

36. Országos Tudományos Diákköri Konferencia

Had- és Rendészettudományi Szekció

Budapest, 2023. április 18-20.

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Rendészettudományi Kar

A rendőri forgalomirányítás kialakulása, szabályozása és a forgalomra való hatása

Jelige: *Rendőrlámpa*

Pályamunka lezárásának időpontja: 2023. január

2023.

Tartalom

Bevezetés.....	3
1. Történelmi áttekintés.....	4
1. 1. A járművek kialakulása	4
1.2. Az utak kialakulása.....	5
1.4. Közlekedésrendészet kialakulása	7
2. A forgalomirányításra vonatkozó áttekintés	8
3. Hatályos szabályozása.....	12
4. A karos forgalomirányítás szerepe	13
5. A forgalomirányító rendőr megjelenése.....	14
6. A rendőr jelzései.....	15
6.1. A forgalomirányító őrhely	16
6.2. A forgalomirányító pont	17
6.3. Rendőri kompetenciák.....	18
7. Az irányítás	19
7.1. Egy irányból érkezők szabad jelzése	20
7.2. Mindkét irányból érkezők szabad jelzése.....	24
7.3. Tilos jelzés.....	26
7.4. Forgalom iránya változik.....	27
7.5. Váltás	28
7.6. Kiegészítő jelzések	29
8. A forgalomra gyakorolt hatás.....	30
9. Felmerülő típushibák.....	35
9.1. Szakmai értékelés	37
10. A járművezetők nézőpontjának felmérése	38
10.1 Kérdőívem	39
10.2. Kiértékelés, javaslattétel.....	42
11. Befejezés	44
Irodalomjegyzék.....	45

Bevezetés

Szakdolgozatom témájának a rendőri karos forgalomirányítást választottam.

Napjainkban az egyik legfontosabb közúti közlekedést érintő akadály megoldására keresik a megoldást, hogy a közúti balesetek számát, és a baleset miatt elhunyt személyek számát csökkentsék. Ezekre különböző akcióterveket, és felhívásokat tesznek közzé. A közlekedéspolitika során a Lisszaboni Szerződés VI. címe¹ és főként az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikk² képezi a közlekedésbiztonsági térség létrehozásának alapját, melynek fő célja a közúti közlekedésbiztonság javítása, és a fenntartható mobilitás előmozdítása.

A közlekedés során első szempont az emberek számára az, hogy lehetőleg a leggyorsabban, és biztonságosan lehessen végrehajtani a helyváltoztatást. Ez a helyváltoztatás mindenhol ott lehet, az áruszállítás során, személyszállítás során. A helyváltoztatás főként járművel történik, amit az ember működtet, állít elő, kezel, és felhasznál.

Azonban vannak, olyan esetek mikor különleges forgalmi beavatkozásra van szükség. Ilyenkor az emberi erőforrásra, a rendőri karos forgalomirányításnak adunk teret, és lehetőséget.

Bemutatom a közlekedésrendészeti rendőrség fejlődését, és a karos forgalomirányításra vonatkozó jogszabályi változásokat.

Dolgozatomban bemutatom a rendőri karos forgalomirányítás célját, szerepét, valamint a szolgálatellátáskor történő végrehajtását, a biztonságos és szakszerű alapelveket figyelembe véve.

Ajánlásokat teszek a forgalomirányítással kapcsolatos egységes módszertan létrehozására, illetőleg a balesetmegelőzési tevékenységben való fontosságáról.

A hipotézisem, hogy a közlekedők nem ismerik pontosan a rendőri karjelzéseket, és azok helyes használatát.

¹Az Európai Unió Hivatalos Lapja:- Lisszaboni Szerződés, forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:12007L/TXT&from=EN#d1e9605-1-1> (letöltés dátuma: 2021. 10. 18.)

² Az Európai Unió Hivatalos Lapja, forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT> (letöltés dátuma: 2021. 10. 18.)

1. Történelmi áttekintés

1. 1. A járművek kialakulása

Az ember első időben csak saját erejét használta a közlekedésre. Így mivel az ereje és egészségi állapota nem mindenkinek volt egyenlő, azért nagyon egyénre szabott volt, hogy mekkora távokat tudnak megtenni.

Az ipari forradalom hozta később azt az áttörést a gőzgép hozta meg, melyben rejlő lehetőségeket, mely felhasználásával a nagyszerű francia mérnök Nicolas Joseph Cugnot elkészítette az egyik első önjáró gőzgéppel hajtott kocsiját. Az első kocsi megjelenésével meg is történt az első közlekedési baleset, mivel „Cugnot 1771-ben bemutatta találmányát, a gőzautó elszabadult és bedöntött egy falat. Ez volt a történelem első közúti balesete, amelyet gépi hajtású jármű okozott.”³



1. ábra: Nicolas Joseph Cugnot találmánya⁴

Ezt követte a beépíthető motorok, és ezzel együtt a tömegtermelés.

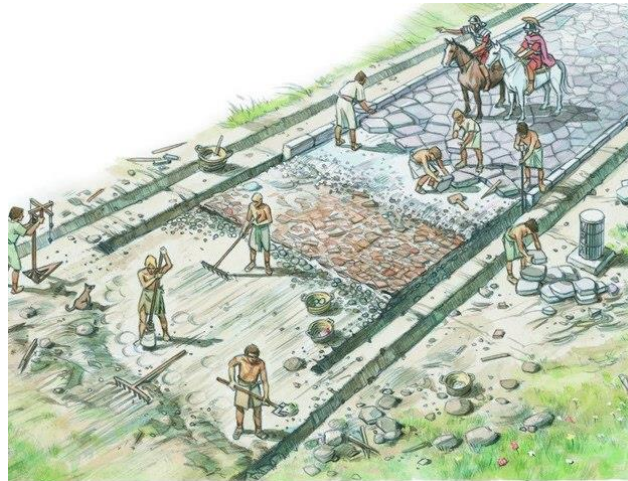
³ Mechanical Engineering Magazine (2012. július) forrás: https://ethw.org/Cugnot%27s_Fardier

⁴ 1. ábra: Mechanical Engineering Magazine (2012. július) forrás: https://ethw.org/Cugnot%27s_Fardier
(letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

1.2. Az utak kialakulása

A járművek kialakulásához szükséges volt már az ókorban, és középkorban a városok, melyek csomópontok voltak. A városok elkezdtek centrikusan, kör alakban kialakulni.

Az utak, mint a forgalom lebonyolítására szolgáló, különböző tömegbírással rendelkező épített létesítmény. A régi rómainak igazán mestereivé váltak az utak építésének.



2. ábra: Római útépités keresztmetszete⁵

Magyarországon az állam utak kiépítése 1855-ben külön intézkedések alapján hozták létre. Tisza Lajos akkori közlekedési miniszter terve alapján az állami vasúthálózatot kezdték kiépíteni, és ekkor a közúthálózat fejlődése háttérbe szorult. Az I. világháborút követően kezdett a gépkocsiforgalom újra megjelenni, ezáltal az utakat korszerűsíteni kezdték.



3. ábra: Az 55-ös út képe, az 1960-as években Magyarországon⁶

⁵ 2. ábra: Index Fórum: Ókori római haditechnika forrás:

<https://forum.index.hu/Article/showArticle?go=124147801&t=9133590> (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

⁶ 3. ábra: WikimediaCommons: 55-ös út Csávolyon busszal az 1960-as években.jpg -

forrás: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:55->

[_%C3%B6s_%C3%BAt_Cs%C3%A1volyon_busszal_az_1960-as_%C3%A9vekben.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:55-%C3%B6s_%C3%BAt_Cs%C3%A1volyon_busszal_az_1960-as_%C3%A9vekben.jpg) (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

1.3. Jelzőlámpa kialakulása

Az első forgalomirányító jelzőlámpát a londoni parlament előtt helyezték forgalomba 1868. december 09. napján. A jelzőlámpa egy hónap múlva felrobbant, és a működtetésért felelős rendőrt megölte. 1914.-ben az amerikai Cleavelandben alkalmaztak hasonló berendezést, mely már berregő jelzést is adott a színek váltása előtt.

Az első, ma is használatos háromszínű jelzést mutató berendezést 1920-ban Detroitban építették ki, „Mr. Trafficlight”⁷ tervei alapján ez a berendezés, egy négyirányú jelzőtorony volt, kézi irányítással felügyelték. Ennek mintájára később már átalakítva sarokoszlopokkal, lógó középső lámpákkal korszerűsítették.



4. ábra: William L. Potts rendőrtiszt⁸

A közlekedési jelzőlámpa, mely segítségével szabályozni kezdték a közlekedést Magyarországon elsőként 1926. december 23.-án Budapesten a Nagykörút és Rákóczi út kereszteződésében állították szolgálatba, villanyrendőr néven. Ekkor még rendőr állt a csomópontban, de felette már elhelyezték a jelzőlámpát, melyet a rendőr forgatott a megfelelő állásba.



5. ábra: Magyarország első villanyrendőre⁹

⁷Sheldon Moyer (1974.): Motor News Mr. „Trafficlight” forrás:

<http://large.stanford.edu/courses/2011/ph240/miller1/docs/moyer/>

⁸ 4. ábra: Sheldon Moyer (1974.): Motor News Mr. „Trafficlight” forrás:

<http://large.stanford.edu/courses/2011/ph240/miller1/docs/moyer/> (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

⁹ 5. ábra: 90 éve ezzel változott meg teljesen Budapest forrás: <https://www.vezess.hu/hirek/2016/12/23/elso-kozlekedesi-lampa-budapest-torteneteben> (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

1.4. Közlekedésrendészet kialakulása

A magyar Királyi Rendőrség két csoportra tagozódott: állami és önkormányzati rendőrségre. A rendőrséget a községek és városok hozták létre. Az első világháborút követően a rendőrség, és a csendőrség rendfenntartási szerepe nem változott. *„A közlekedésrendészet önálló szolgálati ágaként minden bizonnyal a centralizált államrendőrségi szisztémában találhatja meg a maga helyét.”*¹⁰

Az 1937.-ben íródott Szolgálati Utasítás a m. kir. közlekedési csendőrség számára¹¹, mely megfogalmazta, hogy közlekedési szolgálatnak tekinthető, mely során a csendőrök gépjárművel, illetőleg azzal kapcsolatosan végeznek. A különböző meghatározott utakon, kijelölésre kerültek a közlekedési őrök, mely feladata a közlekedés rendjét fenntartása, és azon a területen önállóan felügyelje. Ezen utasítás kimondta, hogy az ott szolgálatot teljesítő csendőrnek rendelkeznie kellett sikeresen elvégzett közlekedésrendészeti tanfolyammal, vagy ennek hiányában gépjárművezetői igazolvánnyal. A közlekedési szolgálatra való jelentkezés feltételei továbbá a jó megjelenés, legalább 3 évi őr szolgálat, igazolt testi alkalmasság, jó minősítéssel kellett rendelkeznie, és háromévesi fenyítetlen előélet, mely szolgálati megbízhatatlanságra, és szeszital szerzetére okot adhatott. Akik sikeresen tudtak jelentkezni, és elbírálásukat követően is felvételt nyertek egy psychotechnikai vizsgán kellett részt venniük, majd ezt követhette a közlekedésrendészeti tanfolyamon kellett részt venniük. A tanfolyam végeztével, egy bizottság előtt a megszerzett közlekedésrendészeti elméleti és gépjárművezetői tudásukról kellett számot adniuk.

A közlekedési csendőröknek nem volt elég, hogy jó csendőr legyen, jó vezetői képességgel kellett rendelkeznie. A gépjármű részeit, azon elhelyezett felszereléseit ismernie kellett.

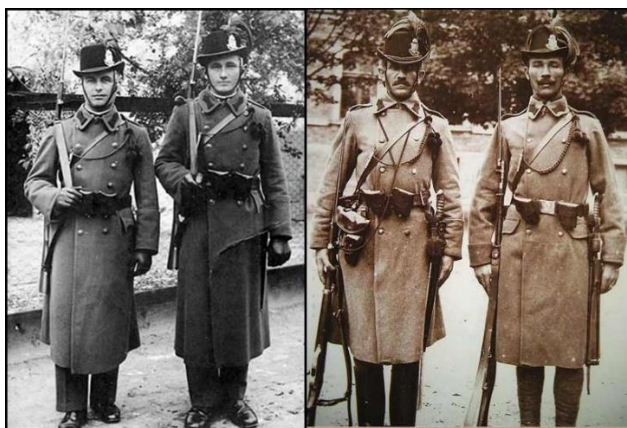
Magatartása, viselkedése, megjelenése, öltözködésének kifogástalannak kellett lennie.

A közlekedésrendészeti csendőr részére a közlekedési őr parancsnoka határozta meg a szolgálati feladatokat, az útszakaszokon való állószolgálatot, és a pihenő idejéről is rendelkezett. A közlekedési járőrök feladatai közé az utasítás 36. pontja foglalta magába:

„b) a járműforgalom irányítását;”, továbbá „A közlekedési csendőrnek ismernie kell mindazokat a jeleket, amelyek a forgalom irányítására érvényesek.”.

¹⁰ Dr. Finszter Géza (2014): *Rendészetelmélet* (Nemzeti Közsolgálati Egyetem, Rendészettudományi Kar Budapest)

¹¹ Szolgálati Utasítás a m. kir. közlekedési csendőrség számára Hivatalos kiadás Budapest, 1937.



6. ábra: Magyar királyi csendőrök a 20-a években¹²

Elmondható tehát, hogy mind az ember, jármű és környezet vonzásában hatalmas léptékű fejlődés ment végbe, azonban a rendőrség szerepe a közlekedésrendészetben már akkor is alapjaiban meghatározottak voltak, az eltelt idő alatt a technikai eszközök fejlődésével biztonságosabbá, és korszerűbbé téve a szolgálatellátást.

2. A forgalomirányításra vonatkozó áttekintés

Az első rendelet, melyben a forgalomirányítást, mint rendőri feladatot meghatároztak, és az első KRESZ-nek tekinthető, a magyar királyi belügyminiszternek és magyar királyi kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B.M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrendfenntartásának egységes szabályzásáról. A rendelet kilenc fejezetből állt, és 129 paragrafusból. Az akkori kor követelményeinek megfelelően foglalta össze azokat az ismereteket, melyeket a közlekedésben részt vevőknek tudniuk kellett.

¹² 6. ábra: Harmath Árpád Péter (2018): A Magyar Királyi Csendőrség [56.] - Jegyzettár (blog.hu) https://jegyzettar.blog.hu/2018/03/16/a_magyar_kiralyi_cendorseg (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)¹²

A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete,

a közúti közlekedés rendjének és a közúton a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.

A közúti közlekedés rendjének biztosítása, és a közúton a közrend fenntartása céljából — az 1929. XXXII. tc. 3. §-ában kapott felhatalmazás alapján is — a következőket rendeljük.

I. RÉSZ.

Általános rendelkezések.

I. FEJEZET.

A rendelet hatálya.

1. §. (1) E rendelet hatálya általában kiterjed a közforgalom céljára szolgáló utakon közlekedő valamilyen járműre, tehát a gépjárművekre, állati vagy emberi erővel vont kocsikra, a kerékpárokat, továbbá a gyalogosokra, és végül a közúton szabadon hajtott, vezetett hátsó és mállás állatokra.

(2) A közúton elhelyezett vasutakra, amelyek egyébként más törvényes rendelkezések hatálya alá esnek, e rendeletnek csupán a 4. §. (1) és (2) bekezdésében, a 6. §-a (2) bekezdésében, a 8. §-a (1) és (2) bekezdésében, a 9. §-a (1) és (2) bekezdésében, a 13. §. (1) bekezdése, a), b), d) és e) pontjaiban, a 15. §-a (1) és (2) bekezdésében, a 26., 46. és 47. §-ában foglalt rendelkezések terjednek ki.

7 ábra: 250.000/1929. sz. B. M. rendelet¹³

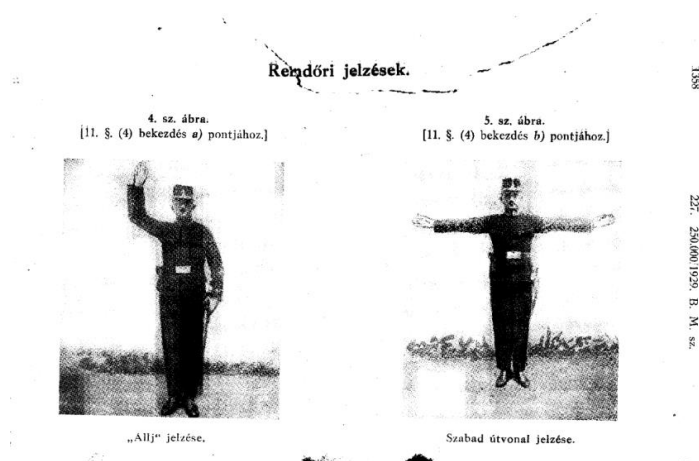
Ezen rendelet 11. § (4) bekezdése három forgalomirányítási jelzést határozott meg:

„ (4) Azokon a forgalmasabb közlekedési gócpontokon, ahol a közlekedés irányítása nem fényjelzéssel történik, a rendőrhatalom közeg a következő karjelzéseket használja:

a) a forgalmat jobb karjának függőleges feltartásával állítja meg (4. számú ábra);

b) a haladás irányát útkeresztezéseknél mindkét karjának vállmagasságban való vízszintes kinyújtásával, egyéb helyeket pedig jobb- vagy balkarjának hasonló kinyújtásával (5-6. számú ábra) míg

c) az ívben-fordulást egyik karjának vállmagasságban való vízszintes kinyújtásával, másik karjának pedig vállmagasságban vízszintes előrenyújtásával (7. számú ábra) ”



8. ábra: 250.000/1929. sz. B. M. rendelet 4. és 5. számú ábrája¹⁴

¹³ 7 ábra: 250.000/1929. sz. B. M. rendelet

https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_RT_1929/?pg=1381&layout=s (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

¹⁴ 8. ábra: 250.000/1929. sz. B. M. rendelet

https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_RT_1929/?pg=1381&layout=s (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

6. sz. ábra.
[11. §. (4) bekezdés b) pontjához.]



Szabad útvonal jelzése.

7. sz. ábra.
[11. §. (4) bekezdés c) pontjához.]



Ívben-fordulás jelzése.

227. 250.000/1929. B. M. sz.

9. ábra: 250.000/1929. sz. B. M. rendelet 6. és 7. számú ábrája¹⁵

Ebben a rendeletben megjelentek a mai napig használatos karos forgalomirányítás rendőri karjelzéseit. Az „Állj” jelzésben a rendelet meghatározza, hogy a rendőr melyik karját kell függőlegesen feltartania, a később semmilyen szabály nem határozza meg. A szabad jelzés a készített ábrákat is tekintve teljesen megegyezik a mai jogszabályban megfogalmazott jelzésekkel. A 9. ábrán bemutatott a rendelet 7. sz. ábrája kis fordulatot vett az idő alatt, mivel a rendelet idején, Magyarországon balra tartási kötelezettség volt, így ez a jelzés megváltozott, és tükörképévé alakult át.

A második KRESZ¹⁶ kiadására 1950-ben került sor, a belügyminiszter és a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950. (XII.01) számú rendelete. Ezen jogszabály már a két évtized során keletkezett változást már átdolgozta, és jelzőtáblákat is tartalmazott. A forgalomirányító jelzések fejezet 16. § első bekezdésében megfogalmazta, hogy a rendőr karral, vagy fényjelzőkészülékkel irányítsa a forgalmat ott, ahol a közlekedés zavartalan gyors, és balesetmentes lebonyolítása indokoltá teszi. Ezen jogszabály második bekezdésében már a karjelzéseket ismertette. A felfelé nyújtott kart, már csak „egyik karjának függőleges feltartása” szerint fogalmazza meg, nem köti a jobb karjához. A tilos jelzéseket is számba vette, hogy a rendőrrel szemben, és hátának irányából tilos, azonban a párhuzamos irányból szabad a közlekedés. A korábbi rendelethez képest meghatározták a kiegészítő jelzések jelentését a (4) bekezdésben, mely alapján, ha a nyújtott karjának, nyitott tenyerét a rendőr maga felé hajlítja, ez az adott irányból történő közlekedést jelzi, majd ha ezt többször ismételi, a forgalom gyorsítására szolgál. Azonban ha a nyújtott karjának

¹⁵ 9. ábra: 250.000/1929. sz. B. M. rendelet

https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_RT_1929/?pg=1381&layout=s (letöltés dátuma: 2021. 10. 19.)

¹⁶ Gégeny István: A KRESZ története (network.hu) forrás:

http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-kresz-tortenete

tenyerét lefelé fordítva fel és le mozgatja, akkor a haladási ütemet lassításra utasítja. Az ívben való kanyarodáshoz a maga előtti balra kanyarodást jelzi.

A harmadik módosítás során a közúti közlekedés szabályairól¹⁷ 1962. (IX. 29.) BM-KPM¹⁷ együttes rendelet nevet kapta meg, mely már a mai jogszabályunkhoz egyre jobban hasonlít. A rendelet 35. § szakaszában (1) bekezdésében már megfogalmazta, hogy eszköz igénybevételével is lehetséges, vagyis: „*A közúti forgalmat a rendőr karral, jelzőbottal (a továbbiakban együtt: karral) vagy fényjelző készülékkel irányítja. A forgalom önműködő fényjelző készülékkel is irányítható.*”

Továbbá a rangsorban elhelyezte a rendőri karjelzést, miszerint a fényjelzéstől eltérő jelzést ad, a rendőr karjelzése az irányadó. A rendőri irányítás, mint fizikai tevékenységet is számba vették, és leírták, hogy ha a sem a szabad, sem a tilos jelzést nem jelzi huzamosabb ideig, akkor a korábban megfogalmazott, merőleges- párhuzamos, tilos- szabad elv van érvényben.¹⁸ Illetőleg szabályozta, hogy az alapvető tilos jelzésben várakozó jármű, jobbra kis ívben kanyarodhat, ha jelzőtábla nem tiltja.¹⁹ Melyről később bővebben szeretnék beszélni. A rendőri kíségető karjelzéseit tételesen felsorolta,²⁰ mint a haladás ütemének gyorsítását lassítását, kanyarodás elősegítését bal és jobb oldali irányból érkezőknek.

Az 1968-as év igazán meghatározó évnek számított a közlekedés körében, ugyanis 1968. november 08. napján Bécsben, kihirdették a 3. törvényerejű rendeletet, a bécsi Közúti Közlekedési Egyezményt, valamint ennek párjának tekinthető bécsi Közúti Jelzési Egyezményt, mely rendeletek szabályozzák, hogy az egyezményben részt vevő államnak²¹ rendelkeznie kell azokkal a törvényekkel, és szabályokkal. Az aláíró országok elkötelezték magukat, hogy az abban foglaltaknak eleget tesznek, azonban az Európai Unió tagállamainak nemzeti előírásai között még mindig vannak eltérések.

Az egyezmény megfogalmazza a forgalmat irányító hivatalos személyek általa adott utasításokat, mely tekintetében a láthatóságra, és a biztonságra fektetnek hangsúlyt, illetőleg hogy az ott lévő hivatalos személy utasításainak kötelesek haladéktalanul engedelmeskedni.

¹⁷2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet, forrás:

<http://www.jogiportal.hu/index.php?id=ghdp7elvuon0pjgqk&state=19760101&menu=view>

¹⁸ 2/1962. (IX.29) BM-KPM együttes rendelet 36.§ (2) bekezdés

¹⁹ 2/1962. (IX.29) BM-KPM együttes rendelet 36.§ (3) bekezdés

²⁰ 2/1962. (IX.29) BM-KPM együttes rendelet 36.§ (5) bekezdés

²¹ A bécsi egyezmény szövege a Svájci Államszövetség hivatalos honlapján forrás:

https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1993/402_402_402/fr

A feltartott függőleges kar, a karok vízszintes kinyújtása, illetőleg a fénnel történő jelzés jelentőségét említi. Az egyezmény már hangsúlyt fektet, hogy a hivatalos személy mind éjjel mind nappal távolról is könnyen felismerhetővé váljon.²²

A Bécsi Egyezmény képezi, az ötödik KRESZ, az 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet alapját. 1976. január 1.-én lépett hatályba, azóta mintegy tizenhét alkalommal módosult.

3. Hatályos szabályozása

A bécsi Egyezmény jelenleg is hatályos jogszabály, mely nemzeti szabályokat tartalmaz, azonban a hazai viszonylatban a Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozása (KRESZ) előtt, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben meghatározott rendelkezéseket is meg kell említeni. A törvény 5.§ szakasz (1) bekezdés b) pontja kimondja, hogy *„Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles [...] a közúti jelzések rendelkezéseinek eleget tenni, a forgalom irányítására jogosultak utasításait követni;”*

Ezzel az alapvető kötelezések mellett, kifejezi a rendőri jelenlétet, melyet később a KRESZ 3.§ szakasz (1) bekezdésében ismét tudatosítja, és a 6.§ szakaszában megfogalmazza, melyet a rendőri karos forgalomirányítás végrehajtása című fejezetben elemzem.

A rendőri jelenlétet pedig akként jeleníti meg, hogy állami feladat a forgalomszabályozás és ennek ellenőrzésére a rendőrség jogosult. A rendőrség felhatalmazását ismét egy jogszabály ad, az 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről. Itt a forgalomirányítást a közlekedésrendészeti feladatkörhöz csatolva említi meg, hogy a rendőr irányíthatja azt. Azonban annak módszeréről már nem tesz említést. A rendőrség szerepvállalását, és a forgalomirányítás megjelenő körülményeit a következő rendeletek szabályozzák.

A rendőrség feladatkörét, kötelezettségét, és jogosultságát a 30/2011 (IX. 22.) BM rendelet 20. pontjában *„Közlekedésrendészeti intézkedés”* címen fogalmazza meg, hogy az általános a rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv és a Terrorelhárítási Központ, egyes esetekben milyen közlekedési korlátozásokat, tilalmakat, vagy a közlekedési szabályok megváltoztatását rendelheti el, illetőleg az észlelt eseményekkel kapcsolatosan milyen intézkedési kötelezettségei vannak. Ezen jogszabályban a forgalomirányítás szavak kettő tényleges esetben található meg, első esetben, hogy a forgalmat irányító rendőrnek nincs tiszteletadási kötelezettsége, illetőleg, hogy közlekedési baleset helyszínén a rendőr segíti a

²²1980. évi 3. törvényerejű rendelet 6. cikk

baleseti helyszínelő munkáját, különös tekintettel a forgalomirányításra. Itt sincs rögzítve annak kiviteli módja.

A következő „rendőrt szabályzó”, a 13/2017. (III.24) ORFK utasítás a Járőr és Őrszolgálati Szabályzatról. A szabályzat leírja, hogy a rendőr feladata közé tartozhat a forgalom segítése és irányítása. A korábbi szabályzóhoz képest itt is említi a tényleges közlekedési forgalomellenőrző járőrszolgálat feladatait, melyben meghatározza, hogy biztosítani kell a forgalom zavartalanságát, így a forgalmat segíti és irányítja.

A közlekedésrendészeti feladat meghatározásokban, mint forgalomirányításról, arról módszertani útmutató nem készült, a közúti járművek megállításának és követésének módszeréről és taktikáiról azonban igen.

Ezen jogszabályban is elsődleges szempontként fogalmazza meg, hogy a rendőr feladatellátása során mások jogainak védelme mellett óvja saját életét, testi épségét és személyes biztonságát.²³

4. A karos forgalomirányítás szerepe

A közlekedés során fellépő különböző zavarok miatt szükséges az ideiglenes jellegű gyors és szakszerű beavatkozás, a karos forgalomirányítás. A karos forgalomirányítás céljának meghatározásakor az egy szűkebben vett definíciót veszem alapul: „A biztonságos, gyors közlekedés elősegítése, a torlódások megelőzése, megbontása és megszűnése, a járműforgalom térbeni és időbeni szétválasztása, a közlekedők áthaladási sorrendjének célszerű meghatározása”²⁴

Ezen meghatározás alapján tehát kijelenthető, hogy a forgalomirányítás célja a gyors, egységnyi idő alatt a lehető legtöbb áthaladást biztosítani az adott útkereszteződésben. A járművezetők, és a közúti közlekedésben részt vevők egyik legközvetlenebb, legdinamikusabb, és nem mellesleg legveszélyesebb kapcsolata.

A forgalomban bekövetkezett váratlan eseményeket, még mindig emberi erővel alkalmazzuk.

²³ 7001/2006 (IV. 6.) ORFK irányelv a közúti járművek megállításának és követésének módszereiről és taktikáiról

²⁴ Felföldi Péter, Majos Róbert, Mészáros Gábor (2019): *Forgalomszervezés és –irányítás* (Dialog Campus Kiadó Budapest) 239. oldal.

5. A forgalomirányító rendőr megjelenése

A rendőr karos forgalomirányítói tevékenységéhez szorosan függ a jól láthatósága. Ha a láthatóságról beszélünk, sokaknak eszébe jut a „látni és látszani” alapelv, amelyet az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottsága indított el. Azonban fontos megjegyezni, hogy ez az elv, amelyet nem csak a közlekedőknek, de a forgalomban irányító rendőrnek alaposan szem előtt kell tartani.



11. ábra: Forgalomirányító rendőr ²⁵

A forgalomirányító rendőrnek az arra rendszeresített²⁶ egyenruhában kell végrehajtani azt, jó láthatósági átvetőben. Az irányítás során a rendőr használhat forgalomirányító botot, melyet egy közlekedésrendészeten szolgáló rendőr alap felszerelése közé tartozik, és így ide sorolandó a fehér cernakesztyű, mely a jelzések jól láthatósága miatt válik szükségessé, és ha az időjárási viszonyok szükségessé teszik a védőruházati ellátási normában foglalt fehér kezelő, karmantyú is használatos. A rendőr a figyelemfelhívásra sípot is használhat.

Ezek az eszközök biztosítják azt, hogy a rendőr a tőle elvárható gondossággal végezze a forgalomirányítást, láthatóvá, és hallhatóvá váljon.

A rendőr, a korábbi időkben dobogóról irányított. Ez a módszer az évek alatt eltűnt, mely véleményem szerint nem is olyan nagy gond, hisz a forgalomirányító pont kiválasztásakor a biztonság az elsődleges. Mely egy rögzített helyhez kötve nem válhat azzá.

²⁵ 11. ábra: 2019. évi Országos Közlekedésrendészeti Verseny (forrás: szerző saját képe)

²⁶ 10/2010 (OT. 6) ORFK utasítás

6. A rendőr jelzései

A jelenleg hatályban lévő a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (II. 5) KPM-BM együttes rendelet szabályozza, azonban kritikaként jelent meg, hogy annak nyelvezete nehezen érthető. A rendőri karjelzéseket viszonylag korán említi a 6. § szakaszában. Ezen jogszabály, mint korábban ismertettem, majdnem négy évtizede van hatályban, több módosításon is keresztülment, azonban a rendőr jelzéseire vonatkozóan nem történt benne változás. Melynek frissítése, kiegészítése a gyakorlati tapasztalatot tekintve szükségessé válhatna.

„ 6. § (1) A forgalmat az útkereszteződésben irányító rendőr karjelzései:

a) a rendőr mindkét karjának oldalirányú kinyújtása – a kinyújtott karral párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat jelez: a gyalogos az úttesten áthaladhat; a járművel – ha jelzőtábla nem tiltja – az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva tovább szabad haladni;

– a kinyújtott karra merőleges irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet; a járművel az útkereszteződésnél – a kijelölt gyalogosátkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában az útkereszteződés előtt – meg kell állni;

b) a rendőr függőlegesen feltartott karja a forgalom irányának megváltozását jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet, az úttesten levő gyalogos pedig köteles az áthaladást mielőbb befejezni; a járművel az a) pontban említett helyen meg kell állni, ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni;

c) ha a rendőr a jobb karjával maga mögé int, bal tenyerét pedig a balról jövő forgalom felé fordítja, a jobbról érkező járművek – a rendőr mögött – balra bekanyarodhatnak; a jelzés nem tiltja a jobbról érkező járművek egyenes irányban való továbbhaladását vagy jobbra bekanyarodását, de a többi irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelenti;

d) ha a rendőr jobb karját vízszintesen maga elé nyújtja, bal karjával pedig maga elé int, a balról érkező járművek – a rendőr előtt – balra bekanyarodhatnak; a jelzés nem tiltja a balról érkező járművek egyenes irányban való továbbhaladását vagy jobbra bekanyarodását, de a többi irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelenti;

e) karjelzés hiányában a rendőr vállával párhuzamos, illetőleg vállára merőleges irányból érkezők részére – értelemszerűen – az a) pont rendelkezései az irányadók;

f) ha a rendőr kinyújtott karjával maga felé int, ezzel a sebesség növelésére, ha pedig kinyújtott karját le- és felfelé mozgatja, a sebesség csökkentésére ad utasítást.”

A gyakorlati irányításra vonatkozóan kevés írott megfogalmazás van. A KRESZ az alapvető rendőri karjelzéseket szabályozza.

6.1. A forgalomirányító őrhely

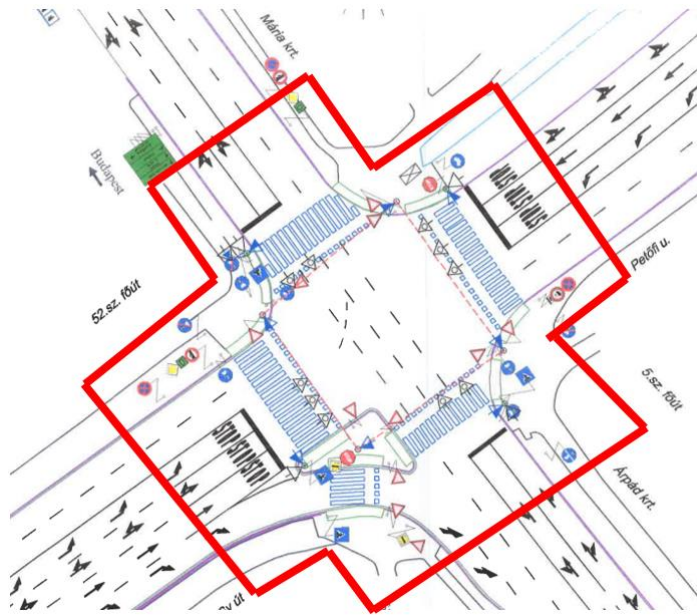
A forgalomirányítás során meg kell határozni a forgalomirányító őrhelyet.

A forgalomirányító őrhely, az az útkereszteződés, vagy útszakasz azon területe, mely helyen a forgalomirányító jelzés hatálya kiterjed.²⁷ Ezt nem csak a közúton közlekedő járművezetőkre kell érteni, hanem a gyalogosok vonatkozásában is. Az őrhelyen lévő rendőrnek a forgalom zavartalan irányításához elengedhetetlen, hogy az irányába érkező járműveket megfelelő távolságból észlelje, és számukra kellő időben tudja a jelzést kiadni, mait végre kell hajtani. Ezért az őrhely egészen addig terjed, amíg a rendőr és a közlekedők egymásra reagálni képesek. A következő ábrán piros keretben ábrázoltam a gyakorlati helyszín forgalomirányító őrhelyét.

A csomópont Kecskemét város egyik kiemelt közlekedési útvonala. Az 5. számú főút- és az 52. számú főút kereszteződése. A város infrastruktúrája alapján az 5. számú főút „nagykörút” vonala. Az 5. számú főút átlagos napi egységtengely áthaladása egy forgalmi sávban 306 Et/nap. Kapacitása 6400 E/óra. Az összes jármű forgalom 12503 j/nap. Az 52. számú főút átlagos napi egységtengely áthaladása egy forgalmi sávban 377 Et/nap. Kapacitása 6400 E/óra. Az összes jármű forgalom 19 948 j/nap.²⁸

²⁷ Felföldi Péter, Majos Róbert, Mészáros Gábor (2019): Forgalomszervezés és –irányítás (Dialog Campus Kiadó Budapest) 240. oldal

²⁸ Magyar Közút által szolgáltatott adat a C013 számú csomópont forgalmi adatai (lekérdezés időpontja: 2021. 08. hó)

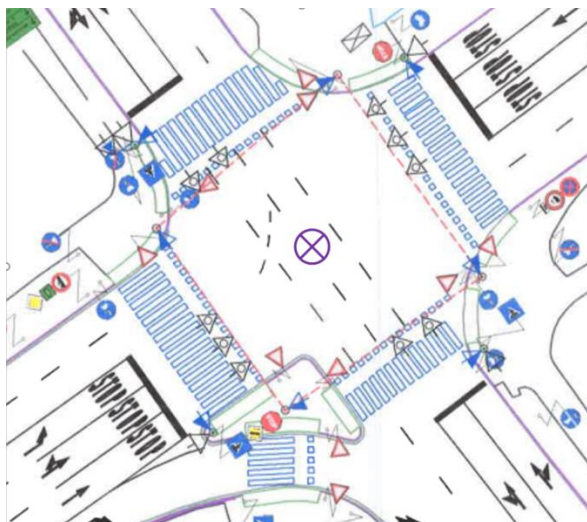


12. ábra: Forgalomirányító őrhely Kecskemét, C013, 5- 52 számú utak csomópontjában²⁹

6.2. A forgalomirányító pont

A forgalomirányító pont alatt azt a pontot értjük, ahonnan a rendőr a forgalom irányítására szolgáló jelzéseit kiadja. (A 12. ábrán lila kereszttel jelölve.) Ezt a pontot, ha általánosságban szeretnénk meghatározni, akkor a betorkolló, keresztező utak metszéspontja. A megadott helyen látható, hogy a forgalmi sávok száma változó. A forgalmi adatokból megállapítottam, hogy az 52. számú főút irányából a nyerges szerelvény forgalom 288 j/nap, míg az 5. számú főúton 176 j/nap. Ez a forgalmi adat ad arra magyarázatot, hogy az 52.számú út felől külön kanyarodó sáv került kialakításra, és mellette egy egyenesen, és balra kanyarodó sáv. Ez a forgalomirányító pont tekintetében fontos momentum, hiszen ha egy járműszerelvény közlekedik, és balra szándékol tovább közlekedni, akkor a forgalomirányítás során a képzeletbeli középponton túl, a biztonságos kanyarodáshoz, a rendőrnek igenis mozognia kell az útkereszteződésben, természetesen a szabályos jelzéseket megtartva előre-hátra, jobbra-balra lassú mozdulattal félrehúzódva a szabad utat biztosítva. Az elhaladást követően viszont törekedni kell a megfelelő forgalomirányító pont visszatérésére.

²⁹ 12. ábra: szerző által készített, a Magyar Közút által kiadott helyszínrajz felhasználásával



13. ábra: Forgalomirányító pont Kecskemét, C013, 5- 52 számú utak csomópontjában³⁰

A forgalomirányító pont kiválasztásánál figyelembe kell venni a rendőr személyes biztonságát, lehetőleg olyan területet foglaljon el, ami a kanyarodó járművek, és az egyenesen haladó járművek nem vesznek igénybe. Az ilyen területet általában az úton lerakódott törmelék, por, kavics hordalék mutatja meg. A rendőr pedig arról a pontról az egész területet jól lássa, átlátható legyen számára az érkezési irányok. A közlekedők irányába a jelzéseket kellő időben, kellő távolságról, és kellő reagálási időt hagyva tudják teljesíteni. A közlekedők minden irányból láthassák a rendőrt, ami a biztonsági szempont is.

6.3. Rendőri kompetenciák

A rendőrnek rendelkeznie kell olyan készségekkel, hogy a különböző helyzeteket, és váratlan forgalmi szituációkat kellőképpen felismerje, és kezelni tudja. Akkor jó egy rendőri karos irányítás, ha a korábbi forgalmi rendet fenntartja, szem előtt tartva a forgalom összetételét, a forgalom áramlását, az áteresztőképességet, az időszakokra vonatkozó forgalom változását.

Mikor az emberek látnak egy forgalmat irányító rendőrt, sokszor olvastam, hogy a „rendőr kalimpál”, „nem ért hozzá”. Sajnálatos módon tapasztaltam már, hogy „közlekedési vérrel” nem rendelkező rendőrök nyilatkozták, hogy kívülről nézve sokkal egyszerűbb, mint ott „középen állva”, és aki sosem irányított forgalmat kissé le is nézi azt, azonban ha megismerjük ezt a szolgálati módot, rájövünk, hogy igen összetett.

³⁰ 13. ábra: szerző által készített, a Magyar Közút által kiadott helyszínrajz felhasználásával

Az irányítás során előfordulhat, hogy olyan csomópontban kell szolgálatot teljesíteni, ahol nem rendelkezünk előzetes forgalmi számadatokkal, vagy helyismerettel. Ha ilyen helyen kell forgalomirányítást végrehajtani, akkor ott előzetesen tájékozódni kell a forgalmi rendről, a forgalmi sávok számáról, ha forgalomirányító fényjelző berendezés szabályozza, a jelzések sorrendjét. Ezt a csomópont széléről pár percnyi tájékozódás után memorizálható.

Fontosnak tartom, hogy a rendőr kapcsolatot tartson a közlekedőkkel. Ennek a kapcsolattartásnak több lehetséges változata van, de számomra a legfontosabb a szemkontaktus. Az, hogyha a vezetővel szemkontaktust tudunk tartani, akkor bizodalmat adunk, hogy amit csinálunk, abban biztosak vagyunk, és megerősítjük a kiadott jelzést. Ismernie kell a rendőrnek, a jogszabályban meghatározott a rendőri karjelzéseket. A rendőrnek meg kell őriznie a nyugodtságát, hisz az kihat a közlekedőkre is. Egyértelmű, határozott jelzéseket kell adnia, a szabálytalanság észlelésekor azt kulturáltan, és nyomatékosan kell lereagálni.

7. Az irányítás

A gyakorlati végrehajtás a mindennapi szolgálat folyamán alakult ki. Azonban a folyamat során a jogszabályok maradéktalan betartása mellett lehet csak végrehajtani. Megemlíteném, hogy sok tapasztalt közlekedési rendőrrel találkoztam, akik ugyanúgy szívükön viselik a forgalomirányítást. Ebből következik, hogy a közlekedésrendészeti rendőrök sok éves tapasztalat útján tették egyédivé ezt a munkát.

A forgalomirányítás nem azzal kezdődik, hogy a rendőr az útkereszteződéshez érve besétál. A rendőr tájékozódik. A forgalmi sávokat megismeri, felméri az útkereszteződés adottságait. Felméri a számára, és a közlekedők számára legmegfelelőbb forgalomirányítási pontot. El kell döntenie melyik iránynak ad szabad jelzést. Alapvetően a forgalom nagysága alapján kell döntenie. Alá és fölé rendelet út esetén, ha a forgalom nem indokolja, akkor ne változtassuk a szabad jelzést, de ha egy alárendelt út irányából nagyobb a forgalmi torlódás, akkor ezen változtassunk mindenképp. A karos forgalomirányítást lehetőleg sárga villogó állapotot jelző lámpa működtetése közben történjen. A működő jelzést adó lámpa alatt történő irányítás a forgalomban résztvevőket összezavarja, nem válik számukra a jelzés érthetővé, hiába a hierarchia. A forgalomirányító pont elfoglalását követően felvettem egy kényelmes, nem feszes tartást, a fordulások alkalmával nem kötelező az alaki szabályzatban előírt jobbra át, balra át, azonban egy szép igényes végrehajtás eleme.

7.1. Egy irányból érkezők szabad jelzése

Az elhatározást követően, az útkereszteződésbe behaladás előtt a forgalomirányító bot függőleges feltartásával (vagy ennek hiányában a jobb kar függőleges feltartásával, egymáshoz szorított újakkal, de nyitott tenyérrel, a tenyér a fej irányába mutat) a KRESZ 6. § (1) erre vonatkozó hivatkozása alapján az

- „b) a rendőr függőlegesen feltartott karja a forgalom irányának megváltozását jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet, az úttesten levő gyalogos pedig köteles az áthaladást mielőbb befejezni; a járművel az a) pontban említett helyen meg kell állni, ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni;”-

megtörténik a jelzés, hogy a forgalmi rend a megszokottól eltérő módon változni fog.

A jelzés kiadásakor a már behaladt járművek a kereszteződésből mihamarabb haladjanak át, behaladni, ha már a biztonságos megállás nem lehetséges, akkor ők is haladjanak át a kereszteződésben. A többi résztvevőnek „Állj!” jelzés van érvényben. Gyalogosok nem léphetnek az úttestre, az ott lévő gyalogosoknak az átkelést haladéktalanul be kell fejezniük. Ez a rendőri karjelzés a folyamatos sárga jelzésnek felel meg a fényjelző készüléken, a gyalogosok részére a villogó zöld jelzésnek felel meg. (14. ábra)



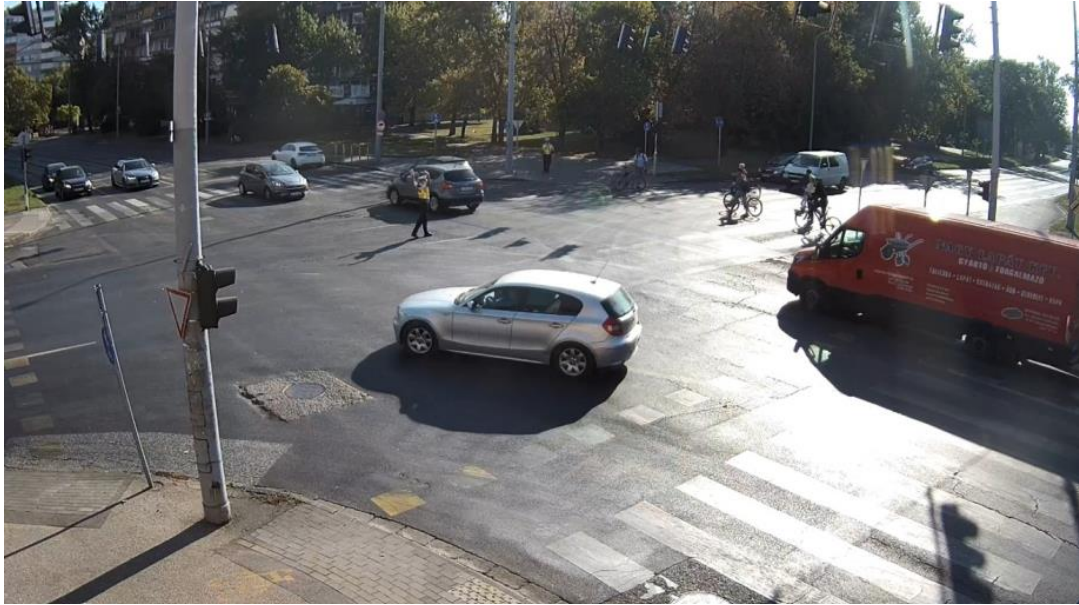
14 ábra: Forgalmi rend megváltozik karjelzés³¹

³¹ 14. ábra: Forgalmi rend megváltozik karjelzés, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

Az úttestre történő behaladáskor a figyelemfelhívásra jelzősíp használatára van lehetőség, ezzel is biztosítva a biztonságos behaladást a jelzősípom annak érdekében, hogy az bármikor használható legyen az bal mutató, és hüvelykujjamon van elhelyezve. A behaladáskor folyamatosan függőlegesen feltartott bot mellett fej fordításával folyamatosan pásztázva a forgalmat meg kell győződni arról, hogy lehetővé teszik az útkereszteződésbe a biztonságos behaladásom. A járművezetőkkel való szemkontaktus kialakítás közben, a bal kézzel kiegészítő jelzésként lassító jelzést lehet adni, nyomatékosá téve a forgalmi rend változását. Kerülni kell a jármű elé történő behaladást, a jármű hirtelen fékezésére kényszerítését. Az ismertetett útkereszteződés párhuzamos közlekedésre alkalmas, így a sávonként történő megállítási is lehetséges, ha azt indokoltá teszik.

Az ábrán látható, hogy a járműszerelvény a jelzésnek eleget tesz, a személygépkocsi, és a tehergépkocsi az útkereszteződésben halad, de azok mihamarabb elhagyják azt.

A biztonságos behaladást követően, az elfoglalt irányítóponton az elhelyezkedés már mutatja, mi a tervezett szabad jelzésem. A forgalmi irány változása nélkül történt, majd szabad jelzést egy iránynak biztosítottam, a jobbról érkezőknek egyenesen, illetve a balra kanyarodó járművek segítségével. (15. ábra.) A csomópont kialakítása, és mérete miatt kivitelezhetővé vált, hogy megkerüléssel történjen a kanyarodás, azonban a biztonságot szem előtt tartva, ezt a jelzést ritkán alkalmazom, esetleg ritkább, gyéresebb forgalom során, a karjaim pihentetése érdekében, ha több órát vesz igénybe az irányítás. Kiegészítő jelzést használok, a jobb lábammal magam mögé, mellé történő lábujjra helyezésével, ezzel is mutatva, hogy a jobb kezem felől hajtsák végre a kanyarodást.



15. ábra: Jobbról érkező járműveknek való szabad jelzés, a balra kanyarodó járművek segítségével karjelzés³²

Ekkor, az előttem és mögöttem, vagyis a testemre merőleges irányból várakozó járműveknek tilos jelzés van érvényben.

A bal karom vállmagasságban tartva, könyöknél az alkarommal 90 fokos szöget bezárva a felkarommal a bal tenyerem a forgalom felé mutatva zárt ujjakkal, ekkor a balról érkező forgalomnak tilos jelzést mutatva, a jobb karommal szintén vállmagasságban, az alkarom 90 fokos szöget bezárva, a testemmel merőlegesen tartott bottal magam mögé intve a forgalomirányító bottal, akkor a KRESZ 6. § (1) c alapján:

- „c) ha a rendőr a jobb karjával maga mögé int, bal tenyerét pedig a balról jövő forgalom felé fordítja, a jobbról érkező járművek - a rendőr mögött - balra bekanyarodhatnak; a jelzés nem tiltja a jobbról érkező járművek egyenes irányban való továbbhaladását vagy jobbra bekanyarodását, de a többi irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelenti;”-

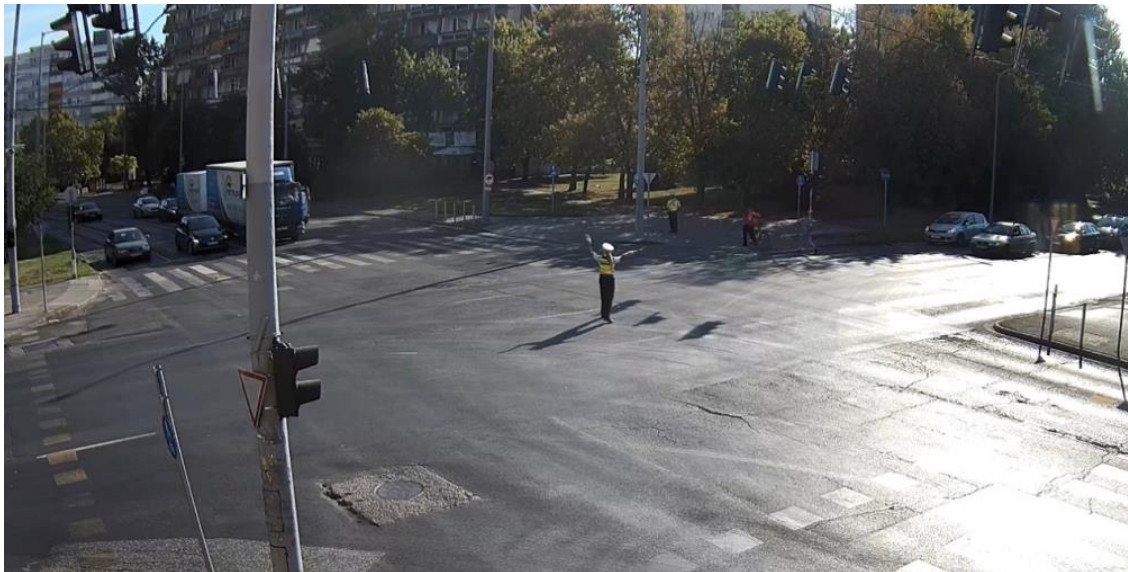
A segítő jelzés feltétele, hogy a balról érkező járművek kellő időben jelezzék az irányjelző berendezés működtetésével kanyarodási szándékukat. Ez a „negyedelő” karjelzés a legbiztonságosabb módja, hogy ha két kanyarodó jármű egymást akadályozná, torlódást okozna, vagy a feltorlódott járműoszlopban, ha az első egy járműszerelvénnyel, akkor kitakarjon a többi közlekedő elől. A gyalogosok előttem, az úttesten átkelhetnek, sok esetben

³² 15. ábra: Jobbról érkező járműveknek való szabad jelzés, a balra kanyarodó járművek segítségével karjelzés, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

részükre szóbeli szabad jelzést adok, az „Előttem a gyalogosok átkelhetnek!” udvarias szavak előre bocsátásával. A balra nagy ívben történő kanyarodó járműveket nem célszerű a gyalogosokra eresztetni, így a hátam mögött lévő gyalogosoknak szóban nem jelzem, hogy átkelhetnek, igaz nekik szabad jelzésük van, de mint korábban említettem, a forgalom dinamikáját tartva kell irányítani.

Fontos megjegyezni, hogy itt nagy figyelemmel kell lenni, a hátam mögött, esetleges jobbra kis ívben „szökni” próbáló járművekre, mivel a forgalomirányító fényjelzés működése során, a jobbra kis ívben kanyarodó járműveknek szabad utat jelez. A járművezetők azonban elfelejtik, hogy a rendőr jelzései ilyenkor az irányadóak, nem a megszokott forgalmi rend. Az útkereszteződésben a jobb oldalról, balra kanyarodó járműveket elkülönülve szabályozzák, mely ilyen esetben nem képezi a forgalomirányítás részét.

Ha a jobbról érkező balra kanyarodó, és egyenesen tovább haladni szándékozó jármű forgalom megszűnt, akkor a jobb karommal a balról érkező jármű forgalmat segítem. (16. ábra.)



16. ábra: Balról érkező járműveknek való szabad jelzés, a balra kanyarodó járművek segítségével karjelzés³³

Ekkor a jobb oldal irányából, a szabad jelzésre várakozó járműveknek biztosítok szabad utat, a KRESZ 6.§ (1) d) pontjában meghatározott karjelzéssel –

³³ 16. ábra: Balról érkező járműveknek való szabad jelzés, a balra kanyarodó járművek segítségével karjelzés
forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

„d) ha a rendőr jobb karját vízszintesen maga elé nyújtja, bal karjával pedig maga elé int, a balról érkező járművek - a rendőr előtt - balra bekanyarodhatnak; a jelzés nem tiltja a balról érkező járművek egyenes irányban való továbbhaladását vagy jobbra bekanyarodását, de a többi irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelenti;”

A jobbról érkező, balra kanyarodni szándékozó járművek segítségét a jobb karom vállmagasságában történő kinyújtásával, majd a bal karom, mellkasom előtt, a jobb kezem irányába történő intéssel, toló kézmozdulattal jelezem, hogy előttem kanyarodhatnak a járművek. A jobb karom nyújtva marad, majd a bal karommal magam mögé intve jelezem, hogy a forgalom balról egyenesen haladhat, és egyéni kiegészítő jelzést használva a bal kézfejemmel kiintek, a jobbra kis ívben kanyarodóknak, jelezve a szabad kanyarodás tényét, e kiegészítő jelzésemmel együtt, a hátam mögött lévő gyalogosoknak szóban megerősítem a szabad jelzésüket, hisz a jobbra kis ívben kanyarodó járművekkel célszerű együtt a gyalogosokat is indítani. A balról tiltó jelzést adó, jobb kinyújtott karom felett, megerősítő tiltó jelzést, a bal kézfejemmel a forgalom irányába történő „Állj” jelzéssel erősítem meg.

7.2. Mindkét irányból érkezők szabad jelzése

Az irányításom folytatásában, az útkereszteződés sajátosságait tekintve, lehetőség adódott, hogy a KRESZ 6. § (1) bekezdés a) pontjában foglaltakat alkalmazhassam, mely szerint

*„a) a rendőr mindkét karjának oldalirányú kinyújtása
- a kinyújtott karral párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat jelez:
a gyalogos az úttesten áthaladhat; a járművel - ha jelzőtábla nem tiltja - az
erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy
balra bekanyarodva tovább szabad haladni;*

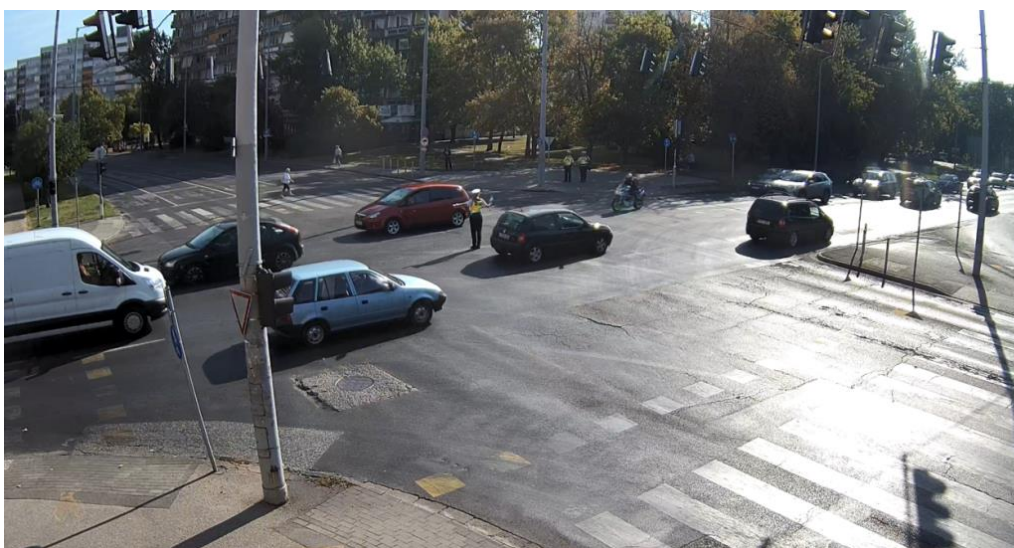
Ezen jelzésem során, lehetőséget biztosítok a párhuzamosan érkező járműveknek, és gyalogosoknak a szabad áthaladást.

Ekkor a járművekkel egyenesen, jobbra kis ívben, a gyalogosok részére történő elsőbbségadás után lehet tovább haladni, balra nagy ívben pedig megkerülve lehet kanyarodni, a szembe jövő forgalom zavarása nélkül. (17. ábra.)



17. ábra: Mindkét irányból érkező járműveknek való szabad jelzés³⁴

Azonban, ha észlelem, hogy a járműforgalom torlódik, akkor a kiegészítő balra kanyarodást segítő karjelzést alkalmazom mind a jobb oldalról, mind a bal oldalról érkező kanyarodó járművekkel szemben. Ekkor a járműoszlop első tagjával szemkontaktust felvéve, jelzem, hogy a kanyarodását elő fogom segíteni, várakozzon. (18. ábra)



18. ábra: Mindkét irányból érkező járműveknek való szabad jelzés során történő kanyarodás segítése³⁵

³⁴ 17. ábra: Mindkét irányból érkező járműveknek való szabad jelzés, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

³⁵ 18. ábra: Mindkét irányból érkező járműveknek való szabad jelzés során történő kanyarodás segítése, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

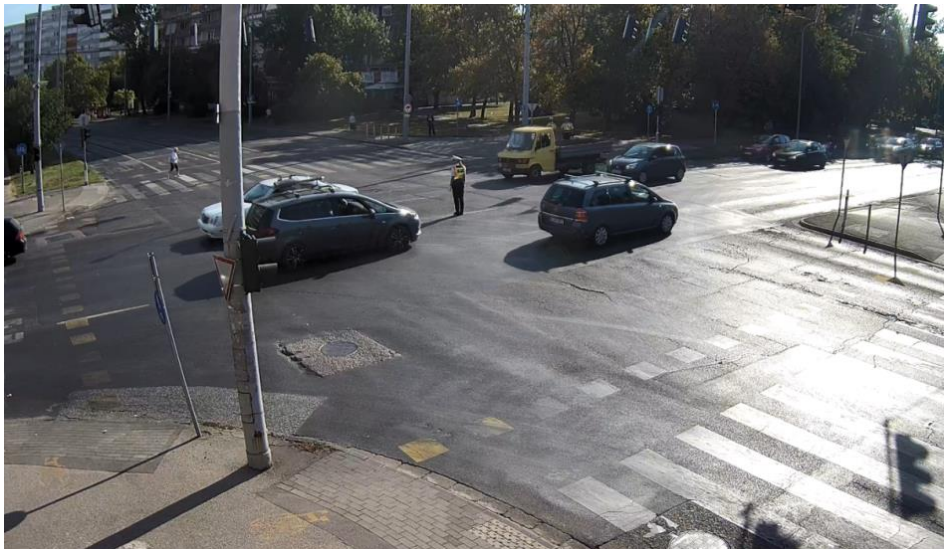
A szabad jelzések során fontosnak tartom, hogy a karok párhuzamos kinyújtása mellett a fej bólintásával tudomásukra juttassam, hogy szabad jelzése van, mintegy egy igenlő jelzés, majd a szabad jelzés irányába a fejem bólintásával. Ezt követően, úgy ítélt meg, hogy a forgalom egyenletes, a jobb kezem irányából érkező járműveknek a forgalomirányító botos karom mellkas előtt történő elhúzásával is jeleztem a szabad utat. A bal oldalról érkező járműveknek a bal alkarom hátam mögé történő intésével jeleztem, a bal oldalról jobbra kis ívben történő kanyarodóknak pedig a korábban említett kézfejemmel történő irányba intéssel. Ezeket a karjelzéseket többször is megismételtem, a jobb kezemben lévő forgalomirányító bot „pörgetésével” változatosabbá tettem.

7.3. Tilos jelzés

A tilos jelzés megjelenik több formában is, az irányításomban már említettem, hogy az egy irányból történő szabad jelzésre elindulók esetében velem merőlegesen várakozó járműveknek tilos jelzése van. Ez a mindkét irányból szabad jelzést kapó járművek esetében a KRESZ 6.§ (1) bekezdés a) pont második esete mondja ki:

„- a kinyújtott karra merőleges irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelzi: a gyalogos az útestre nem léphet; a járművel az útkereszteződésnél - a kijelölt gyalogos átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában az útkereszteződés előtt - meg kell állni;”

Ezen jelzés a merőlegesen érkezők részére minden irányba történő továbbhaladását tiltja. A korábban említett jobbra kis ívben történő „szökést” is. Ez a karjelzés a fényjelző készülék tilos jelzésével egyenértékű. Azonban észleltem, hogy ennél a jelzésnél, behaladnak a kereszteződésbe. Ekkor a bal kézfejemmel nyomatékosítva, hogy tiltó jelzést mutattam, és a jelsípval felhívta ma figyelmét, és határozott „Állj” szóval jeleztem.



19. ábra: Merőleges irányból érkezők tilos jelzése³⁶

A kinyújtott kart helyettesítettem a karok leengedésével. (19. ábra) a KRESZ 6.§ (1) bekezdés e) pontjában foglalt szabály az, miszerint:

„e) karjelzés hiányában a rendőr vállával párhuzamos, illetőleg vállára merőleges irányból érkezők részére - értelemszerűen - az a) pont rendelkezései az irányadók;”

7.4. Forgalom iránya változik

A forgalom zavartalan és dinamikus lebonyolítása érdekében a forgalmi irányokat a szükséges ideig kell engedni. Figyelembe kell venni természetesen, a csomópont sajátosságait, és van kiemelt irány, de nem szabad, hogy az a többi közlekedő indokolatlan hátráltatásával járjon, hisz ha egy olyan időszakban kell irányítani, mely „csúcsforgalomnak” számít, bizony sűrű forgalom lesz, mely során igenis szükség lesz a forgalom irányának megváltoztatására.

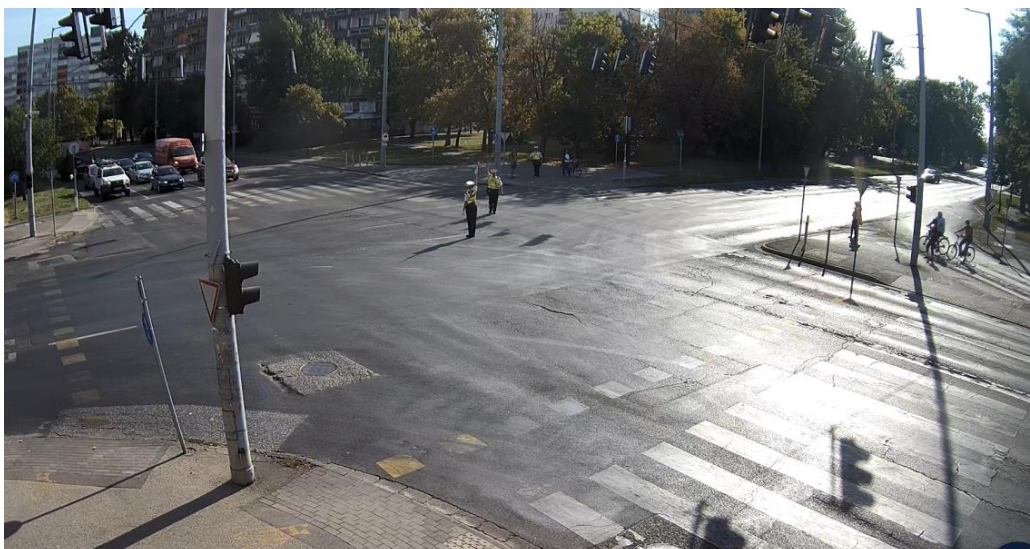
A forgalomirányító hely megközelítésében, említett KRESZ hivatkozás tartozik a forgalom irányának változására is, hiszen mikor megkezdtem az irányítást és beérkezek a kereszteződésbe is a forgalmi rend megváltozik, „leváltom” a közúti jelzéseket. Azonban mikor már a forgalomirányító ponton helyezkedtem el, ügyeltem a jelzések érthető, kellő időben észlelhető jelzést kiadni.

³⁶ 19. ábra: Merőleges irányból érkezők tilos jelzése, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

A függőlegesen feltartott karomat az égbe „kiszúrva” jeleztem, hogy a forgalom irányát szándékolom változtatni. Nagy figyelmet fordítottam arra, hogy a jelzésemet ne féktávolság határán kapják a járművezetők, és ezzel vészfékezésre ne kényszerítsem őket, ezzel esetleges veszélyhelyzetet előidézve. Volt olyan eset, hogy a bot felrakásakor, még egy jármű behaladt a kereszteződésbe, azonban az ilyen járművekkel, a jelsíppal történő lereagálást jármű felé közelítettem, és tiltó felszólításom nyomatékosítottam. A jármű elé behaladni, tilos, és nem is alkalmaztam, rendkívül balesetveszélyes. Ilyen esetben a rendre utasítás közben sem engedtem le a karom, hisz a többi járművezető részére továbbra is érvénybe tartottam a forgalom iránya változik karjelzésemet. Ha a tiltó jelzés ellenére behaladt a jármű, vele szemben kioktató hangnemet nem engedhetek meg, és mielőbb hagyja el a kereszteződést. Az ilyen járművezető a hirtelen fellépő körülményben megtorpanhat, és a forgalmi helyzetet nem tudja jól kezelni, és stresszes állapotba kerülhet.

7.5. Váltás

A forgalomirányító őrhelyen, ha kell hosszú percek, órákat tölthet el a rendőr. Általában az ilyen tevékenység során váltásra kerül sor, a szemléltetésemben egy váltásra is sor került, mely során a forgalom iránya változik jelzést kiadásával indult meg. A jelzés kiadását követően az összes forgalmi irányba határozott „Állj” jelzéssel éltem, hogy türelmesen várakozzanak, míg az úttest széléről elinduló váltótárs elindul, és beérkezik. Aki a követelményeknek megfelelően, jobb karjának felnyújtásával, határozott léptekkel érkezett meg a bal karomhoz, fejét többször fordítva az irányokba, ezzel is jelezve, hogy új rendőr lép a színre. A bal karom mellé érve, „szolgálatot átveszem” szavakat bocsátotta előre, majd nyugtáztam, a „szolgálatot átadom” szavakkal, kilépve a helyemről, ő odalépve elfoglalta a forgalomirányító pontot. Leváltásomat követően a forgalomirányító őrhelyet elhagytam, a jobb karom függőleges feltartásával az úttest szélére sétáltam. Eddig az új irányító és én is mindvégig ugyanazt a jelzést adtuk.



20. ábra: Órhelyváltás³⁷

7.6. Kiegészítő jelzések

A KRESZ 6.§ (1) bekezdés f) pontjában az alábbi kiegészítő karjelzéseket említi:

„f) ha a rendőr kinyújtott karjával maga felé int, ezzel a sebesség növelésére, ha pedig kinyújtott karját le- és felfelé mozgatja, a sebesség csökkentésére ad utasítást.”

Ez az áthaladás dinamikusabbá tételét szolgálja, ez azonban függ a forgalomtól, a kanyarodni szándékozóktól, és a rendőr jó reagálásától. Korábban említettem, hogy a jobbról és balról jövő forgalmat hogy segítettem, gyorsítottam.

A forgalomirányító bot használatára nincs külön szabályozás, a lényege, hogy a jobb kar meghosszabbításaként működjön, ellentétes jelzést ne adjon. A forgalomirányító bot használata nem mehet az irányítás rovására. Az irányítóbot használata sok gyakorlást, igényel, hogy az szép, és pontos legyen. A kiegészítő jelzések mind egyedivé teszik a forgalomirányítást.

Az évek alatt kialakított kisegítő karjelzéseimet mutatom be:

- A jobbról érkező forgalom gyorsításakor, a jobb karomban lévő bot vízszintesen történő mellkashoz történő húzásával, illetőleg az oldalirányba kinyújtott karomba lévő bot jobb oldal irányból bal oldal irányba való tenyéren történő forgatása, más néven pörgetése, ezzel is a szabad út irányát jelezve.

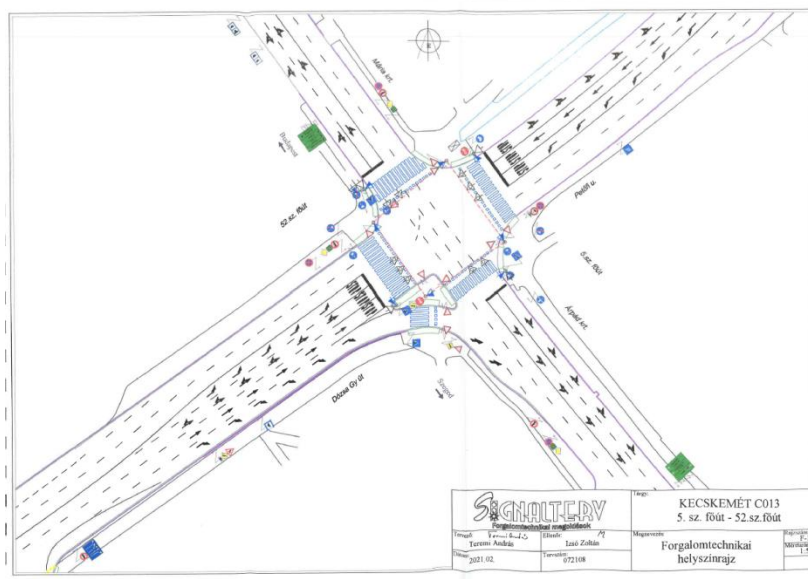
³⁷ 20. ábra: Órhelyváltás, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

- A bal oldalról érkező járművek jobbra kis ívben történő kanyarodása közben a bal kézfejjel a kanyarodás irányába mutatok.
 - A kanyarodó járművek segítése során, jobb oldalról érkező, balra kanyarodó járművek esetén, mikor a forgalomirányító bot az érkezők irányából tekintve merőlegesen áll, a kézfejemmel, a botot a jobb hüvelykujjammal tartva, a többi négy ujjammal intek, egy „villogó”, az irányjelzésre utaló jelzést mutatva, ezzel egyértelműsíteni a kanyarodást.
- Ennél a jelzésnél, a jobb lábam, jobb oldalra történő kihelyezésével, vagy a merőlegesen tartott bot alá történő lábujjra helyezett lábfejemmel jelzem, hogy a kanyarodását tőlem jobb oldalról hajtsa végre, ne megkerülve.
- A forgalom megindításakor, a karok mindkét kinyújtását, a forgalomirányító bot függőleges tartásából azt „leejtve”, a bal karom merőlegesen mellkas elé húzva, majd mindkét karommal, teljes, ívben történő vízszintbe helyezésével egy nagy megindító jelzést adok.
 - A fejbiccentésem elengedhetetlen és egy elég jól látható, hisz a szolgálati fehér tányérsapka eléggé feltűnő, hogy ha az arckifejezésemet nem is, de a mozdulatból megértsék az utasításom.

8. A forgalomra gyakorolt hatás

Már többször említettem, hogy a közlekedésben az elsődleges szempont, a biztonság. Ezt a biztonsági színvonalat a közlekedéstervezésben is fenn kell, hogy tartsák, minden esetben. A jelzőlámpás irányítás nagyobb átbocsátóképeséggel rendelkezhet egy útkereszteződésben, de annak üzemzavara is nagyobb valószínűséggel fordulhat elő. Ezeket a zavarokat úgy küszöbölik ki, hogy az ilyen csomópontok jelzőtáblákkal is szabályozva van, főként a jelzőlámpa tartóoszlopaire szerelve, jól láthatóság miatt. Ez a miatt válik szükségessé, hogy ne egyenrangú utaknak lépjenek vissza egy esetleges üzemzavar esetén, hanem szabályozottak maradjanak az elsőbbségek, és a teljesítőképessége ne csökkenjen.³⁸ A működési alapelvüket tekintve egy programváltó óra alapján váltakozó fázis rendszer, mely fokozza a biztonságot, és növeli a teljesítőképességet, az adott időszakhoz állítva.

³⁸ Felföldi Péter, Majos Róbert, Mészáros Gábor (2019): *Forgalomszervezés és –irányítás* (Dialog Campus Kiadó Budapest) 158. oldal.



21. ábra: A C013 csomópont helyszínrajz³⁹

A forgalomirányítás helyszíne Kecskemét C013 számú csomópontja. Az 5. számú főút és 52. számú főút egymásba torkollása. Az 52. számú főút Dózsa György út néven városközpont irányába Petőfi Sándor utcaként folytatódik, három beérkező forgalmi sávval rendelkezik.

A kihelyezett jelzőtáblák, és felfestett útburkolati jelekből megállapítható, hogy egy egyenesen tovább haladó -, egy egyenesen és balra -, valamint egy balra kanyarodó forgalmi sávval szabályozzák. A jobbra kanyarodó sáv, egy elkülönült szigettel van szabályozva. A vele szemközti irányból, Petőfi Sándor utca irányából, a Dózsa György út irányába szintén három forgalmi sávval rendelkezik. Egy jobbra kanyarodó-, egy egyenesen haladó-, és egy egyenesen és jobbra kanyarodó sávval. Az 5. számú főút Árpád körút irányából, a Mária körút irányába kettő forgalmi sávval rendelkezik. Egy egyenesen és jobbra kanyarodó, és egy egyenesen és balra kanyarodó forgalmi sávval. Ez a felosztás a Mária körút irányából, az Árpád körút irányába szintén megismétlődik. A kereszteződés négy ágában kerékpáros átvezetés, és kijelölt gyalogos átkelőhely van kijelölve.

A forgalom figyelésekor, a jelzőlámpát sárgán villogó üzemmódba kapcsolattam, előzetes megkeresés alapján, melyben a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Bács-Kiskun Megyei kirendeltsége működött közre. Az elemzett jelzőlámpa rendszer egy négyfázisú csomópont. A négy fázisra bontás miatt, relatív kevés zöld idő jut, ami viszont így nagy periódusidőt igényel, amivel nagyobb is a várakozási idő.

³⁹ 21. ábra: A C013 csomópont helyszínrajz. (forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. Bács-Kiskun Megyei Igazgatóság)

A vizsgálatom során elemeztem a csomópontot 10 percre vonatkozóan, hogy az milyen áteresztő képességgel működik a négy betorkolló út, ha a forgalom irányítása szolgáló fényjelző készülék rendeltetésszerűen működik, ha kikapcsolt állapotban van és a kihelyezett jelzőtáblákra hagyatkoznak, és ha a forgalmat rendőri karos irányítással segítem. Az útkereszteződésben térfigyelő rendszer működik, mely segítségével a visszajátszás során egyértelművé vált az alábbi 22. ábrán való kiértékelés.

Kikapcsolt jelzőlámpa		Jelzőlámpa szabályozás	Karos forgalomirányítás
<i>Áteresztő képesség</i>			
5. sz. főút	167 db áthaladó jármű	131 db áthaladó jármű,	158 db áthaladó jármű
52. sz. főút	205 db áthaladó jármű	147 db áthaladó jármű	172 db áthaladó jármű
<i>Forgalom iránya változás</i>			
5. sz. főút	nem volt	4 db váltás	5 db váltás
52. sz. főút	nem volt	4 db váltás	5 db váltás
<i>Szabálytalanság</i>			
5. sz. főút	63 db	28 db	2 db
52. sz. főút	49 db	13 db	3 db

22. ábra: A C013 csomópont értékelés.⁴⁰

A 22. ábrám szemlélteti azt, melyre a dolgozatom egyik részét építettem, hogy forgalmi adatokat alapján, és a különböző ismérvek alapján mi bizonyult a legmegfelelőbb módszernek a forgalom irányítására vonatkozóan. A csomópontban nem a meglévő fázisok alapján számoltam meg, hanem a csomóponton keresztül haladókat, a főútvonalak bármelyik irányából is érkeztek, és bármerre haladtak. Így kaptam azt, hogy a kikapcsolt jelzőlámpánál 372 jármű, jelzőlámpánál szabályozva 278 jármű, és a forgalomirányításom során 320 jármű volt képes áthaladni.

A forgalmi adatokból, és a táblázatból kitűnik, hogy a **kikapcsolt jelzőlámpa** sárgán villogó állapota, és csak a jelzőtáblákból való közlekedés volt a leggyorsabb. De nem a gyorsaságon múlik minden, mivel a biztonságosságát is figyelembe kell venni. Ezt megvizsgálva viszont megdöbbentő eredményt kaptam.

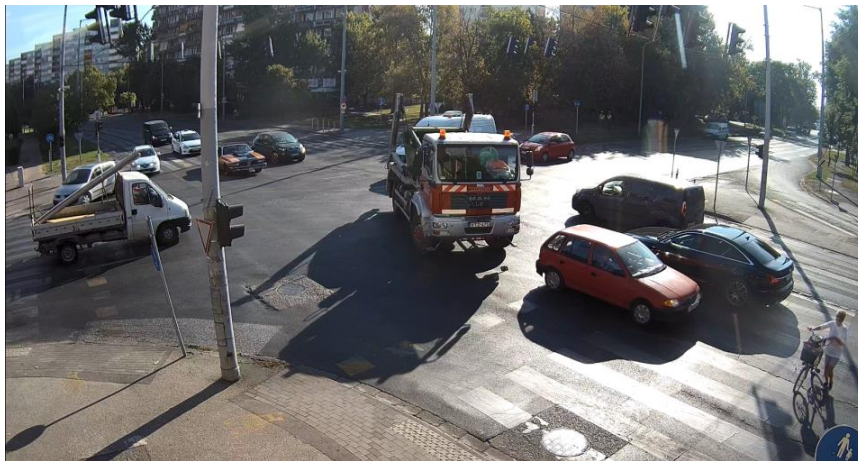
A kikapcsolt jelzőlámpa esetén a közlekedők 30 %-a szinte minden harmadik vezető szabálytalanul közlekedett. Ez főként az elsőbbség meg nem adásából adódott, melyet, ha a baleseti statisztikákra gondolunk, az első három baleseti okok között szerepel. Sok esetben tapasztaltam a videót elemezve, hogy komoly veszélyhelyzet alakult ki, illetőleg volt olyan

⁴⁰ 22. ábra: A C013 csomópont értékelés. (forrás: szerző által készített)⁴⁰

vezető, aki nem merte a saját elsőbbséget kihasználni, inkább arról lemondott, hogy ne történjen baleset.

A járművezetők annak ellenére, hogy a sárgán villogó jelzőlámpa egy figyelemfelhívó jelzést is foglal magába a sebességüket nem voltak hajlandók csökkenteni, szinte „vakon repültek be a kereszteződésbe”. A gyalogosok tekintetében azt tapasztaltam, hogy sok esetben a kialakult járműoszlopok között keltek át, ezzel nagy baleseti kockázatot vállalva. Az elemzett időt tekintve egy zavaros közlekedési erkölcs volt tapasztalható, melyben a résztvevők nagyon sok esetben nem tudták a helyes közlekedési szabályokat alkalmazni.

A forgalom dinamikáját, és a forgalmi rend változásokat alig, vagy egyáltalán nem is lehetett észlelni, olyan sűrű, és nagy volt a csomópontban egyszerre közlekedők aránya minden irányból.



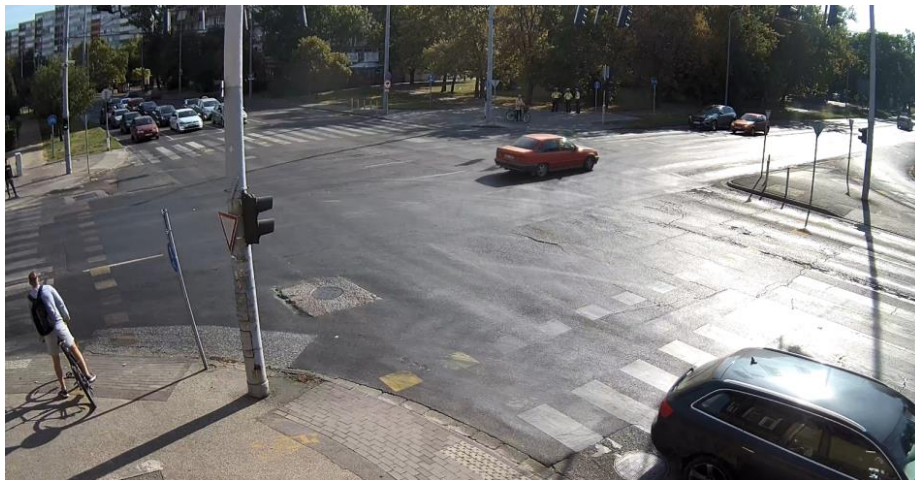
23. ábra: Kikapcsolt jelzőlámpánál történő forgalom, szabálytalanságok⁴¹

A **jelzőlámpás irányítás** során egy dinamikus, kecskeméti közlekedésében egy megszokott forgalmi rend volt tapasztalható. A forgalomban részt vevők vezetési stílusa nyugodt, és rendszerezett volt. A forgalmat „negyedelte” a jelzőlámpa, ezzel biztosítva a keresztező forgalom szabad, és biztonságos áramlását. A gyalogosok ezen időszakban fegyelmezett, és biztonságos átkelése biztosított volt.

Azonban a sárga, forgalom iránya változik jelzésnél, nagyon sok esetben volt tapasztalható, hogy igaz, a féktávolságon kívül történő jelzésnél adásakor, azt a kellő odafigyeléssel történő észlelés ellenére is áthaladtak a járművek, illetve a tilos jelzésen is. Ezt a nagy, 105 másodperces periódusidőnek tekinthető be, mivel a várakozási idő így megnövekszik. Az

⁴¹ 23. ábra: Kikapcsolt jelzőlámpánál történő forgalom, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

áthaladó 278 jármű közül, 14 %-a 41jármű szabálytalansága ebből alakult ki. A forgalmi rend változása négyszer történt meg.

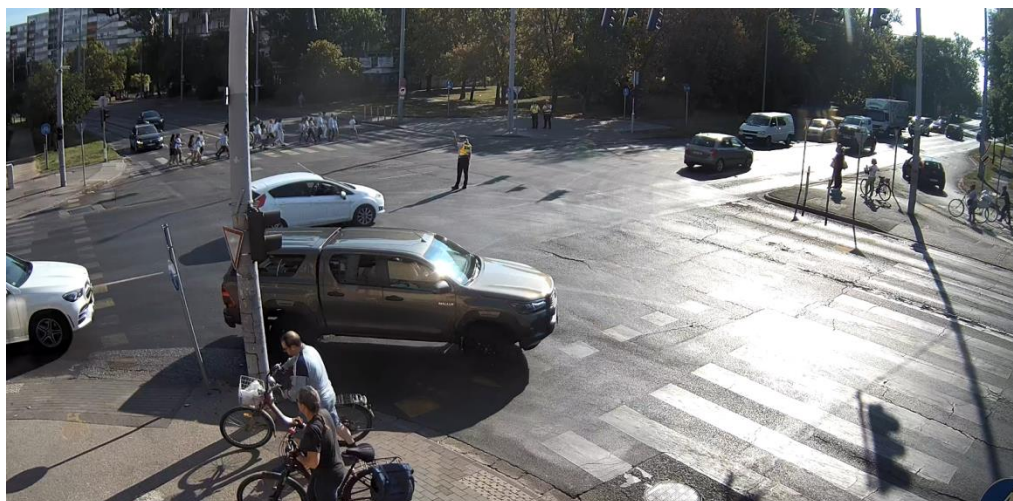


24. ábra: Jelzőlámpánál történő forgalom, és szabálytalanság⁴²

A **karos forgalomirányítás** során megállapítottam, hogy a korábbi két szabályozás közé sorolható az áteresztőképességem, vagyis 320 jármű haladt át az irányításom alatt a csomópontban. A forgalomban részt vevők magatartása fegyelmezett, és figyelemmel voltak az irányításra.

A szabálytalan járművezetők lényegesen kevesebb számban fordultak elő a 320 jármű közül, 1,5 %-a mindössze öt esetben tapasztaltam, ezt a rendőri jelenlétnek könyveltem el. A szabálytalankodók közt volt, aki a hátam mögött „szökött” meg, volt, aki a kanyarodást segítő karjelzés ellenére megkerült, illetőleg szemből érkezett és ennek ellenére kanyarodott, ezeket a hibákat a 9. *Felmerülő tipushibák, szakmai értékelés* fejezetben bővebben kifejtem. Azonban a gyalogosok biztonságos átkelése biztosítva volt, a forgalom dinamikáját, ritmusát gyorsítva, ezt a gyorsítást főként a párhuzamos irányból érkező járművek együttes szabad jelzésével értem el. A forgalmi rend változását ötször tudtam végrehajtani, mint a jelzőlámpás rendszer négyszer, ezzel csökkentve a feltorlódást, és a várakozás idejét. A forgalom rendszerezettsége, érzete pozitív hatású volt.

⁴² 24. ábra: Jelzőlámpánál történő szabálytalanság, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat



25. ábra: Karos forgalomirányításnál történő forgalom⁴³

Megállapítható, hogy a vizsgált és meghatározott ismérvek alapján, az adott idő alatt történő különböző forgalomsegítési módszer hatékonyságát összevetve, a rendőri karos forgalomirányítás vált a leghatékonyabbnak. A biztonságosság, a szabálytalankodók tekintetében mindenképpen visszaszorítottak a számok. Az áteresztési képesség nőtt a jelzőrendszerhez képest.

9. Felmerülő típushibák

A vezetőkre vonatkozóan tapasztaltam, hogy sokkal ingerültebbé, és stresszesebbé váltak mikor saját magukra, és a kölcsönös együttműködésre voltak kényszerítve. A rendőri segítségnél már megnyugtatóbb közeg lehetett érezni, bizodalmat adva az irányomba.

A rendőri irányítás előnyei közé sorolható, hogy állandó kapcsolatot teremt a közlekedőkkel szemben, rugalmasan alkalmazkodik a forgalom dinamikájához, gyorsabbá teheti az áthaladást, nagymértékben csökkentheti a balesetre okod adó veszélyhelyzetet, kontrolálhatóvá válik az egész forgalom.

A 8. fejezetben tett megállapításokból egyértelművé vált, hogy a forgalom jelzőlámpa nélküli, csak jelzőtáblákra való hagyatkozása nem segíti elő a közlekedők szabályosságát. A jelzőlámpa szabályozásánál főként a tilos jelzésen áthaladás a fő kihágás. Azonban a karos forgalomirányítás során a korábban hatályos KRESZ elemzésénél említett karjelzések nem, vagy hiányos tudása miatt történtek a szabálytalanságok, mely kiküszöbölhetővé válhatna.

⁴³ 25. ábra: Karos forgalomirányításnál történő forgalom, forrás: szerző által végrehajtott gyakorlat

A szabályszegők, csökkentik a forgalmat, figyelmen kívül hagyják a karjelzéseket.⁴⁴ Mint például:

- A rendőrré merőleges irányból szemből érkezők, a tiltó jelzés ellenére jobbra kis ívben történő kanyarodása. Ennél a karjelzésnél a bal oldalról érkezők a rendőr előtt történjen a balra kanyarodás. Így a jobbra kis ívben történő kanyarodás igaz egymás útjának keresztezésével nem jár, ha ott elegendő hely áll rendelkezésre, de a rendőri karjelzés tiltja a szemből jövő forgalom engedését, és a KRESZ szabályzata szerint kell ilyen esetben eljárnia a rendőrnek, és a járművezetőknek is. Itt akadályt vet fel, hogy a párhuzamos irányból haladó járműveknek elsőbbséget kell adniuk a rendőrrel szemközi irányban áthaladó gyalogosok részére, azonban akkor a merőleges irányból haladó járművekkel szemben nem alakulna ki elsőbbség.
- A gyalogosok, és a kanyarodó forgalom tekintetében nehezebb a szabályozás, a jobbra kis ívben történő engedés a legcélszerűbb, azonban van olyan eset, hogy a jobbra kis ívben kanyarodást követően a balra kanyarodás is történik ugyanarra az útszakaszra, ugyanannak a gyalogos átkelőhelynek érintésével, így a gyalogosokra „ráengedjük a forgalmat”. Ennek kiküszöbölésére célszerű, először mindig a jobbra kis ívben történő forgalommal együtt elindítani a gyalogosokat, és csak ezt követően a bal oldalról érkezők balra kanyarodását, mert a váltást követően valószínűsíthető, hogy a gyalogosforgalom is megszűnik addigra.
- A szabályos kiegészítő karjelzést nem a jelentésének megfelelően hajtják végre, például a kanyarodás segítésekor a rendőrt megkerülik, hiába nincs a karja a testével függőlegesen leengedve, és a kanyarodási irányt így szabályozva.
- A rendőri kanyarodást segítő karjelzések tekintetében tapasztaltam, hogy igaz szabályosan hajtotta végre, a kanyarodó jármű, jól felmérte, és értelmezte a karjelzést, azonban a kanyarodást segítő karjelzést kiadva, mégis állt a forgalom párhuzamos közlekedésre alkalmas út külső forgalmi sávjában. Ez veszélyt nem hordozott magában, de lassította a forgalmat.
- Megemlítem a szintén kanyarodást elősegítő karjelzést, a bal oldalról érkezők irányából, akik sok esetben nem tudják, hogy ennél a karjelzésnél egyenesen, és balra is kanyarodhatnak. És megállva, kissé ingerült, hogy a rendőr „eltereli” miközben ő egyenesen szeretett volna tovább haladni, az itt kialakult személyes kommunikáció során feltartva a forgalmat, és balesetveszélyes helyzetet teremtve, hisz a rendőrt kitakarhatja.

⁴⁴ Felföldi Péter, Majos Róbert, Mészáros Gábor (2019): Forgalomszervezés és –irányítás (Dialog Campus Kiadó Budapest) 240 oldal

Azonban aminek van előnye, sajnos hátránya is, nagy koncentrációkéességet igényel, időjárási és látási körülményeknek ki van téve a rendőr, hosszadalmas irányítást követően fárad, koncentrációját veszti.

Ezeket a pozitív és negatív jelzőket, saját munkám során tapasztaltam. Nagyon nagy összpontosítást igényel, folyamatosan kontroll alatt tartani a kereszteződést. A fáradtságot, vagy a szabálytalankodókkal való helyet kezelést követően, ne essek ki a ritmusból, a többi közlekedőre ne hasson ki a rám ért hatás. A higgadságot minden körülményközt fent kell tartani.

9.1. Szakmai értékelés

A karos forgalomirányítás során több hiba is felléphet. Ezeket úgy érzékelve, hogy bent állok, a kereszteződésben nem feltétlenül veszem észre. Az Országos Rendőr-főkapitányság, Országos Balesetmegelőzési Bizottság által támogatott esemény az Országos Közlekedésrendészeti Szakmai Verseny, mely során lehetőség nyílik számomra forgalomirányító kategóriában indulva, hogy a szakmai szemmel történő értékelésem megtudjam. És a hibákon javítsak, a finomítsak a mozdulatokon.

Azonban az ilyen versenyeken az értékelés szempontjából a fő momentumok:

- szakszerűség (karjelzések szabályossága, szakmai színvonal, őrhely elfoglalása)
- forgalomdinamika (a forgalom ritmusának felvétele, fázisváltás)
- mozgáskultúra, mozgáskoordináció (esztétika, ritmusérzék, alakiasság)
- egyéb kommunikációs szempontok (szabálytalankodókkal szembeni reakciók, jelsíp használat, metakommunikáció)
- az összkép, látvány értékelése

Típushibák, melyek gyakran előfordulnak a rendőri karos forgalomirányításban:

- A forgalom irányának megváltozása jelzés helyett, a lemaradó járműnek, gyorsító jelzést adva, várakoztatva a másik irányt.
- A túl sokáig való forgalom engedése, mely következtében a másikirányból várakozók, türelmetlenné válnak, hangjelzést is adhatnak.
- Gyalogosok figyelmen kívül hagyása.
- Forgalom iránya változik jelzés kihagyása, a nélkül történő irányváltás.
- Tilos jelzésen való áthaladók kellő időben történő lereagálása.
- Forgalom iránya változik jelzés esetén a behaladó jármű megáll a kereszteződésben, akadályt képezve, mely eltávolításáról intézkednie kell.

- A jelzés kiadásakor nem győződik meg a rendőr, hogy a járművek kihaladtak, vagy megálltak, vagy a jelzés következtében nem változtat irányt.
- Nagyméretű jármű megállítása, mely kitakarja a rendőrt, ezáltal az észlelhetőséget akadályozza.
- Jobbra kis ívben történő járművek szökése.

Meg kell említenem, hogy ezeken a versenyeken az ország megyei legjobb közlekedésrendészeti tiszthelyettesi mérettetik meg magukat, nem csak a gyakorlati irányításban, hanem egy szakmai feladatsor, és egy elég kiélezett KRESZ teszt sor megoldásával is. Ez a három részfeladat adja a későbbi helyezetteket. A versenyek alkalmával szakmai értékelést kaphatunk a karjelzéseink használatával kapcsolatosan. Az adott szabályos karjelzéseinkkel, a kiegészítő karjelzéseinkkel kapcsolatosan, és a saját, évek alatt kifejlesztett egyéni kiegészítő jelzéseinkkel kapcsolatosan. A verseny ezen értékelése nehéz feladat, szubjektív abból a tekintetből, hogy mennyire volt esztétikus, azonban a szakmaiságát már azonos szempontok alapján bírálják.

A forgalmat irányító rendőr a KRESZ hatályos erre vonatkozó szabályait nem módosíthatja, azzal ellentétes jelzést nem adhat. úgy gondolom, hogy a rendőrnek elsődleges célja a karos forgalomirányítás során, hogy a forgalom folyamatos fenntartása, a kialakult váratlan helyzetek gyors szakszerű megoldása, a biztonságos forgalom biztosítása. A szakmai oktatás során nagyon kevés az ezzel kapcsolatos háttéranyag, nincs egy egységes módszertani útmutató.

10. A járművezetők nézőpontjának felmérése

A dolgozatom során online felmérést végeztem, a járművezetői engedéllyel rendelkezők körében, felmérve azt, hogy mennyire ismerik a rendőri karjelzéseket. Ilyen felmérést 2014. évben Mészáros Gábor által prezentált 62. évfolyam 11. számú Belügyi Szemlében olvastam „A karos forgalomirányítás gyakorlati tapasztalatairól”⁴⁵ című írásában. Ott már rávilágítást kaptam, hogy a járművezetők sok esetben nem, vagy nem jól ismerik a rendőri karjelzéseket. A kérdőívem szubjektív alapon történt, hisz nem a forgalomirányításom alatt szereplő járművezetők töltötték ki, hanem bárki, aki ehhez hozzájárult. Azonban a kérdőívemben az általam vélt karjelzések jelentését mértem fel, hogy azt mennyire ismerik. A kérdőívem során mindenki által elérhető www.kreszteszt.net internetes oldalról töltöttem le az illusztráláshoz szükséges képeket.

⁴⁵ Mészáros Gábor (2014): A karos forgalomirányítás gyakorlati tapasztalatai. *Belügyi Szemle*, 62. évf. 11. sz. 78–80.

A kérdőívem 221 válaszadó töltötte ki, akik rendelkeznek valamilyen kategóriájú vezetői engedéllyel.

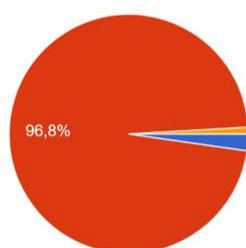
A válaszadóim férfi és női aránya 51,1 %- 48,9% arányban oszlott meg, akik átlag életkora főként 26-35 évesek, a kitöltők 29,9 % 36-45 év közötti, és 46-55 év közöttiek 15,4% volt.

A válaszadók többsége 11 évnél régebben rendelkezik vezetői engedéllyel.

10.1 Kérdőívem

Első kérdés, és eredménye:

Ön a kormánykerékkel ábrázolt gépkocsit vezeti. Továbbhaladhat-e, ha ezt a forgalomirányító jelzést látja?
221 válasz



● Igen, jobbra és balra.
● Nem
● Nem tudom.

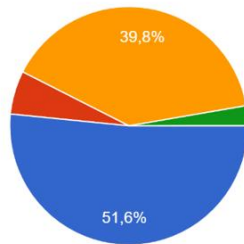
26. ábra: Online felmérés⁴⁶

Megállapítható az első kérdésből, hogy egy alap rendőri karjelzés során, még mindig előfordul, hogy a válaszadók között van, aki becsülettel bevallotta, hogy nem tudja mit jelent ez a rendőri karjelzés, és hogy tovább haladhat-e ennél a karjelzésnél. Ebben az esetben úgy gondolom, hogy mikor a járműoszlop első járművezetője a „Nem tudom” és a „Igen, jobbra és balra” válaszadók között van, ők azok, akik a tilos jelzésnél „elszöknek” a rendőr mögött. Vagy a KRESZ nem tudása miatt, ami természetesen nem mentesíti, vagy a váratlan helyzetből való gyors kilépés miatt.

Második kérdés és annak eredménye:

⁴⁶ 26. ábra: Online felmérés, forrás: szerző által készített

Ön a kormánykerékkel ábrázolt gépkocsit vezeti. Továbbhaladhat-e, ha ezt a forgalomirányító jelzést látja?
221 válasz



- A piros járművel együtt jobbra kanyarodhatok.
- A piros jármű után bármerre közlekedhetek.
- A továbbhaladás tilalmát jelzi, útkereszteződés előtt meg kell állni.
- Nem tudom.

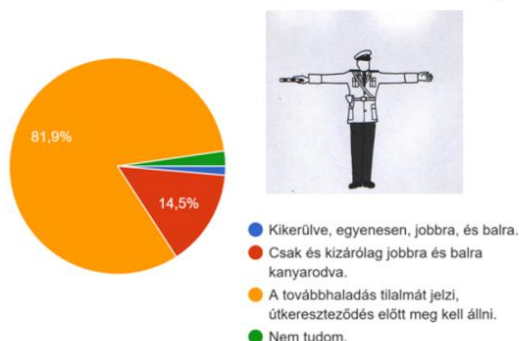
27. ábra: Online felmérés⁴⁷

A második kérdésben ismét egy tovább haladásra vonatkozó kérdést tettem fel, igaz, már egy kiegészítő karjelzéssel kissé bonyolítva. Úgy gondolom, hogy ennek az eredménye teljesen tükrözi mindazt, ami a kutatásom célja volt. Hisz a 221 kitöltőből csupán 88 ember, a 39,8 %-a, válaszolta meg a helyes választ. 114 ember, az 51,6 %-a azonban a gyakori előforduló szabálytalansággal, jobbra kis ívben haladna tovább. Ezzel is bizonyítva azt, hogy hiába rendelkeznek vezetői engedéllyel sokuk tudása nem megfelelő, annak ellenére, hogy napi szinten középvárosi és nagyvárosi forgalomban közlekednek.

⁴⁷ 27. ábra: Online felmérés, forrás: szerző által készített

Harmadik kérdés és annak eredménye:

Ön gépkocsit vezet. A rendőr, Ön előtt állva ezt a jelzést mutatja, merre folytathatja az útját?
221 válasz

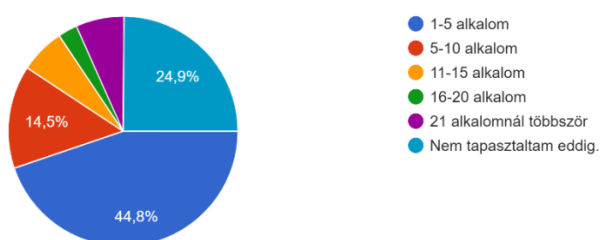


28. ábra: Online felmérés⁴⁸

A harmadik kérdésem is az első kérdésre hasonlított, azonban annyi csavart raktam bele, hogy a rendőr testhelyzetét fordítottam meg. Itt az első kérdéshez viszonyítva rosszabb válaszokat kaptam, hisz csak 181 kitöltő, azaz a 81,9 %-a mérte fel helyesen a rendőr jelzését. A jobbra és balra kanyarodást itt is sokan lehetőségként tartották, azt helytelenül. Ez ismét bizonyította, hogy a rendőri karjelzéseket nem ismerik, vagy azt nem teljesen jól.

Negyedik kérdés és annak eredménye:

Járművezetés közben, milyen gyakran észlelte, hogy a forgalomirányító fényjelző berendezés kikapcsolt "sárgán villogó" állapotban volt, és ott forgalomirányító rendőr irányított?
221 válasz



29. ábra: Online felmérés⁴⁹

A felmérésem során a forgalomirányító rendőr megjelenésének gyakoriságát mértem fel, hogy a megkérdezettekből 99 ember 1-5 alkalommal találkozott már ilyen forgalom szabályzással, ha kikapcsolt jelzőlámpa volt. Azonban számomra a kitöltők negyede, 24,9

⁴⁸ 28. ábra: Online felmérés, forrás: szerző által készített

⁴⁹ 29. ábra: Online felmérés, forrás: szerző által készített

%-a az a meghökkentő szám, akik nem találkoztak a sárgán villogó jelzőlámpánál rendőri irányítással, annak ellenére, hogyha visszautalok arra, hogy milyen településen közlekednek.

Ötödik kérdés és annak eredménye:

Járművezetés közben, ha a forgalomirányító fényjelző berendezés kikapcsolt "sárgán villogó" állapotban volt és rendőr irányította a forgalmat, akkor
221 válasz



30. ábra: Online felmérés ⁵⁰

A megkérdezettek közül, akik találkoztak már forgalomirányító rendőrrel a rendőr tevékenységét kellett értékelni. A megkérdezettek 65,6 %-a úgy értékelte, hogy a rendőr egyértelmű, kommunikatív, pontos, segítő utasításokat adott, nem vált idegessé. Azonban meg kell jegyezni az összesen 8,2 % negatív kritikát, mely alapján a rendőr nem volt segítőkész, a karjelzések nem voltak egyértelműek, idegessé vált, illetőleg sem a rendőr, sem a járművezető nem volt a helyzet magaslátán, leblokkolt. Ezek azok a számok, amiket KRESZ újító ismeretekkel, és a végrehajtó állomány oktatásával, ismereteit megújító képzésekkel csökkenteni lehetne.

10.2. Kiértékelés, javaslattétel

A kérdőív elemzésekor az általánosságban vett gyakori hibát mutatta ki, ezzel igazolva azt a tényt, hogy a járművezetők jelentős része, ahhoz képest, hogy sok éves tapasztalattal rendelkező vezetők, a rendőr jelzéseit nem ismerik, vagy azt hiányosan. A tiltó jelzés ellenére, - a második és harmadik kérdésre vissza utalva- a jobbra kis ívben történő kanyarodást úgy gondolják, hogy lehetséges.

A kitöltők, közlekedésük során, 145 ember, mikor rendőri karos forgalomirányítással találkoztak, akkor egyértelmű, kommunikatív, pontos, segítő utasításokat kapott a rendőrtől, 58 ember a korábban megszerzett ismereteket felhasználva cselekedett, nem kapott kisegítő

⁵⁰ 30. ábra: Online felmérés, forrás: szerző által készített

jelzéseket, 7 ember viszont úgy válaszolt, hogy leblokkolt, a rendőr sem tudott az adott váratlan körülményben megfelelően cselekedni.

A válaszadóktól megkérdeztem továbbá, hogy a rendőri jelzésre vonatkozó jogszabályt válasszák ki. A kitöltők 66,5 %-a sikeresen válaszolta meg a KRESZ jogszabályt. Arra a kérdésre, hogy a KRESZ tudásuk frissítése érdekében részt vennének-e oktatáson, megosztó véleményeket kaptam. 93 válaszadó akkor venne részt oktatáson, ha az ingyenes lenne, 35 ember csak akkor, ha köteleznék rá a hatóság vagy jogszabály, 56 kitöltő mindenképp részt venne, de nem szerveznek ilyen lehetőséget számukra. 23 válaszadó pedig úgy válaszolt, hogy már részt vett tréningen, de a KRESZ elmélet kevés volt.

A feltett kérdésekre való helyes válaszok aránya számomra nem elfogadható arány, hisz a válaszadók már rendelkeznek KRESZ ismerettel.

A tanulmányomhoz, az egyik helyi autósiskolában nem reprezentatív jellegű kérdéssel fordultam az ott járművezetést oktatókhoz. Arra a válasza, hogy hogyan oktatják a rendőr jelzéseit, azt a válaszokat kaptam, hogy az online tananyag elsajátításakor ismerik azt meg. Az online rendszeren való tanulás során, kevés olyan magyarázatot kapnak, mellyel egyszerűbbé válik a rendőri jelzés megértése. Gyakorlati oktatás alkalmával pedig nem találkoznak forgalomirányító rendőrrel, a vizsgáztatás során sem.

A megkérdezettek, elmondták, hogy a közlekedés biztonságát véleményük szerint bizonyos kort elérve köteleznék az újra vizsgához, hisz a jogszabályban történt változásokat másként nem ismernék meg. Voltak, akik úgy vélekedtek, hogy véletlenszerű, hatóság általi kötelezéssel, illetőleg, az orvosi vizsgálatok szigorúbbá tételét is jó ötletnek gondolnák, illetőleg munkavédelmi oktatásba is jó ötlet lenne ezeket az ismereteket beleszőni. Hisz az áru fuvarozó cégek, a személyszállítást végző cégek alkalmazottai mind közutat veszik igénybe, ahol bizony előfordulhat, hogy találkozik rendőri irányítással, és a KRESZ ismereteket fel lehetne eleveníteni.

A KRESZ –ben érdemes lenne, ábrákkal kiegészíteni a rendőr jelzései bevezetést. A mostani hosszú, és összetett szerkezetű megfogalmazást vizualizálva könnyen érthetővé tenni.

Azonban fontos megemlítenem, hogy a rendőr képzés során sem fordítanak kellő figyelmet a rendőr jelzéseinek oktatására, annak ellenére, hogy a rendőrnek egy veszélyes szolgálati módja ez. Valamint vezetői engedéllyel rendelkező rendőrök sem tudják pontosan, hogy a munkatársuk milyen karjelzést ad. A rendőr tiszthelyettes képesítem során elmondhatom,

hogyszer sem irányítottam forgalmat valódi éles környezetben. A megszerzett ismereteket mind autodidakta módon, és a szolgálatomban eltöltött időben tettem magamévá. Sajnálatos módon minden évben hallunk olyan eseményt, mely során munkatárs megsérül, avagy életét veszíti egy közlekedési esemény során.

A megkérdezett autósiskolában együttműködésre hívtam fel a figyelmüket, hogy balesetmegelőzés keretén belül, a rendőr jelzéseit jobban megismertessék a tanulókkal, azt gyakorlati karos rendőri irányítás végrehajtását heti rendszerességgel végrehajthatóvá tehetnénk, ezzel elősegítve az oktatást.

Az „Iskola rendőr” programban részt vevő állomány részére készítettem egy gyerekeknek szóló, balesetmegelőzési anyagot, melyben a rendőri karjelzésekkel, valamint az alapvető jelzőtáblákkal megismerkedhetnek, ezek a segédanyagok hasznos segítséget nyújtanak a gyermekek tanításában, a szabályos közlekedésre nevelésükben.

Bízom benne, hogy egyszer lehetőséget kapok arra, hogy, részt vehetek, a rendőr tiszthelyettesek képzésében vendégelőadóként, gyakorlati instruktorként.

11. Befejezés

A dolgozatom témaválasztásakor olyan célt tűztem ki, hogy bemutassam a rendőri karos forgalomirányítást, és hogy azt mennyire nem ismerik azok, akik napi szinten részt vesznek a közlekedésben, pedig igenis szerepe van egy rendőri karos forgalomirányításnak.

Történelmi visszatekintés során mutattam be a rendőri irányítás múltját. Megvizsgáltam a jogszabályi változásokat. A hatályos jogszabályi szakaszt saját gyakorlati példán keresztül mutattam be, azok előnyével, hátrányával, és előforduló gyakori hibáival.

Ismertettem a vezetői engedéllyel rendelkezők körében kitöltött online kérdőívem, mely megerősítette, azt a tényt, hogy a rendőri jelzéseket nem, vagy nem jól ismerik.

Dolgozatomban javaslatot tettem, hogy lehetne jobban megismertetni a vezetőkkel ezeket a jelzéseket.

A megfelelő feltételek megteremtésével elérhető, hogy minden réteghez eljusson a KRESZ ismerete. Egy váratlan esemény kialakulásakor, mely során a rendőrnek saját testi épségét kockáztatva, rendőri karos forgalomirányítással kell beavatkozni, az a rendőr irányából, és a közlekedők irányából jogszerű, szakszerű, mindenki számára egyértelmű legyen, ezzel is segítve egymás érdekeit, a közlekedés zavartalan, dinamikus és gyors haladását.

Irodalomjegyzék

Jogsabályok

- Szolgálati Utasítás a m. kir. közlekedési csendőrség számára Hivatalos kiadás Budapest, 1937.
- a közúti közlekedés szabályairól 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM
- 1980. évi 3. törvényerejű rendelet 6. cikk
- 7001/2006 (IV. 6.) ORFK irányelv a közúti járművek megállításiának és követésének módszereiről és taktikáiról
- 10/2010 (OT. 6) ORFK utasítás

Könyvek, tanulmányok

- Dr. Finszter Géza (2014): *Rendészetelmélet* (Nemzeti Közszoigálati Egyetem, Rendészettudományi Kar Budapest)
- Felföldi Péter, Majos Róbert, Mészáros Gábor (2019): *Forgalomszervezés és –irányítás* (Dialóg Campus Kiadó Budapest)
- Mészáros Gábor (2014): A karos forgalomirányítás gyakorlati tapasztalatai. *Belügyi Szemle*, 62. évf. 11. sz. 78–80.
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. Bács-Kiskun Megyei Igazgatóság adatszolgáltatása

Internetes oldalak:

- Az Európai Unió Hivatalos Lapja, forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>
- Európai Unió Hivatalos Lapja:- Lisszaboni Szerződés: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:12007L/TXT&from=EN#d1e9605-1-1>
- https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1993/402_402_402/fr
- Mechanical Engineering Magazine, forrás: https://ethw.org/Cugnot%27s_Fardier (2012. július)
- Sheldon Moyer (1974.): Motor News Mr. „Trafficliht” forrás: <http://large.stanford.edu/courses/2011/ph240/miller1/docs/moyer/>
- Gégény István: A KRESZ története (network.hu) forrás: http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-kresz-tortenete
- Ókori római haditechnika - Index Fórum forrás: <https://forum.index.hu/Article/showArticle?go=124147801&t=9133590>
- 55-ös út Csávolyon busszal az 1960-as években.jpg - WikimediaCommons

forrás:<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:55->

[%C3%B6s_%C3%BA_t_Cs%C3%A1_volyon_busszal_az_1960-as_%C3%A9vekben.jpg](#)

- 90 éve ezzel változott meg teljesen Budapest forrás:

<https://www.vezess.hu/hirek/2016/12/23/elso-kozlekedesi-lampa-budapest-torteneteben/>

- Harmath Árpád Péter (2018) : A Magyar Királyi Csendőrség [56.] - Jegyzettár (blog.hu)

https://jegyzettar.blog.hu/2018/03/16/a_magyar_kiralyi_cendorseg

- www.kreszteszt.net