwAw (2013.08.06.)
- 22.) <http://www.sosjogsi.hu/motoros-vezetestechnika.html> (2013.10.14.)

Jogszályjegyzék:

- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet: a közúti közlekedés szabályairól

Felhasznált egyéb jogforrások:

- 23/2006 (VIII. 08.) ORFK intézkedés - a rendőrségi gépjárművezetők képzéséről, továbbképzéséről, a szolgálati gépjármű vezetésére jogosító ügyintézői igazolványok kiadásáról és visszavonásáról, valamint a szolgálati gépjárművek közlekedésével kapcsolatos baleset-megelőzési feladatokról
- 326/2011. (XII. 28.) Kormányrendelet - a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról