

36. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2023. április 18-20.
Nemzeti Közsolgálati Egyetem
Rendészettudományi Kar

Vezetéstechnikai képzések a rendvédelemben ma és holnap

Vezess óvatosan!

Pályamunka lezárásának időpontja: 2022. 09. 22.

2023.

Tartalomjegyzék:

Bevezetés.....	3
2. Vezetéstechnika a civil életben.....	5
3. A rendvédelmi gépjárművek története.....	9
4. Rendvédelmi vezetéstechnikai képzések napjainkban.....	10
4.1. Alapszintű gépjárművezető-képzés.....	11
4.2. Csúszósút szimulátor – Skid-car.....	12
4.3. Emelt szintű gépjárművezető-képzés.....	13
4.4. Az emelt szintű gépjárművezetői képzés engedélymegújító továbbképzése:.....	15
4.5. MEGA-labor közlekedépszichológiai vizsgálat.....	16
4.6. Motoros alapképzés.....	16
4.7. A motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés tematikája.....	21
4.8. Műveleti motoros képzés.....	21
4.9. Hogyan tud a vezetéstechnikai képzés a mai problémákkal lépést tartani?.....	22
5. Kérdőív.....	25
6. Javaslatok és a kérdőívben felmerült gondolatok.....	34
Összegzés.....	35
8. Irodalomjegyzék:.....	38
9. Jogszabályjegyzék.....	38
10. Ábrajegyzék.....	39

1. Bevezetés

A közlekedés a XXI. század szerves részét képezi, aminek köszönhetően a Föld bármely pontjára el lehet jutni különféle közlekedési eszközök segítségével. Maga a közlekedés területe szerteágazó, megkülönböztetünk vízi, légi, vasúti, közúti közlekedést. A Tudományos Diákköri Dolgozatomban a közúti közlekedéssel, annak is egy speciális részével, a rendvédelmi vezetéstechnikával és ennek fontosságával és jövőképével foglalkozom. Hipotézisem, hogy a mai modern világunkban, már olyan számítógépes programok, különböző szimulátorok, illetve eszközök állnak a rendelkezésünkre, amelyek alkalmazása a rendvédelmi vezetéstechnikai képzésekben is számos fejlődést idézhet elő, illetve még sokszínűbbé teheti ezt az egyébként is sokrétű képzést.

Ahhoz, hogy a közúti közlekedésben gépjárművel részt vegyünk, elengedhetetlen a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendeletének (*továbbiakban: KRESZ*) ismerete és alkalmazása. A biztonságos közlekedés érdekében azonban, nemcsak mint gépjárművezető, hanem mint gyalogos is be kell tartanunk a közlekedési szabályokat. A KRESZ „csak” az elméleti részét adja meg a közúti forgalomban való részvételnek. A másik ugyancsak lényeges darabját a gépjármű biztonságos kezelését, irányítását, a későbbi gyakorlati képzésen – a képzés típusától függően – 12-30 óra alatt lehet elsajátítani. Ez az időtartam nem minden esetben elegendő a megfelelő járműkezelés megtanulásához. Léteznek különböző vezetéstechnikai képzések, amelyek feladata ezeknek a képességek javítása illetve szinten tartása.

Amikor a gépjárművezetők a megkülönböztető fény- és hangjelzés együttesen használva közlekednek az utakon, a KRESZ alkalmazásán túl. Az átlagostól eltérő vezetéstechnikai képzésen kell részt venniük. Csak indokolt esetekben lehet a megkülönböztető jelzéseket együttesen használni. A **KRESZ 49. § (1).** bekezdése alapján a gépjármű megkülönböztető jelzéseket adó berendezéseit csak abban az esetben szabad működtetni, ha

- a feladat sürgős ellátása,
- a személy-, élet- és vagyonbiztonság,
- továbbá a védett személyek és kíséretük biztonsága érdekében az szükséges,

és a forgalmi viszonyok azt indokoltá teszik. A forgalomtól eltérő dinamikával kell közlekedniük és az eltérő dinamika új, eddig nem feltétlenül tapasztalt helyzeteket eredményezhet a vezető számára, arról nem beszélve, hogy egy magasabb stresszhelyzetet is

generál. Stressz hatása alatt az embernek a finommotorikus képességeinek nagy része „elveszik”, ennek következtében a jármű kezelése is nehezebbé válik, gondolhatunk itt a váltókezelésére, a kormányzásra vagy akár a manőverezésekre egy szűk utcában. Az agyunk ilyen esetekben a már korábban megtanult és jól berögzült sémákat használja. Fontos a különböző gyakorlatok megismerése és készségszintű elsajátítása. Lényeges megemlíteni még a **KRESZ 42. §-át** is, amely a közúti közlekedés más résztvevői – járművek és gyalogosok egyaránt, kivétel azonban a megkülönböztető jelzést használó más jármű – számára ír elő magatartási kötelezettségeket a megkülönböztető vagy figyelmeztető jelzéseket használó járművekkel szemben. A KRESZ szabályozza, hogy elsőbbséget kell adni a megkülönböztető fény- és hangjelzéseit együttesen használó járműnek, illetve az ilyen gépjárművekkel kísért zárt csoportban haladóknak, az akadálytalan továbbhaladását biztosítani kell.

2. Vezetéstechnika a civil életben

Minden közúti jármű más és más, különböző sajátosságokkal rendelkezik. Ebből kifolyólag lényeges, hogy a vezetéstechnika alapjait a vezetői engedély megszerzése során a gyakorlati képzésen sajátítsák el. Ezeknek a képességeknek az alapjait kell magunkévá tenni és a későbbiekben tovább fejleszteni, hiszen, az elméleti tudás nem minden. Mindennapjaink során találkozhatunk olyan helyzetekkel, ahol akár az időjárás által előidézett veszélyhelyzetet kell elhárítanunk a balesetelkerülés érdekében vagy egy szabálytalanul közlekedő is okozhat olyan szituációt, amit „csak” a KRESZ-nek az ismeretével nem lehet elhárítani. Nélkülözhetetlen szerepe van az angol mozaikszóából származó **3E**-ből – amely a közlekedésbiztonság három lényeges területét jelöli – (**E**ngineering – mérnöki tevékenység, **E**nforcement – ellenőrzés, **E**ducation – **oktatás**) az oktatásnak, nevelésnek. Az oktatás-nevelés többlépcsős folyamat. Ide tartozik a járművezetők képzése, amely során a szabályismeret mellett a szabályok alkalmazásának készségét is el kell sajátítani, illetve a veszélyhelyzetek felismerésére kell hangsúlyt fektetni. ¹ A vezetéstechnikai képzések is ebbe a „csoportba” tartoznak, hisz ezek a tanfolyamok tanító jellegűek, céljuk a biztonságos közlekedésre nevelés. A járművezetés gyakorlati oktatás témakörében a legfontosabb megállapítások és javaslatok:

A járművezető képzést illetően:

- o a jelenlegi képzés és vizsgáztatása a mechanikus jogszabályismeretre épül, melyet úgy kell átalakítani, hogy a közlekedésbiztonság szempontjából fontos beállítódások és attitűdök is fejlődjenek, és a hangsúly a veszélyhelyzetek felismerésére és elhárítási lehetőségeire helyeződjön, - **defenzív vezetés**
- o a fenti cél elérése érdekében szükségesnek látszik szimulátoros tréning bevezetése,
- o a kezdő vezetői engedély rendszerének átalakítása, illetve
- o az időszakos továbbképzés bevezetése.²

Úgy gondolom, hogy a szimulátoros tréning napjainkban már olyan szintet képvisel, ami az oktató és a tanuló részére is számos segítséget nyújt az oktatás során például az oktató a szimulátor mérési eredményei alapján pontos adatokat kaphat a tanuló jelenlegi képzettségéről, hiányosságairól, de egy előzetes „alkalmassági vizsgálatként” is

¹ Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a *rendőrség* lehetőségeire és korlátaira – 86. oldal

² Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a *rendőrség* lehetőségeire és korlátaira – 408. oldal

funkcionálhat. Mindemellett a tanuló számára segítséget nyújt, különböző közlekedési helyzetek kipróbálása legyen az, hó, eső, látási viszonyokat nehezítő körülmény vagy éppen domborzati sajátosságok (erdő, szerpentin, hegyvidék, földút). A szimulátoros vezetés segítségével a tanuló olyan helyzeteket tapasztalhat meg amikkel a későbbi vezetései során csak nagyon ritkán vagy soha nem találkozna. Bár az ilyenfajta szimulátorok elég költséges beruházások és biztos vagyok abban, hogy sok autósiskola nem engedheti meg ezt magának. Azonban olyanfajta segítséget tudnak nyújtani, aminek köszönhetően a tanuló képességei javulnak és az esetleges vezetéstől való félelme, sokkal rövidebb időn belül elmúlik.

Nem szabad megfeledkezni a kezdő vezetőkről sem. Legtöbb esetben úgy választanak oktatót a tanulók, hogy minél rövidebb idő alatt megszerezhessék a vezetői engedélyüket. Nem veszik figyelembe azt, hogy nagy valószínűséggel ennyi idő alatt nem szereznek megfelelő tapasztalatot a gépjármű biztonságos kezeléséhez. Kiemelten veszélyt jelent ez a motorkerékpárosokra és a segédmotorkerékpárosokra, hiszen egy „kisebb” balesetben, ők súlyosabb sérüléseket szenvedhetnek, mint aki egy személygépkocsiban utazik egy hasonló baleset esetén. Amellett, hogy a tanulók minél előbb szeretnének vezetői engedélyhez jutni, azt is meg kell említeni, hogy a képzés szintje a kötelezően előírt oktatási órák miatt alacsony. A jelenlegi képzésben az elméleti vizsgát követő járműkezelési vizsga gyakorlatai nem teljes mértékben felelnek meg a mai közlekedési elvárásoknak. Az alacsony színvonalú képzés eredménye „kiindulási pontot jelenthetnek a gépjármű vezetési tapasztalat hiánya, az életkori sajátosságok, a túlzott kockázatvállalás, a kortársi nyomás szerepe, a figyelem megosztottsága, a saját képességek és a gépjármű "képességeinek" túlértékelése, a függetlenség és a szabadság érzésének átélése motorkerékpár vezetés közben.”³

Kötelező időszakos továbbképzésre vagy utánképzésre jelenleg hazánkban nincs lehetőség, csak abban az esetben, ha eltiltották vagy az jogszabály alapján szükséges. A kötelező utánképzést a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) írja elő.

Kkt. 18. §

(4) - Utánképzésen kell részt vennie annak a járművezetőnek

- akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság közlekedési szabálysértés miatt legalább 6 hónapra, illetve
- akit a bíróság közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt a járművezetéstől eltiltott, továbbá

³ Homonnai Péter: A motorkerékpáros közlekedés fejlesztésének lehetőségei XIII. IFFK I. cikk 2019

- akinek vezetői engedélyét a közúti közlekedési előéleti pontrendszer alapján az eljáró hatóság visszavonta.

Ezeket az eseteken túl nincs kötelező utánpéztés, minden gépjárművezető saját maga dönti el, hogy szeretne-e vezetésttechnikai képzéseken önköltséges alapon részt venni.

Napjainkban számtalan vezetésttechnikai képzés között válogathatunk, köszönhetően annak, hogy a tanpályán megismert és elsajátított mozdulatsorok valós segítséget nyújtanak a későbbi közlekedésünkben. A pályákon olyan speciális körülményeket tudnak előidézni az oktatók, amelyek nem mindennap történnek meg vezetőikkel. A legtöbb vezetésttechnikai centrum már nemcsak egyfajta képzést tart, hanem egy járműkategórián belül többet is.

Az autósiskolák olyan képzéseket is indítanak, amelyek nem tanpályán zajlanak, hanem a forgalomba való beilleszkedést segítik. Az autósiskolák, olyan vezetők számára tartják ezeket a képzéseket, akik bizonytalannak érzik magukat a kormány mögött és egy-egy új szituációban biztonságot jelent nekik, ha az oktató segít a megfelelő döntés elsajátításában.

Az ilyen tanfolyamok célja a balesetek számának csökkentése és a közlekedés biztonságának a növelése.

Lényeges megemlíteni a Pályaalkalmassági vizsgálatot (*továbbiakban: PÁV*), amelynek a szabályozásával a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgáztatásáról szóló 444/2017 (XII. 27.) Kormányrendelet foglalkozik. A PÁV azoknak a gépjárművezetőknek létfontosságú, akik pályaalkalmassági minősítés megszerzésére kötelezettek, és akik ilyen minősítést szeretnének szerezni.

A PÁV vizsgálat többek között kiterjed a pszichológiai sajátosságokra feltárására és megállapítására is. Ennek a vizsgálatnak a célja a biztonságos gépjárművezetés, a közlekedési helyzethez való alkalmazkodás és a terhelés elviselésének ellenőrzése, amely a gépjárművezetése közben keletkezik. Vizsgálják, hogy megvan-e a vezetőnek a biztonságos vezetéshez szükséges észlelési, döntési és cselekvési képessége. Ezeket követi a járművezetés ismeret és készség elsajátításának feladata. A PÁV esetén négyfajta kategóriába sorolhatjuk be a képzési szinteket:

A gépjárművezető pályaalkalmassági szempontból:

- **I. alkalmassági kategória:**
 - o a megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetésére,

- II. alkalmassági kategória:
 - a közúti közlekedési szolgáltatás keretében személyszállítást végző autóbusz (trolibusz), személygépkocsi,
 - a nemzetközi közúti személyszállítást végző autóbusz, amelyben a vezetőülésen kívül legalább 17 állandó ülőhely van,
 - a veszélyes áru szállítását végző gépjármű vezetésére,
- III. alkalmassági kategória:
 - a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, közúti közlekedési szolgáltatást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvény
 - a 7500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó, nemzetközi közúti áruszállítást végző tehergépkocsi, vontató, nyerges vontató és járműszerelvény vezetésére,
- IV. alkalmassági kategória:
 - az a)-c) pontban nem említett gépjármű vezetésére alkalmasnak vagy alkalmatlannak minősíthető.⁴

⁴ 444/2017. (XII. 27.) Kormányrendelet a közúti gépjárművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról

3. A rendvédelmi gépjárművek története

A magyar rendőrség motorkerékpáros múltja 1926. július 29-én kezdődött, amikor első oldalkocsis motorkerékpár megkezdte szolgálatát Budapesten. Leginkább még csak megfigyelő és futárszolgálati feladatokat láttak el. Az 1930-as évek elejére Méray, 1938-ra pedig Harley-Davidson oldalkocsis motorkerékpárokat szereztek be, innentől már közlekedésrendészeti feladatokat is ellátottak.

A második világháború után, az 1950-es évektől kezdődően egyre jobban elterjedtek a közúti járművek. A BM Országos Rendőr-főkapitányság Kiképzési Osztálya 1957-ben kiadott egy kézikönyvet „A Rendőri ismeretek kézikönyve” címmel, amely foglalkozik a bűnügyi, közrendvédelmi, igazgatásrendészeti és közlekedésrendészeti feladatokkal is. A kézikönyv közlekedésrendészeti szempontból kitér a gépjárművek ellenőrzésére, esetleges közlekedési szituációkra, illetve ezek mellett foglalkozik a megállítási szabályaival, követelményeivel, mindezt képes illusztrációkkal ábrázolja. Az '50-es, '60-as években a rendőrök túlnyomóan gyalogos járőrszolgálatot láttak el. A kézikönyv emiatt foglalkozik a gépjárművek gyalogos megállítási módjával és ezek taktikaival. Ezt követően az 1960-as évek közepétől jelentek meg a rendőrség állományában a személygépkocsik és a motorkerékpárok, amelyek azonban még nem voltak megkülönböztető jelzéssel felszerelve, csak a baleseti helyszínelők szolgálati gépkocsija. 1970-ben a BM Tanulmányi és Kiképzési Csoportfőnöksége kiadta a III. Közlekedésrendészeti kötetet, amelyben már megjelent a megkülönböztető jelzéssel ellátott szolgálati gépkocsi és motorkerékpár is.

4. Rendvédelemi vezetéstechnikai képzések napjainkban

A magyarországi rendvédelemi vezetéstechnikai képzés nagy múltra tekint vissza. A belügyi szerv által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személy képzési követelményeinek megállapításáról a 18/2016. (VIII. 16.) BM utasítás rendelkezik. Az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv állományának vezetéstechnikai képzését a Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ (*továbbiakban: ROKK*), azon belül is a Járművezetés-technikai Osztály oktatói végzik. A Terrorelhárítási Központ (*továbbiakban: TEK*) végzi a speciális gépjárművezetők és a szolgálati gépjármű típusismereti képzését, illetve a TEK állományára vonatkozó alapszintű, emelt szintű gépjárművezetői képzést és e képzés engedélymegújítását is. A büntetés-végrehajtás egész állományára vonatkozóan a képzést a Büntetés-végrehajtási Szervezet, Oktatási, Továbbképzési és Rehabilitációs Központja folytatja le.

A Katasztrófavédelem esetén a teljes hivatásos állományra vonatkozóan a belügyi szerv vezetője által belső utasításban meghatározott szervezeti egység, a Belügyminisztérium Katasztrófavédelemi Főigazgatóságon belül működő Katasztrófavédelmi Oktatási Központot (*továbbiakban: KOK*) végzi a képzést. A KOK képzése magába foglalja a speciális gépjárművezetői, a szolgálati gépjármű típusismereti és a katasztrófavédelmi képzést is.

A szolgálati gépjármű vezetésére a Rendőrség gépjármű szabályzatáról a 10/2016. (IV. 25.) ORFK utasítás rendelkezik. Ez alapján jogosult, aki az adott kategóriájú gépjármű vezetéséhez szükséges hatósági engedéllyel, valamint ügyintézői gépjárművezetői igazolvánnyal – tehát legalább alapszintű vezetéstechnikai képzéssel – rendelkezik és arra a közvetlen vezetője feljogosítja, illetve azzal megbízza.

A vezetéstechnikai képzések tematikája úgy alakult ki, hogy e rendelet mellett alkalmazkodik a közúti járművek megállításáról és követésének a módszereiről és taktikáiról szóló 7001/2006 (IV. 6.) ORFK irányelvhez, amely 2012-ben hatályon kívül lett helyezve.

Az utasítás célja a közúti közlekedés biztonságának javítása. A megkülönböztető jelzés használata egy nem „megszokott” módja a közlekedésnek és ilyen esetekben a vezetőnek nemcsak magára, hanem minden közlekedőre figyelnie kell, függetlenül attól, hogy jogszabály alapján – a vasúti átjáró jelzőberendezése és a rendőr jelzései kivételével – elsőbbségét élvez. Emiatt van szükség a különböző vezetéstechnikai képzésekre, hogy a megkülönböztető jelzéseket használó vezető, fel legyen készülve az addig még nem tapasztalt, a szokásos hétköznapi vezetéstől eltérő módon történő forgalmi szituációkra.

4.1. Alapszintű gépjárművezető-képzés

Az alapszintű gépjárművezetői képzés vagy másnéven ügyintézői a kiindulópontja a többi gépjárművel történő vezetéstechnikai tanfolyamnak. Ennek az alapjaira épülnek rá a további képzések és a záróvizsga sikeres teljesítése elengedhetetlen az ezt követő tanfolyamok megkezdéséhez és sikeres teljesítéséhez. Az alapszintű képzés 8 tanórás csoportos (12 fő részvételével) tanfolyam, amelynek célja a szolgálati gépjármű megkülönböztető jelzés nélküli szakszerű igénybevételének elsajátítása a közúti forgalomban. Alapszintű képzés „B” „C” „D” „E” kategóriájú vezetői engedéllyel vezethető gépjárművek vezetésére terjed ki.

További feltételei az alapszintű gépjárművezetői képzésnek:

- **aa)** legalább egy éve érvényes - a képzéssel érintett járműkategóriának megfelelő - „B” vagy „C” vagy „D” vagy „E” kategóriájú vezetői engedély és
- **ab)** érvényes, 1. egészségi alkalmassági csoport, főfoglalkozású gépjárművezetők esetében érvényes, 2. egészségi alkalmassági csoport;⁵

A tanfolyam tematikája:

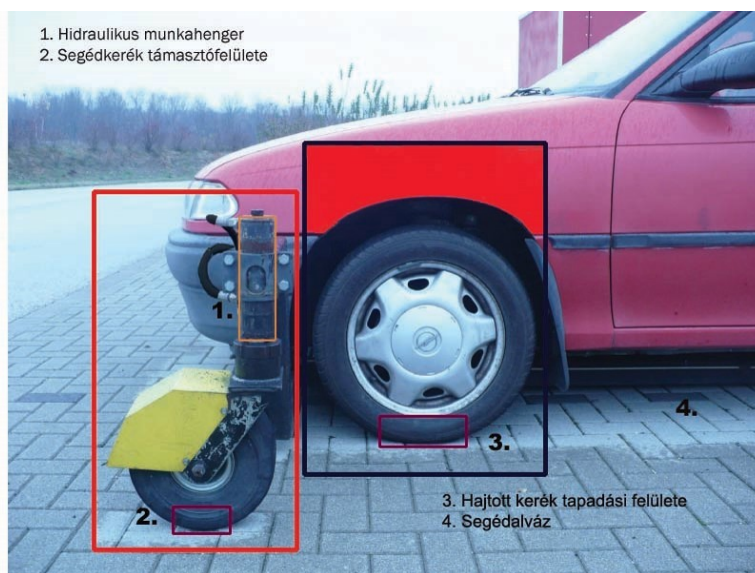
Az alapszintű képzés elsősorban gyakorlati képzés, azonban a vezetéstechnikai tréninget elméleti oktatás előzi meg, amelyen a résztvevők megismerik a biztonságtechnikai szabályokat, az ülés és a kormány helyes beállítását és a biztonsági öv szakszerű használatát. Emellett a KRESZ és járműkezelési ismeretekből áll az elméleti rész. A 6 órás gyakorlati képzés során az irányított szlalomgyakorlatot, a fékezési technikákat és az elsődleges fékezés nélküli vészhelyzet elhárítási feladatokat sajátítják el. A feladatokat minden esetben alacsony sebességgel kezdik meg – 30 km/h – és fokozatosan növelik – maximum 50-55 km/h-ra -, így lehetősége nyílik a tanulónak a gépjármű és a saját korlátjainak megismerésére. Ehhez még hozzákapcsolódik a záróvizsgán az idő stressz alatti vezetés is, tehát egy megadott szintidőn belül kell teljesítenie a vizsgapályát, így maga választja meg azt a sebességet, amellyel a feladatokat teljesíti a meghatározott időkereten belül. A képzés része még a csúszósút szimulátor (Skid-car), amelynek használata erőteljesen korlátozott a helyhiány miatt. A gyakorlati képzést követően a záróvizsga következik, amelynek lebonyolítása a csoport létszáma miatt nagyjából 1 órát vesz igénybe. A vizsgapálya egy magassebességű szlalomozással kezdődik, célja a vezető nézőpontjának a megfelelő időben és helyen történő

⁵ 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás a belügyi szervek által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személyi képzési követelmények megállapításáról.

változtatása és megismerje a megfelelő kormányfogás és ülésbeállítás fontosságát. A szlalomozás után a sebességet folyamatosan csökkentve terelőkúpokkal kijelölt parkolóhelyre – amelynek szélessége egy forgalmi sávnak felel meg – előre be kell állni, majd hátramenetet kell végezni és egy 90 fokos szintén terelőkúpokkal kirakott merőleges parkolóhelyen meg kell állni. A soron következő gyakorlat a veszélyhelyzet elhárítás fékezés nélkül, 40-50 km/h sebességgel baloldalra sávváltással, ez a gyakorlat egy forgalmi szituációt imitál, ahol „váratlanul” egy akadályt kell elkerülni. Ezt követően ugyanez a fajta sávváltás következik, annyi különbséggel, hogy jobb oldalra kell végrehajtani. A szűk folyósóból visszajövetelt követően egy balra és egy jobbra sávváltás, amely abban különbözik az előzőtől, hogy itt a sávváltásra kihagyott hely 4-5 méterrel több, mint az előző feladatnál, ennek következtében a sebességet az előző 30-40 km/h-ról akár 50-55 km/h-ra is lehet növelni. Az utolsó feladat a célfékezés, amely során nagy sebességről egy terelőkúpokkal kirakott négyzetben kell megállni. Ha a megadott szintidőn belül teljesítik a vizsgapályát, abban az esetben a vizsga eredményesnek minősül, ettől függetlenül vizsgapályán összesen 2 maximum 3 alkalommal lehet próbálkozni a sikeres vizsga elérése érdekében. Minden ledöntött terelőkúp 3 másodpercbüntetést von maga után és a pálya elhagyása automatikusan eredménytelen vizsgálathoz vezet.

4.2. Csúszósút szimulátor – Skid-car

A Skid-car (csúszós autó) az alapszintű képzés része. A ROKK vezetéstechnikai központjában található egy Volkswagen III. Golf, ami egy segédvázon helyezkedik el és hidraulikus munkahenger segítségével maximum 230 milliméterrel emeli meg a gépjárművet, ezáltal az oldalt lévő segédkerekeken fog tovább közlekedni. Mesterségesen hoz létre egy



1. ábra Skid-car és elemei

tapadáscsökkenést a jármű és az út között. A tapadáscsökkenés következtében a személygépkocsit alul-, illetve túlkormányozottá lehet tenni.

Amennyiben a kormányzott kerekeken szeretnénk visszanyerni a tapadást, akkor a kormányt a csúszással azonos irányba kell kormányozni és gázelvétellel vagy gázcsökkentéssel kell a sebességet mérsékelni. Ha a csúszást szeretnénk fenntartani, abban az esetben gázelvétellel ugyanúgy alkalmazni kell, azzal a különbséggel, hogy a kormányt az ellentétes irányba kell forgatni. Ezzel a járművel jól imitálható a tapadásvesztés.

4.3. *Emelt szintű gépjárművezető-képzés*

A gépjárművek esetében az alapszintű képzést követi az emelt szintű. Vannak olyan képzések is, ahol kötelező az emelt szintű képzésnek eredményes befejezése, ilyen a motoros alapképzés, a műveleti motoros alapképzés vagy az emelt szintű műveleti motoros képzés. Sikeres záróvizsgáját követően a gépjárművezető megkülönböztető fény- és hangjelzéseit együttesen használó gépjármű vezetésére lesz jogosult.

Az emelt szintű gépjárművezető képzés: „B”, „C”, „D” vagy „E” kategóriájú vezetői engedéllyel vezethető, megkülönböztető jelzést használó szolgálati jármű vezetésére felkészítő 40 tanórás képzés.⁶

Az emelt szintű gépjárművezető képzés konjunktív feltételei:

- **ba)** legalább kettő éve érvényes - a képzéssel érintett járműkategóriának megfelelő - „B” vagy „C” vagy „D” vagy „E” kategóriájú vezetői engedély,
- **bb)** alapszintű gépjárművezető képzés korábbi sikeres teljesítése,
- **bc)** az emelt szintű gépjárművezető képzés megkezdését közvetlenül megelőzően legalább 6 hónap - önhibából eredő - balesetmentes gépjárművezetési gyakorlat,
- **bd)** érvényes, 2. egészségi alkalmassági csoport és
- **be)** érvényes közlekedépszichológiai vizsgálat (PAV I. vagy ezzel egyenértékű a képző szervnél meghatározott pszichológiai alkalmassági vizsgálat);⁷

A képzési feladatok felépítése:

⁶ 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás a belügyi szervek által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személyi képzési követelmények megállapításáról.

⁷ 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás a belügyi szervek által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személyi képzési követelmények megállapításáról.

Az egy hetes képzés első napján a gépjárművezetők 10 órás elméleti tanórán ismerik meg a biztonságtechnikai, járműfizikai és járműkezelési ismereteket, a „B” kategóriához elengedhetetlen KRESZ szabályokat, kiemelten figyelemmel a KRESZ 49. § - megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművek – és a KRESZ 42. § - magatartás megkülönböztető vagy figyelmeztető jelzéseket használó járművekkel szemben – szakaszokra. A megkülönböztető jelzést adó készülék használatára vonatkozó szabályokról a 12/2007 (III. 13.) Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium *(továbbiakban: IRM)* rendeletében foglaltakat is elsajátítják. A tananyag része még a videós balesetek elemzése, átbeszélése és a helyzetekben a helyes döntés átbeszélése.

A második nap tematikája a vezetéstechnikai tréning. Az irányított szlalomgyakorlatot nemcsak előre, hanem hátrafelé is megismétlik a vezetők, majd a vészfékezést és a célfékezést gyakorolják. A gyakorlat során a vezető elsajátítja a megfelelő időben a nézőpont áthelyezést, mint korábban az alapszintű képzésen. A hátrafelé szlalomozáskor nagyon fontos a 2 oldalsó visszapillantó tükör használata, amikor feltűnik a terelőkúp, akkor már a tekintetünkkel a másik tükörben kell keresni a következő terelőkúpot, miközben a kormányt abba az irányba forgatjuk, amelyik tükör felé nézünk. A célfékezés, azért lényeges, mert a sebesség és a fékút közötti összefüggést kell felmérnie néhány másodperc alatt a vezetőnek, hogy a megadott sebességről egyenletesen fékezve a terelőkúppal kirakott „megállóhelyre” pontosan beérjen. Az elsődleges vészhelyzet elhárítási feladatot – fékezés nélkül és fékezéssel – is gyakorolják. A képzés részét képezi még a kettős akadályelkerülés és a kanyarodási ív helyes megválasztása. A kanyarodási ív helyes kialakításának alkalmával megismerik – oktató által meghatározott sebességgel – a jármű defenzív vezetését és a kanyarban közlekedés sajátosságait. A gyakorlatoknál minimális az eltérés az emeltszintű és az alapszintű képzés, de a két szint közötti jelentős különbség a feladatok végrehajtásának a sebességében rejlik.

A hét közepén a képzésben résztvevők külső helyszínen egy 10 órás foglalkozás során hajtanak végre vezetési gyakorlatot. Megismerik a városi, autópályás, hegyi útszakaszon közlekedés sajátosságait miközben mellettük ül az oktató is, aki figyeli a vezető viselkedését és járműkezelését az út során. Ha az oktató megállapítja, hogy nem megfelelően kezeli a szolgálati gépjárművet a járművezető, abban az esetben a vezető részére véget ért a képzés, majd fél év múlva újra jelentkezhet a képzésre, addig még több vezetési tapasztalatot szerez.

A negyedik napon 8 órában súlypontkibillentést-stabilizációt és kanyarodási íven való fékezést sajátítják el a tanpályán. A súlypont kibillentéses gyakorlatban a vezetők meghatározott sebességgel kerülnek ki az terelőkúppal imitált akadályt, majd vissza kell térniük

a saját sávjukba és közben a járművet stabilizálni kell, hogy a létrejött csúszás megszűnjön. A kanyarodási feladatban pedig a kanyarban elhelyezkedő terelőkúppal imitált akadály előtt meg kell állni.

A tanpályás napokon lehetősége van a gépjárművezetőnek a megkülönböztető fény- és hangjelzés együttesen használatára, amennyiben az oktató is úgy ítéli, meg hogy feladatokat már megfelelően végre tudja hajtani. A gyakorlatok végén az oktató és a vezető együtt átbeszélik a feladatok végrehajtását. Az esetleges hibákat, hogyan kellene változtatni a jobb eredmény érdekében.

Az ötödik napon a korábban gyakorolt feladatokból összeállított tanpályát szintidőn belül és legalább 2 elemet megkülönböztető fény- és hangjelzéssel együttes használatával kell teljesíteni a gépjárművezetőknek. A vizsgapályát maximum 2 alkalommal próbálhatja meg, ha a vezető a pályát elhagyja a vizsgát nem megfeleltnek kell értékelni. A sikeres vizsgát tett vezetők alkalmasak a megkülönböztető fény- és hangjelzés együttes használatával közlekedni a közúti forgalomban.

4.4. *Az emelt szintű gépjárművezetői képzés engedélymegújító továbbképzése:*

Az engedélymegújító továbbképzés 2 napos 16 órás tanfolyam, amelynek végén gyakorlati vizsgán kell számot adni a megszerzett tudásról. A képzés részeként a **borulás szimulátort** ismerik meg a résztvevők 2 órában. A szimulátor a ROKK vezetéstechnikai pályáján egy Volkswagen Passat gépkocsiból lett kialakítva, amely hidraulikus gép segítségével fordítja a tetejére a személygépkocsit a hossz tengelyén keresztül. A feladat a „felborult” gépjárműből a saját és a társnak sérülésmentes kijuttatása.



2. ábra ROKK által használt borulás szimulátor

A szükséges tudást először az oktató segítségével elméletben, majd gyakorlatban sajátítják el. Az első a kommunikáció, majd ezt követi a kijutás folyamata, ami több részből áll. A fej alatti terület megtisztítása a felborult tárgytól, majd az ülésbe vissza kell nyomnia magát a gépjárművezetőnek, hogy a biztonsági öv kikapcsolása után a gravitáció hatására ne essen a fejére. Végül a lábakkal előre kell kimászni a gépjárműből. A kijutás egyre nehezebbé válik, minél több időt tölt fejjel lefelé az ember, ugyanis annál több vér jut el a fejbe. A borulás szimulátor után a tanpályás vezetés következik. A feladatok ismertek, mivel a képzés tematikájában az emeltszintű képzéshez képest nincs változás. Egyetlen egy kivétellel, hogy csak tanpályás képzés van és a közúti vezetés kimarad a továbbképzésnek a tematikájából. A szlalomgyakorlatokat, a célfékezést, kettősakadály elkerülést és a helyes kanyarodási ív kialakítását 6 órában sajátítják el. A súlypontkibillentés, kanyarodás íven fékezéssel is 6 órában a képzés része. A képzés második napján kerül sor a továbbképzés komplex vizsgájára, amely az emeltszintű képzéstől semmiben sem különbözik.

4.5. *MEGA-labor közlekedépszichológiai vizsgálat*

Azoknak a gépjárművezetőknek, akik rendvédelmi szolgálati gépjárművet megkülönböztető jelzéssel használnak, vagy speciális járművet vezetnek, kötelező jelleggel részt kell venniük egy közlekedépszichológiai vizsgálaton (MEGA labor), amelyet 5 évente meg kell újítani a vezető életkorától függetlenül. Kivétel azok a gépjárművezetők, akik érvényes PÁV I-es minősítéssel rendelkeznek.

A MEGA labor vizsgálatról a rendőrségi gépjárművek megkülönböztető jelzéseinek használatáról, valamint a gépjárművezetők pszichológiai alkalmassági vizsgálatáról a 63/2007 (OT. 34.) ORFK utasítás rendelkezik. A vizsgálatot a Rendészeti Oktatási és Kiképző Központ Rendőrképző Akadémia Továbbképzési és Kiképzési Főosztály Járművezetési Osztály Közlekedépszichológiai Alosztálya folytatja le.

4.6. *Motoros alapképzés*

Az alapképzést túlnyomó többségében a mindennapi használatban lévő **BMW** típusú motorkerékpárokon teljesítik a résztvevők. Ezen BMW motorkerékpárok gyárilag rendészeti tevékenységre lettek kialakítva. A rendőrség használja még a **Yamaha FJR 1300 AP** típusú 1298 köbcentis szolgálati motorkerékpárt is, amelynek az alap modelljeitől eltérnek a rendőrség által használt és felszerelt motorkerékpárok.

motoros alapképzés: „A” kategóriájú vezetői engedéllyel vezethető szolgálati jármű megkülönböztető jelzés használatával történő vezetésére felkészítő 120 tanórás képzés⁸ - amely a 13/2021 (VIII. 9.) BM utasítás előtt csak 80 óra volt képzésre felkészítő tanfolyam óraszám. A képzésbe bekerült 40 többlet óra keretében a motorkerékpárvezetők közötti gyakorlatot teljesítenek.

A motoros alapképzés követelményei:

- **da)** érvényes „A” kategóriájú vezetői engedély,
- **db)** emelt szintű gépjárművezető képzés vagy emelt szintű gépjárművezető engedélymegújító továbbképzés sikeres teljesítése,
- **dc)** **a motoros képzés megkezdését közvetlenül megelőzően legalább egy év – önhibából eredő – balesetmentes motorkerékpár gépjárművezetési gyakorlat, -** azonban ezt a követelményt a 13/2021. (VIII. 9.) BM utasítás hatályon kívül helyezte, mert nem volt megfelelően ellenőrizhető a balesetmentesség és hogy önhibából eredt vagy sem.
- **dd)** érvényes, 2. egészségi alkalmassági csoport,
- **de)** érvényes közlekedépszichológiai vizsgálat (PAV I. vagy ezzel egyenértékű a képző szervnél meghatározott pszichológiai alkalmassági vizsgálat),
- **df)** motoros előválogatón megfelelő minősítés megszerzése és
- **dg)** motorkerékpár vezetésével összefüggő beosztásba történő tervezés⁹

A képzés tematikája

A képzést gyakorlati előválogató előzi meg, amit a ROKK kiképzői állománya bonyolít le, egy „A” kategóriás képzési szinttel megegyező nehézségű akadálypályán.

A motorkerékpárvezetők részére az alapképzés 120 óra, azaz 15 munkanapot magába foglaló csoportos képzés, amely elméleti és gyakorlati részekből tevődik össze. A gyakorlati foglalkozásokat a vezetők általában BMW típusú motorkerékpárral hajtják végre. Azonban van képzési átjárhatóság, tehát ha a motorkerékpárvezető az alapképzést a Yamaha FJR 1300 AP motorkerékpárral végezi el, akkor a Yamaha-ra vonatkozó továbbképzést nem kell elvégeznie „automatikusan” teljesítettként szerepel. Az elméleti oktatáson a

⁸ 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás a belügyi szervek által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személyi képzési követelmények megállapításáról.

⁹ 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás a belügyi szervek által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személyi képzési követelmények megállapításáról.

motorkerékpárvezetők megismerik a képzés menetét és a már meglévő KRESZ tudásukat mélyítik el, majd elsajátítanak egészségügyi ismereteket és 2 órában közlekedés pszichológián is részt vesznek. Motorkerékpár kezelőszerveit, a járműfizikai alapokat – gumiabroncs tapadását, a kanyarban való haladást– és a közlekedéstaktikát, -dinamikát, pedig elméleti és gyakorlati oktatáson ismerik meg 2-2 órában. Ezen ismeretek elsajátítását követően a gyakorlati foglalkozások következnek: gépjármű követése, vezetéstechnikai gyakorlatok. A gépjármű megállításának módszerei és taktikái. A szolgálati motorkerékpárral történő megállítási is a képzés része, mind egyénileg mind pedig járőrpárban. Emellett a tanfolyam és a szolgálat fontos része a járművek követésének megismerése és e taktikák elsajátítása.

Az 56 órás gyakorlati képzés előtt 6 órában ismerik meg a motorkerékpárvezetők a feladatok elsajátításához szükséges elméleti ismereteket. A gyakorlati modul tartalmaz motorkerékpáros egyensúlyi és állóképességi gyakorlatot, amely során a motorkerékpárvezetők megismerik a helyes és pontos gázkezelést és a motorkerékpáron történő mozgások alapjait. A korábbi képzésekhez hasonlóan, itt is megtalálható a szlalomgyakorlat, ahol a vezető a helyes nézőpont áthelyezést sajátítja el. Megtalálható itt egy úgynevezett „eltolt szlalom” feladat is, ahol a vezetőnek a hátsó fékkel való stabilizálást kell megismernie. A nagy kör és a kis kör gyakorlaton a kanyarodáshoz és a megforduláshoz szükséges megfelelő nézőpont technikákat gyakorolják. Az utolsó szlalomgyakorlat alkalmával a terelőkúpok között tér folyamatosan csökken és a távközhöz igazodóan kell a motorkerékpár sebességét és kormányzását megválasztani. A sávok közötti manőverezést is megismerik a holland kapu feladat során, ahol 5 egymás utáni alkalommal kell a kapukon átmenni. A tanpályán található egy kisebb domb / emelkedő is, ahol a megfelelő gázkar és kuplungkezelést tudják elsajátítani a dombra felmenetel és a dombról lejövetel alkalmával. A korábban gyakorolt egyensúlyozást egy helyből visszafordító feladatban még inkább el tudják sajátítani, amely a közúti forgalomban is előforduló hirtelen irányváltás és megfordulást imitálja és segíti elő. Az egykezes járműkezelést is meg kell tanulni, amikor a motorkerékpárt vezetve egyik kézzel egy kötelet fogva egy rúd körül körbe. Az emelt szintű képzéshez hasonlóan az akadályelkerülés – fékezéssel és fékezés nélkül – is része a motorkerékpár alapképzésnek. Fékezéstechnikákat – első, hátsó fék biztonságos kezelése és vészfékezés – is memorizálják a vezetők a gyakorlat alatt. A szolgálati motorkerékpár súlyából adódóan a felállítása és tolása nem egyszerű feladat, azokat még a külső helyszínes gyakorlat előtt megismerik a vezetők.

A képzés része a terepvezetési gyakorlat is, ahol földes úton sajátítják el a motorkerékpár kezelését. Ez a fajta képzés önállóan is alkalmazható, ezért készült rá tematika. A

motorkerékpárokat általában autópályán, főúton és lakott területen alkalmazzák, azonban szolgálatteljesítés során találkozhatnak a motorkerékpárvezetők olyan helyzetekkel, ahol laza talajú, földes úton is kell közlekedniük. Az ilyen helyeken a megszokottól eltérően kell a motorkerékpár sajátosságainak figyelembe vételével közlekedni, így a képzés során ezeket kell megismerni és elsajátítani. A terepen történő gyakorlásra 8 óra áll a résztvevők rendelkezésére, hogy meg tudják tanulni a szükséges ismereteket. A terepvezetés előtt egy 2 órás műszaki foglalkozáson a járműfizikát, a kezelő szervek működését és a műszaki ismereteket tanulják meg. 6 órában a terepen fékezési, kanyarodási, biztonságos motorkezelési és egyensúlyos gyakorlatokat ismerik meg a képzésen résztvevők.

E feladatok gyakorlását és elsajátítását követően sokkal biztonságosabb a motorkerékpár kezelésük és közúti forgalomban kevesebb eséllyel találkoznak olyan szituációval, amit nem gyakoroltak vagy ahhoz hasonlót nem csináltak.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság Rendészeti Szervek Közlekedésrendészeti Főosztály Forgalmfelügyeleti és Biztosítási Osztály Motoros Alosztályának (továbbiakban: **BRFK**) kollégáival látnak el delegációbiztosítási és kísérési feladatokat. Továbbá a BRFK kollégáival a tanpályán gyakorolt jármű követést és megállítást a közúton is gyakorolják.

Az irányított 300 km-es közúti gyakorlat, városi forgalomban, autópályán, lakott területen belül önállóan, illetve járőrpárban hajtják végre a motorkerékpárvezetők. Az irányítottság abban nyilvánul meg, hogy az oktatók előre meghatározzák a vezetőknek, azokat a helyeket, amiket érinteniük kell és egy fényképpel igazolni, hogy ott jártak. Ennek köszönhetően az oktatók is dokumentált formában ellenőrizni tudják a vezetők részére megszabott feladatok végrehajtását.

A nagysebességű kanyarodási gyakorlaton a járművezetők elsajátítják a kanyarodási technikákat és kanyarok megismerését tanpályán belül. A nagysebességű kanyarodási gyakorlatra a nagytétnyi vezetéstechnikai tanpálya nem a legalkalmasabb, emiatt a mogyoródi Hungaroring pályán hajtják végre a gyakorlatot, mivel a pálya szélessége, hossza és a kanyarok kialakítása lehetővé teszi a gyakorlatok biztonságos kivitelezését.

A képzés 10. napján a meghatározott vizsgapályán és a meghatározott szintidőn belül teljesített vezetők folytathatják a tanfolyam hátralévő részében előírt tananyagot és használhatják a motorkerékpár megkülönböztető jelzéseit is.

A képzés utolsó napján vizsgabizottság előtt kell 2 órás elméleti és 2 órás gyakorlati vizsgát tenniük a motorkerékpárvezetőknek.

Lényeges megemlíteni még azt a 20 órás csoportos továbbképzést, ami azokra motorkerékpárvezetőkre vonatkozik, akik szolgálatteljesítés során a nagyteljesítményű Yamaha FJR 1300 AP motorkerékpárt alkalmazzák. A képzés létrehozatala azért volt létfontosságú, mert 2007-ben amikor beszerezték ezeket a motorkerékpárokat, ez volt az első nagyteljesítményű motorkerékpár a rendőrség állományában és erre teljesen másfajta képzést kellett kialakítani. Az általános motorkerékpár kezelést a vezetők már a motoros alapképzés alatt elsajátították, így e továbbképzés főképp a Yamaha típusú motorkerékpár sajátosságainak – elméleti és gyakorlati – megismerésére vonatkozik. A 2 órás elméleti oktatás alkalmával megismerik e motorkerékpár műszaki és járműfizikai tulajdonságait, illetve a kezelő szervek rendeltetését. 16 óra gyakorlati foglalkozás első 8 órás blokk keretein belül vezetéstechnikai alapgyakorlatokat hajtanak végre alacsony sebességgel a szolgálati motorkerékpárral, legfőképpen azért, hogy megszokják a motorkerékpár sajátosságait. A második 8 órás gyakorlati foglalkozáson, egyensúlyos, biztonságos motorkezelés feladatokat folytatnak a továbbképzésen résztvevők, illetve a fékezési technikákat és az életben gyakran előforduló akadályokat imitálják és gyakorolják. A képzés végét egy gyakorlati feladatokból álló vizsgapályának a szintidőn belüli teljesítése zárja.

A motorkerékpáros járőr feladatait a 13/2017 (III. 24.) ORFK utasítás a Járőr- és Őrszolgálati Szabályzatról fogalmazza meg:

- A motorkerékpáros járőr alapvetően közlekedési forgalomellenőrző és külön biztosítási jellegű feladatokra alkalmazható, szükség esetén közrendvédelmi, határrendészeti tevékenység végrehajtására is igénybe vehető.¹⁰

A képzés végén az ORFK utasításban leírtaknak teljes mértékben eleget tudnak tenni a rendőrök, köszönhetően a magasszintű vezetéstechnikai tanfolyamnak.

¹⁰ 13/2017 (III. 24.) ORFK utasítás a Járőr- és Őrszolgálati Szabályzatáról.

4.7. A motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés tematikája

A motoros engedélymegújító képzés a motorkerékpár-vezetőknek minden évben kötelező 20 órás, azaz 2 munkanapos csoportos foglalkozás keretében történik. A továbbképzés alkalmával a vezetők 2 órában KRESZ jogszabály változásait és a szolgálat ellátáshoz szükséges ismereteket elevenítik fel. Ezt követően 8-8 órás gyakorlati foglalkozáson vesznek részt, ahol az alapképzés alkalmával elsajátított gyakorlatokat hajtják végre. Kiemelt figyelmet kap a motorkerékpárnak a megfelelő kezelése és a biztonság. Az első 8 órás alkalommal a gyakorlatot kis sebességgel hajtják végre, azért hogy a feladatokat elsajátítsák. A második 8 órás alkalommal a korábban megismert feladatokat nagy sebességgel végzik. Ezt követően pedig a gyakorlatokból összeállított vizsgapályát kell teljesíteniük a továbbképzésen résztvevőknek a meghatározott szintidőn belül, az eredményes vizsga érdekében.

4.8. Műveleti motoros képzés

2021-ig csak motoros alapképzés és éves engedélymegújító képzés volt a motorkerékpárvezetők részére. A 13/2021-es (VIII. 9.) BM utasításnak köszönhetően bevezetésre került a műveleti motoros alap- és emeltszintű műveleti motoros képzés, akik a TEK állományába tartoznak. A legnagyobb eltérés a motoros és a műveleti motoros képzés között, hogy a műveleti motorosvezetőnek nemcsak saját magára kell odafigyelni vezetés közben, hanem a mögötte helyet foglaló társával „járőrpárként” látnak el szolgálatot. A vezető mögött elhelyezkedő személy fő feladata, inkább intézkedéstaktikai jellegű. A műveleti motoros feladatait meghatározza a Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény, illetve a terrorizmust elhárító szerv kijelöléséről és feladatai ellátásának részletes szabályairól szóló 295/2021. (XII. 22.) Kormányrendelet. Ilyen feladat például megelőzni és felderíteni a terrorista magánszemélyeket, csoportokat és a szervezeteket. A műveleti motorkerékpár alkalmazására akkor is szükséges, amikor a TEK felkérésre, elfogja és előállítja a szándékos bűncselekmény elkövetésén tetten ért vagy a bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható fegyveres elkövetőt. Az ön- vagy közveszélyes állapotban fegyveresen vagy felfegyverkezve lévő személy megfékezése és előállítása esetén, valamint az ilyen személy orvosi vizsgálatra vagy egészségügyi intézménybe történő szállítása esetén alkalmazható műveleti motorkerékpár.

4.9. *Hogyan tud a vezetéstechnikai képzés a mai problémákkal lépést tartani?*

A vezetéstechnikai képzéseknek időről időre újabb kihívásokkal kell szembe néznie, lépést tartania, segítve ezzel az intézkedő rendőrök munkáját, ilyen például a műveleti motoros képzés. A gyakrabban előforduló embercsempészás bűncselekmény elkövetési módszereinek változása miatt szükségessé vált egy újabb képzés kidolgozása. A Magyarországot is érintő migráció, illetve az ahhoz köthető jogellenes cselekmények száma, az embercsempészek által okozott balesetek száma is jelentősen emelkedett az elmúlt években. Az embercsempészás módszerével hazánk mélyiségi területein „átutazó” Magyarországra jogellenesen érkezett migránsok sanyargatással, legtöbb esetben szabálytalanul közlekedve utaznak az embercsempészek járműveiben. A vezetéstechnikai képzéseknek is fontos szerepe van abban, hogy az embercsempészek által használt járművek biztonságosan megállításra kerüljenek, tekintettel a járműben utazókra és a közlekedés egyéb résztvevőire. Az embercsempészek, ahhoz hogy minél előbb átjussanak Magyarország területén elsősorban főként főútvonalon, autóúton vagy autópályán közlekednek. Szükségessé vált egy olyan képzés kiépítése, amely csoportosan több járművel kényszeríti megállásra az embercsempész gépkocsiját, még nagy sebességnél is. E probléma megoldására született meg az „Autópályán, a migrációval összefüggésbe hozható személyekkel szembeni rendőri intézkedések továbbképzésének szakmai programja” vagy más néven a Raptor-képzés.

Raptor-képzés feltételei:

A tanfolyamon azon hivatásos állományú tagok vehetnek részt, akik rendelkeznek emelt szintű gépjárművezetői képzéssel vagy e képzés engedélymegújító engedélyével. A 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás 4. §. b és c pontja alapján.

A képzés tematikája:

A képzés 40 tanórás 4 napos képzés, amely 2 elméleti napra és 2 gyakorlati napra oszlik fel. 1-1 elméleti és gyakorlati napra oszlik, ami jogszabályi-, gépjármű- és intézkedéstaktikai ismereteket foglal magába Csopakon. Ezt követően a maradék 2 blokk Zalaegerszegen kerül megrendezésre. A ZalaZone pálya helyszíni sajátosságaira tekintettel.

Két darab 20 órás blokkra bomlik a képzés, amelynek az első fele az intézkedéstaktikai feladatokat tartalmaz, a második rész főképp gépjármű-vezetéstechnikai elméleti és gyakorlati feladatokat. Az intézkedéstaktikai rész a Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény, a Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló 30/2011 (IX. 22.) BM rendelet és a rendőri

intézkedések gyakorlati végrehajtásának alapvető taktikáiról szóló 18/2008 (OT. 10.) ORFK utasítás, jogszabályok megismerésével kezdődik az első 2 óra keretein belül. Majd következnek az intézkedéstaktikai alapismeretek, melyek megismerésére és elsajátítására 4 óra elméleti tanóra áll a rendelkezésre. A 4 óra keretében az alapok felelevenítését követően megismerik, hogy egy menekülő gépjárművezetővel szemben milyen intézkedéseket kell foganatosítani, a gépjárművel történő megállítást alapjait, a megállított gépjármű megközelítését és biztonsági távolságát. Természetesen az ilyen gépjárműben utazó személyek személykezelése és a ruházat, illetve járműátvizsgálás is része a tananyagnak. Az intézkedéstaktikai blokk utolsó része a 12 órás gyakorlati foglalkozás, ahol a megkülönböztető jelzésekkel felszerelt gépjárművel hajtanak végre megállítást és személykezelési technikákat. Ilyen gyakorlat többek között, egy, kettő, három, illetve négy gépjárművel történő megállítást, intézkedések lefolytatása egyedül és járőrpárban. Továbbá a résztvevők azt is megismerik, hogy kell kezelni a nem együttműködően vagy támadóan fellépő intézkedés alá vont személyt és ilyenkor hogyan célszerű a kényszerítő eszközök alkalmazása. A kényszerítő eszközök alkalmazásának a legvégső esete a lőfegyverhasználat. A továbbképzés alatt azt is megismerik, hogyan kell egy személyt – akinél a lőfegyverhasználat esetei fennállnak – kezelni és közben a járműben tartózkodni.

A második egység is jogszabályok megismerésével kezdődik, főképp a KRESZ-re, a rendőrségi gépjárművek megkülönböztető jelzéseinek használatáról, valamint a gépjárművezetők pszichológiai alkalmassági vizsgálatáról szóló 63/2007. (OT. 34.) ORFK utasítás és a Spike System 90210 tüskés eszköz alkalmazásának eseteit foglalja magában ez a jogszabály ismereti tanóra.

A gyakorlaton az első blokkban megismert egy, kettő, három, illetve négy gépjárművel történő megállítást tanulják meg lakott területen belüli, főúton és autópályás „körülmények” között. Az egy járművel történő megállításnál a jármű előtti autópályás kivezetést, míg a több gépjárművel végrehajtott megállításoknál a kivezetni kívánt jármű elé, mellé és mögé állva együtt vezetik ki. A Spike System 90210 egy kihúzható szöges útzár, elsődleges célja a gépjármű megállítása azáltal, hogy a fémtüskék a beleszúródnak a gumiabroncsba, így azok leeresztenek és a gépjármű nem fog tudni tovább haladni. A képzés alkalmával ennek a „rendszernek” a működését ismerik meg és alkalmazását gyakorolják be. Ezeknek a feladatoknak a készség szintű elsajátítására 12 óra áll rendelkezésre ezt követően egy komplex feladatot kell bemutatni. A feladat 130 km/h-ás sebességgel kerül végrehajtásra egy, kettő,

három és négy gépkocsival külön-külön mindegyik feladat közben a Spike System-et is alkalmazzák a kollégák, majd intézkednek megállított gépjárművezetőjével szemben.

A képzés összetettebb egy emeltszint képzéshez képest, abból a szempontból, hogy itt nemcsak vezetéstechnikai, hanem intézkedéstaktikai feladatokat is végrehajtanak. Véleményem szerint ez egy megfelelő megoldás, mivel az alap- vagy az emeltszintű képzések esetében nem az elsődleges cél az intézkedés, hanem inkább a megfelelő vezetéstechnikai tudás elsajátítása. Feltételezhetően, ha az alapképzésbe lenne beépítve a vezetéstechnika és az intézkedéstaktika, akkor egymás rovására mennének, ezáltal a képzés sem lenne olyan hatékony. Azonban a képzésre érkezők, már rendelkeznek vezetéstechnikai gyakorlattal, így e mellett könnyebben elsajátíthatóak a további intézkedéstaktikai elemek. A képzésen tanultak hozzásegítenek a migrációval kapcsolatos embercsempészek elfogásában, a velük utazó migránsok feltartóztatásában.

Ez a képzés nem csupán embercsempészekkel szemben, hanem hasonló bűncselekmények elkövetése, például az elkövető nyomon követése esetén is nagy segítséget nyújt. Fontos ezeknek a képzésnél, hogy egymásra épülnek. A két képzés együttes és megfelelő alkalmazása esetén lehet elérni a kívánt célt.

5. Kérdőív

A Tudományos Diákköri Dolgozatom részeként a rendvédelmi vezetéstechnikai képzések jövőjének segítése érdekében kérdőívet küldtem ki a hivatásos állományú rendőrök részére, amelyet 57 fő töltött ki önkéntes alapon. A kérdések főképpen a szimulátoros – számítógépes és fizikai – képzésekre, illetve a továbbképzésekre terjedtek ki, azonban a kitöltőknek volt lehetősége a saját álláspontjait megosztani szöveges formában. Elengedhetetlen szempont a balesetek számának csökkentése az elkövetkezendő években, amiben létfontosságú szerepe van és lesz a vezetéstechnikai képzéseknek. Jelenleg sem a rendvédelemben, sem a vezetésoktatás alkalmával nem elterjedt a számítógépes szimulátorok használatára. A beszerzésük és fenntartásuk jelentős költséggel jár, amelyet nem engedhetnek meg maguknak sem az autósiskolák, sem a rendvédelmi vezetéstechnikai központok.

A vezetéstechnikai képzések jövőjébe az is beletartozik, hogy a rendőr tanulókat képzésük során – 10 hónap, 1,5 év, 2 év, és 4 év – legalább az alapszintű gépjárművezetői képzést megszerezhessék. A Nemzeti Közsolgálati Egyetem Rendészettudományi Kara ebből a szempontból egy „speciális” helyet foglal el a rendészeti oktatási intézmények között, nemcsak a tisztképzés miatt, hanem a többi képzéstől eltérően csak itt van lehetőségük a hallgatóknak a tanulmányaik során megszerezni az alapszintű gépjárművezetői engedélyt. Az engedélyt az egyetemen is csak a nappali közlekedésrendészeti szakos hallgatók szerezhetik meg a Közbiztonsági Tanszéknek köszönhetően.

A rendészeti technikumok egyikében sincs lehetőség megszerezni az alapszintű gépjárművezetői engedélyt, csak a „B” kategóriás vezetői engedély megszerzése támogatott. A képzés megkezdésének feltétele, hogy legalább 1 éve érvényes a képzéssel összefüggő gépjárművezetői kategória megléte. Emiatt, aki a 10 hónapos vagy 1,5 éves képzésre úgy jelentkezik, hogy még nincs vezetői engedélye vagy azt a képzés alatt szerzi meg, azoknak értelemszerűen nem megoldható az alapszintű képzés teljesítése. Ellenben a képzésekre jelentkeznek olyan tanulók is, akik már legalább 1 éve megszerezték a „B” kategóriás vezetői engedélyt. Számukra az alapszintű engedély megszerzése a képzés alatt nagy segítség lenne a későbbi szolgálatellátásuk során. Többek között azért, mert a kihelyezést követően már olyan járőrtárssal is elláthatnak szolgálatot, aki még nem rendelkezik az alapszintű képzéssel. További előny lenne a már közterületen szolgálatot ellátó rendőrt nem a szolgálatából vagy pihenőnapján kellene elküldeni a gépjárművezetői képzésre.

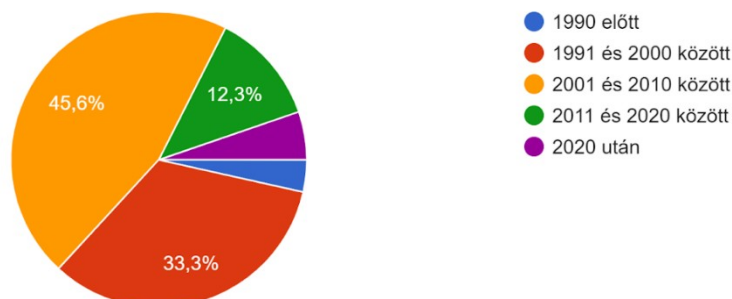
Mint fentebb már említettem a Nemzeti Közszeroláati Egyetemen a nappali közlekedésrendészeti szakos hallgatói számára van lehetőség a 4 éves képzés alatt megszerezni az alapszintű gépjárművezetői engedélyt. Ettől függetlenül a hallgatóknak egyetemi keretek között nincs lehetőségük a „B” kategóriás vezetői engedély megszerzésére, csak önköltséges alapon. A későbbi beosztástól függetlenül véleményem szerint fontos lenne, ha más szakos hallgatók is sikeresen tudnák teljesíteni az alapszintű gépjárművezetői képzés feltételeit. Mivel a képzésen elsajátított gyakorlatok, nemcsak a szoláatellátás alkalmával, hanem a civil életben is segíteni tudnak a dynomen helyzetek elkerülésében. E gyakorlatok alatt elsajátított ismeretek nagymértékben hozzájárulnak a 2030-ra kitűzött cél elérésben, miszerint Magyarországon a közúti közlekedési balesetekben elhunytak száma 2020-hoz képest – 423 fő a Központi Statisztikai Hivatal (*továbbiakban: KSH*) adatai alapján – felére csökkenjen. 2020-ban a koronavírus járvány következtében a lakosság nagy része lényegesen kevesebbet közlekedett a korábbi évekhez képest, azonban a 2019-es statisztikát is figyelembe véve, az akkori halálos közúti közlekedési balesetekhez – 530 fő – képest lényegesen csökkent az elhunytak száma a következő 2 évben. A halálos kimenetelű közúti balesetek a száma a 2021-es évben 467 főre emelkedett és jelenleg 2022 I. félévben 200 főnél tart, ami a 2021-es I. félévhez viszonyítva 11 fővel növekedett.

Meglátásom szerint a bűnügyi és igazgatásrendészeti beosztásokban szoláatot teljesítő rendőrök vannak a „legnehezebb” helyzetben abból a szempontból, hogy ők azok, akik a legkevesebb alkalommal használják szoláatellátásuk során a gépjárművet.

A kérdőívemben az életkort követő kérdés az, hogy:

Mikor szerelt fel a rendőrséghez?

57 válasz

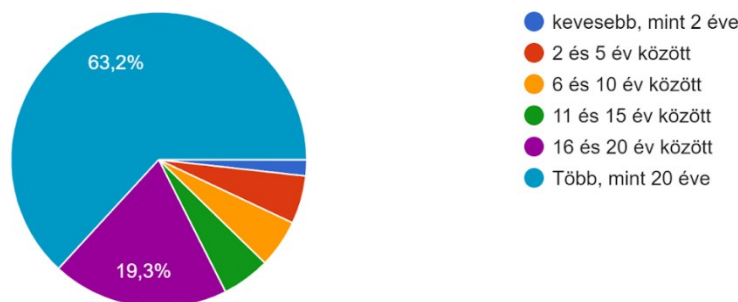


3. ábra Saját szerkesztés

Az 57 válaszol közül 26 fő, - 45,6 % - 2001 és 2010 között, illetve 19-en 1991 és 2000 között lettek hivatásos állományú tagok. A több mint 10 és 20 éves tapasztalatnak köszönhetően rengeteg szakmai tudással rendelkezik ez a korosztály.

Mióta rendelkezik vezetői engedéllyel?

57 válasz



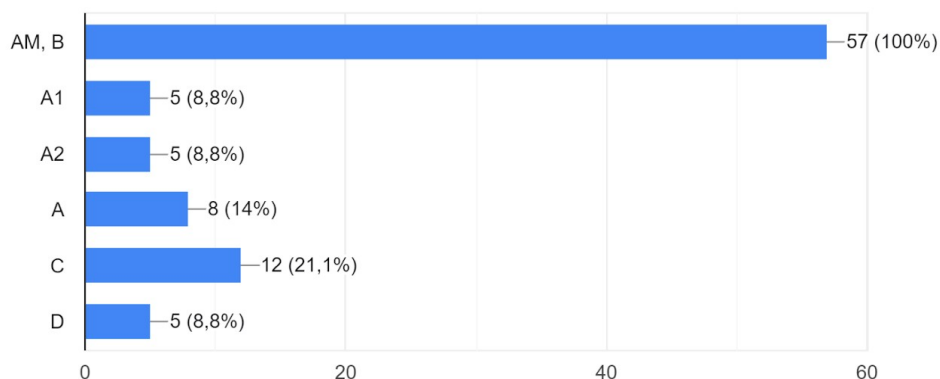
4. ábra Saját szerkesztés

A kitöltők nagy része 63,2%-a több mint 20 éves vezetési tapasztalattal rendelkezik. Ennek köszönhetően már kialakult a megfelelő vezetési „stílus” és rendelkezésre áll a kellő tapasztalat. Ezen munkatársak nemcsak saját, hanem szolgálati gépkocsit is vezetnek és rendelkeznek az ahhoz szükséges minimum alapszintű képzéssel. Ha szolgálati motorkerékpár vezetésére is alkalmas képzéssel rendelkeznek, abban az esetben még több vezetési rutin rendelkezik a járművezető. A motorkerékpárvezető tudását az „A” kategóriás vezetői

engedély, az emeltszintű és a motoros alapképzésen megismert és elsajátított gyakorlatoknak köszönheti.

Milyen kategóriájú vezetői engedélye van?

57 válasz

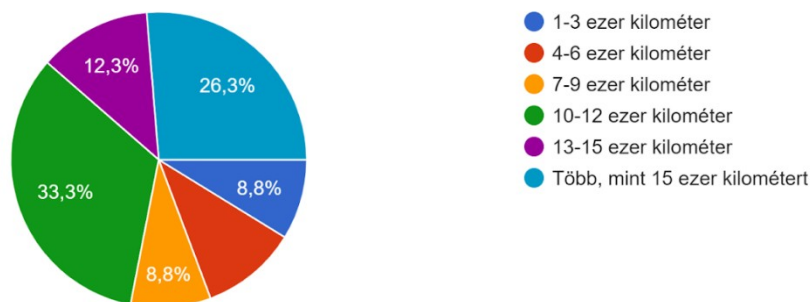


5. ábra Saját szerkesztés

Ahogy a grafikonon is látható minden válaszadó rendelkezik legalább „B” kategóriás vezetői engedéllyel (kötelezően előírt a Rendőrségen). A többi járművezetői kategória gyakorlati képzés része összetettebb a tanulók számára. Az „A1”, „A2”, „A” kategóriájú motorkerékpárvezetői képzés folyamán – az elméleti vizsga sikeres abszolválását követően – teljesíteniük kell egy járműkezelési vizsgát, ahol számot adnak a jármű technikai kezelési, a manőverezési és jármű biztonsági ellenőrzési tudásukból. A „C” és a „D” kategóriák esetén szükséges egy úgynevezett rutinvizsga a tanpályán azért, hogy a jármű technikai kezelését elsajátítsák még a közúti közlekedés előtt. A közúti gépjárművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005 (IV. 21.) GKM rendeletben meghatározottak szerint a képzéshez kötelezően előírt mennyiségű menettávolsági kilométert és vezetési órát kell a közúti forgalomban teljesíteni a vizsgára bocsátáshoz. Véleményem szerint ez még mindig nem elegendő tapasztalat, ettől még több megtett kilométer levezetésére és gyakorlati órára lenne szüksége a tanulóknak a vezetési gyakorlat során.

Hány ezer kilométert tesz meg a saját gépjárművével egy évben?

57 válasz

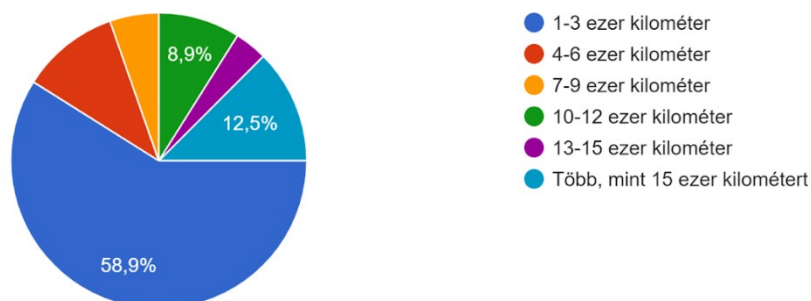


6. ábra Saját szerkesztés

A diagrammon is látható, hogy a kitöltők között sokrétű, hogy hány ezer kilométert tesznek meg a saját gépjárművekkel egy évben. A kutatásban résztvevők közel $\frac{3}{4}$ -e vezet legalább 10 ezer kilométert egy év alatt. Ebből következtetni lehet, arra hogy rendelkeznek elegendő vezetési tapasztalattal.

Hány ezer kilométert tesz meg a szolgálati gépjárművel egy évben?

56 válasz

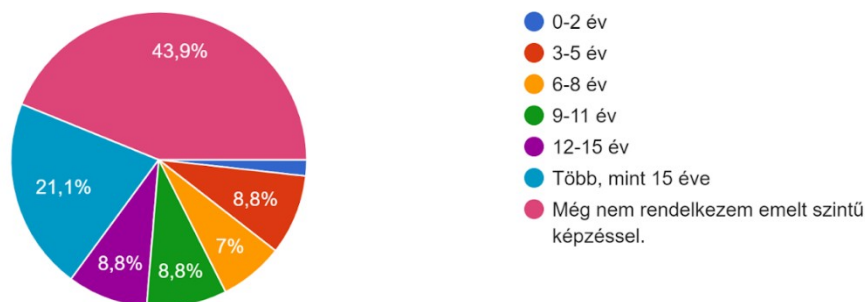


7. ábra Saját szerkesztés

Az előző adatokhoz képest feltűnő, hogy nagyon kevesen vezetnek egy év alatt többet 3 ezer kilométernél szolgálati gépjárművet. Természetesen ezt az adatot nagyban befolyásolja, hogy a kitöltő milyen szakterületen és milyen beosztást tölt be. Az igazgatásrendészeti beosztásban dolgozó nem tud annyit vezetni, mint egy járőr vagy egy körzeti megbízott. Ezen adatok pontossága megkérdőjelezhető, mivel arról az érintett csak körülbelüli adatot tud szolgáltatni. A Jármű Követő Rendszer (továbbiakban: JRK) bevezetése a jövőben pontosabb képet adhat az adott járművezető vezetési tapasztalatát illetően.

Mióta rendelkezik emelt szintű gépjárművezetői képzéssel?

57 válasz

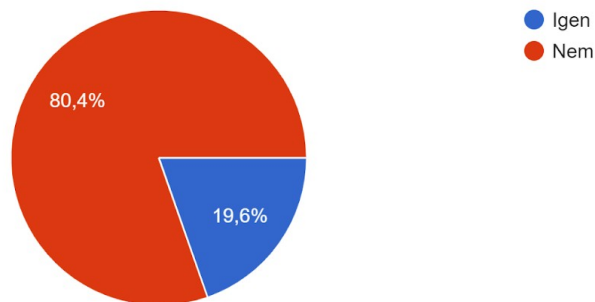


8. ábra Saját szerkesztés

Mint a diagrammon is látható a kitöltők nagy része – 25 fő – nem rendelkezik emelt szintű képzéssel, amit szintén okozhat az, hogy kitöltő szakterületén nem elvárás az emelt szintű képzés megléte. Ellenben 12 kitöltő több mint 15 éve rendelkezik emelt szintű képzéssel. Véleményem szerint a 15 év alatt megszerzett tapasztalatok nagyban hozzájárulnak a biztonságos közlekedéshez és a megfelelő szolgálatteljesítéshez.

Volt-e korábban közúti balesete szolgálati gépjárművel?

56 válasz



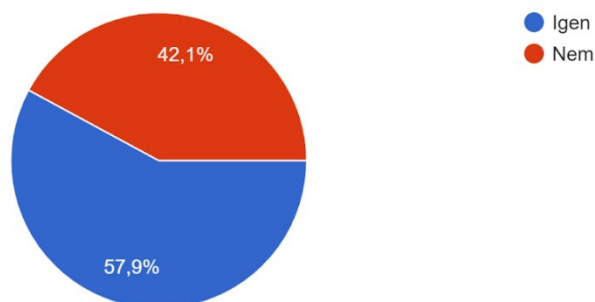
9. ábra Saját szerkesztés

Úgy gondolom, hogy 80 % nem megfelelő, mivel a baleset a személyi sérülésen bekövetkezésén, anyagi kár okozásán kívül a szolgálati feladat végre nem hajtására is hátrányt okoz. Figyelembe kell venni e diagram láttán a „Hány ezer kilométert tesz meg a szolgálati gépjárművel egy évben” diagramot is, mert abban látható, hogy a kitöltők többsége kifejezetten keveset használja a szolgálati gépjárművet. Talán ez a diagram mutat leginkább rá

arra, hogy milyen nagy jelentősége van a folyamatos képzésnek, gyakorlásnak, ismétlésnek a rendőri munkában.

Volt-e olyan alkalom, amikor a képzésen tanultaknak köszönhetően sikerült elkerülni egy veszélyes helyzetet?

57 válasz

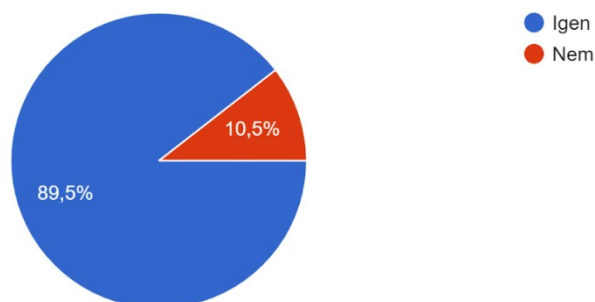


10. ábra Saját szerkesztés

Az alapszintű képzéstől kezdődően a tanpályás feladatok tartalmazznak olyan részeket, ahol a veszélyes helyzetek elkerülése a fő szempont. A szlalomozás is egy ilyen feladat akárcsak a „veszélyhelyzet elhárítása”, amikor a vezető a megfelelő időben végrehajtott kormánymozdulattal tudja elkerülni az előtte lévő akadályt fékezés nélkül jobbra vagy balra.

Hasznosnak tartaná-e szimulátoros képzés bevezetését a hagyományos képzés mellett?

57 válasz



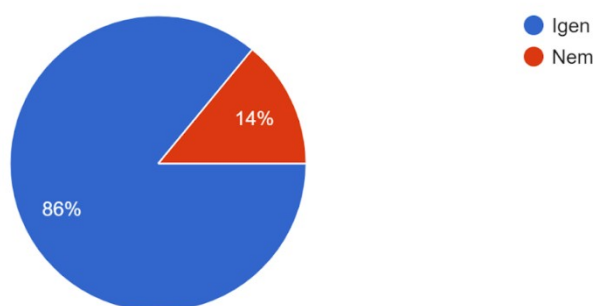
11. ábra Saját szerkesztés

A következő évtől a magyarországi vezetői engedély megszerzés folyamatába lehetősége lesz a tanulóknak a szimulátoros képzés kipróbálására, amellyel a közúti forgalmi órák egy része kiváltható. Véleményem szerint ez is egy hasznos továbbképzési lehetőség lenne a résztvevőknek, mert a szimulátor egy előzetes „alkalmassági” vizsgaként is funkcionálhat és

különböző közlekedési helyzetek imitálhatók lesznek a tanulók részére. A szimulátoros képzés nemcsak számítógépen jelenhet meg, hanem a tanpályán is, mint például a rendvédelemben használt Skid-car, borulás szimulátor és biztonsági öv szimulátor is. Ezen szimulátorok újbóli képzésbe illesztése és a számítógépes szimulátorok alkalmazása is jelentős fejlődést jelente a vezetéstechnikai képzéseknek. A szimulátoros tanfolyamok bevezetésére a kitöltők között nagy igény mutatkozik.

A kötelezően előírt engedélymegújító képzéseken kívül, szívesen részt venne-e egyéb tematikus képzéseken? (pl.: Drivingcamp)

57 válasz

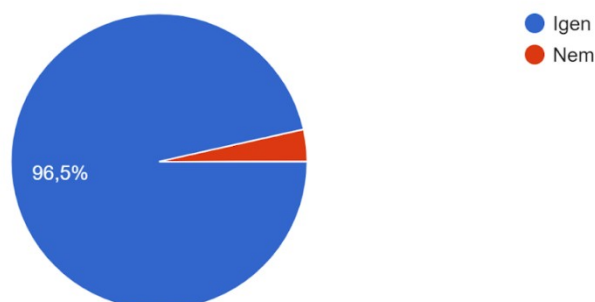


12. ábra Saját szerkesztés

Az elmúlt néhány évben a hivatásos állomány számára volt lehetőség részt venni továbbképzésen kívül vezetéstechnikai képzéseken. Ilyen a Zsámbékon működő DrivingCamp képzés is. Itt a képzésen résztvevők általában 1 napos magasszínvonalú vezetéstechnikai oktatáson vehetnek részt, ahol különböző feladatokat gyakorolhatnak a DrivingCamp saját gépjármű állományával. A tanpálya több különböző részből áll és ezek a részek más-más feladatok megismerésére lettek kialakítva. A rántópadot, az off-road pályát vagy a multifunkcionális pályán a fékezési, járműirányítási és vízen futási technikákat is kipróbálhatják. Az idei évtől a Rendőrség és a DrivingCamp közötti szerződés lejárt, amelynek a megújítására, mint a diagramon is látható jelentős igény lenne.

Ön egyetértene azzal, hogy a megkülönböztető jelzést, engedéllyel rendelkező és indokoltan használó gépjárművezető által okozott kárt CASCO térítse meg?

57 válasz



13. ábra Saját szerkesztés

Ez a kérdés annak okán került bele a kérdőívbe, hogy több hivatásos állományú tag elmondta – köztük néhány vezető is – hogy a kollégák sok esetben, azért nem merik használni a megkülönböztető jelzéseket, mert ha történik a gépjárművel egy baleset akkor akár a szolgálati gépjárműben keletkezett kár egy részét a gépjárművezetőnek kell megtérítenie. Meglátásom szerint azonban ennek mégsem kellene visszatartó erőnek lennie a kollégákban azért, hogy amennyiben a szolgálati feladat megkívánja szükség esetén bátran használják a megkülönböztető jelzéseket. A 10/2016 (IV. 25.) ORFK utasítás, amely a Rendőrség gépjármű szabályzatáról szól tartalmazza, hogy szolgálati gépjármű káreseményekkel kapcsolatos feladatokat. Az utasítás azt is meghatározza, hogy CASCO keretéből adható azon gépjárművek részére támogatás, amelyek nem rendelkeznek CASCO biztosítással és öt év nem telt el a magyarországi forgalomba helyezés óta. A CASCO minimum 50 ezer forinttal csökkenti a kártérítés összegét a gépjárműkár okozójával szemben, ha az meghaladja az 50 ezer forintot.

6. Javaslatok és a kérdőívben felmerült gondolatok

A kérdőív végen volt lehetőségük a válaszadóknak a saját tapasztalataik alapján megosztani a véleményüket, hogy hogyan tennék fejlettebbé a rendvédelmi vezetéstechnikai képzést.

A kitöltők saját véleménye alapján, legtöbb alkalommal akadályként az merült fel, hogy a képzések és a továbbképzések között eltelt idő túlságosan hosszú és a gyakoribb képzéseket részesítenék előnyben. Figyelembe véve, hogy a gyakoribb képzések segítséget nyújtanának a vezetők számára, azért hogy vezetéstechnikai tapasztalatokat szerezzenek, illetve a korábban megismert feladatok mellett új feladatokat is készségszinten elsajátítsanak. A gyakoribb továbbképzéseket elősegítené, ha nemcsak a nagytétényi ROKK vezetéstechnikai központ működne Magyarországon. A nagytétényi pálya mintájára legalább 3-5 tanpálya lenne szükséges az ország különböző részein – a régiókra osztással lehetne ezt az akadályt kiküszöbölni és régiókhoz több megyét hozzácsatolni –, annak érdekében, hogy az állomány körében a továbbképzést gyakoribbá lehessen tenni. A több továbbképzés nemcsak a résztvevők, hanem az oktatók lehetőségét is kiszélesítené, mivel az oktatók sokkal több extrém körülményt tudnának imitálni a gépjárművezetőknek. Az ilyen szituációk imitálásával növelhető lenne a reakcióidő és a balesetelhárítási képesség. Minél több veszélyes körülményt ismernek meg és gyakorolják ennek elhárítási lehetőségét a gépjárművezetők, annál biztosabban tudják elkerülni a balesetveszélyes helyzeteket, akár a magánéletükben, akár a szolgálataik alatt.

Az alapképzés fejezetében említett Skid-car alkalmazása jelentősen korlátozott a helyhiány miatt. Ennek az újbóli képzésbe bevezetését véleményem szerint úgy lehetne megoldani, ha a DrivingCamp-hez hasonlóan a nagytétényi tanpálya területét kibővítenék és a képzéseket megfelelően szétosztanák. Az alap- és emeltszintnek, motoros alapképzésnek, illetve a Skid-car-nak is lenne egy-egy teljes része, ahol csak az ahhoz a képzéshez szükséges gyakorlatokkal foglalkoznak.

A közúti közlekedési gyakorlatra szánt időnek a növelése is nélkülözhetetlen lenne a képzések alkalmával, főképp az emelt szintű esetében. Hasznos lenne, ha a forgalomban eltöltött idő egy részében a tanuló olyan járműben ülhetne, amelynek kiképzett vezetője indokoltan és engedéllyel megkülönböztető jelzéseket használ. Így megtapasztalhatná egy „éles” helyzet előtt azt, hogy milyen az, ha nem adják meg az elsőbbséget, vagy nem húzódnak le a gépjárművezetők és lassítani kell. Különösen hasznos lenne, ha a gyakorlat alatt az oktatók is a gépjárműben ülnének a vonulást videóval rögzítenék és azt később közösen kiértékelnék.

7. Összegzés

A Tudományos Diákköri Dolgozatom bevezetésében felvázoltam a hipotézisemet, hogy a rendvédelmi vezetéstechnikai képzéseknek szüksége lenne a szimulátoros képzésekre és az újítások bevezetésére is. A feltételezésemet a KRESZ által szabályozott megkülönböztető jelzések használatára vonatkozó szakasz követte.

A bevezetés után a vezetéstechnikai képzések szerepéről és a vezetésoktatásról volt szó. A 3E-ből – Engineering, Enforcement, Education – fontos kiemelni az Education-t, mint oktatás foglalkozik a vezetésoktatással és a képzésekkel.

Dr. Major Róbert 2009-es Ph.D értékezésben kifejtette a jelenlegi fő problémákat a járművezetői képzést illetően (szimulátorok, továbbképzés hiánya). Véleményem szerint a szimulátoros képzés kialakítása az oktatást lényegesen előre mozdítaná. A szimulátorok segítséget jelentenek az oktatók és a tanulók számára egyaránt. Természetesen nem helyettesítik a közúti forgalmi vezetést, ezért csak néhány órában lenne hatékony az alkalmazása. A számítógép mérései által az oktató átfogó képet kaphat a tanulója jelenlegi helyzetéről és a szimulátor segítségével olyan szituációkat is gyakorolhatnak, amelyekkel csak nagyon ritkán találkozhat a vezetés során.

A kérdőívem alapján a rendvédelmi vezetéstechnikai képzésekben is igény lenne a szimulátoros vezetése, akár számítógépes, akár tanpályás formában. Az évek során gépjárművezetők elméleti tudásának egy része elhalványul, főleg azok a részek, amelyekkel nem napi szinten találkozunk a közlekedése során. Az elméleti tudás felelevenítésére minden gépjárművezetőnek szüksége lenne nagyjából 5 évente KRESZ teszt formájában. Homonnai Péter cikkében kifejtette, hogy a vezetésoktatás alkalmával a legnehezebb helyzetben a motorkerékpárvezetők vannak, mivel az órákon megszerzett kevés tapasztalat ellenére a közúti forgalomban nagy veszélynek vannak kitéve. A képzés átreformálása – több óraszámú rutinpálya és forgalmi vezetés – hozzá járulna, hogy több tapasztalatot szerezzenek a motorkerékpárvezetők.

A Dolgozat célja a legtöbbször által ismert képzések bemutatása és fejlesztése: alapszintű, emelt szintű és motoros alapképzés. A 18/2016 (VIII. 16.) BM utasításban megtalálható egyéb képzés is: műveleti motoros alap és emelt szintű képzés, szolgálati jármű típusismereti, biztonsági gépjárművezető, páncélozott biztonsági gépjárművezető és a katasztrófavédelemi képzés.

Az alapszintű képzés teljesítése esetén a gépjárművezető jogosult a szolgálati gépjármű vezetésére megkülönböztető fény- és hangjelzés nélkül. Az elméleti részt egy egész napos foglalkozás követi. Az ott elsajátított tudásból kell az előre meghatározott vizsgapályát a szintidőn belül teljesíteni.

Az emelt szintű esetén a képzés komplexebb, mivel magába foglal több órás elméleti oktatást, tanpályás és közúti foglalkozást is. A képzésre jelentkezés feltételei szigorúbbak az alapképzéshez képest. A tanpályás feladatok nagy része hasonló az alap szintű képzéshez, csak a végrehajtás módjában van különbség legfőképp a sebességben. A közúti vezetés során az oktató meg tud arról győződni, hogy a gépjárművezető készségei alkalmasak a megkülönböztető jelzés használatára. A sikeres vizsgát követően a tanuló teljes mértékben jogosult lesz a szolgálati gépjármű vezetésére megkülönböztető jelzések együttes használatával, amennyiben a jogszabályi feltételek fennállnak.

A motoros alapképzés feltétele az elő válogató sikeres teljesítése, majd ezt követően vehetnek részt a 120 órás alapképzésen. A képzés elméleti oktatással kezdődik, ahol a KRESZ-t, a járműfizikát és a gyakorlatokat ismerik meg. Ezt követi a tanpályás gyakorlaton az elméletben megismert feladatokat hajtják végre és sajátítják el. A tanpályás feladatok után a BRFK-s motoros kollégákkal látnak el járőrpári tevékenységet. A képzés része a 300 kilométeres távvezetés különböző forgalmi helyzetekben, ahol előre meghatározott helyszíneket kell érinteniük és dokumentálniuk. A képzés végén lévő elméleti és gyakorlati vizsga sikeres teljesítése után láthatnak el szolgálati motorkerékpárral szolgálatot.

Raptor – képzést a migrációval összefüggésbe hozható embercsempészség miatt hozták létre. Két fő részből áll az egyik a vezetéstechnikai képzés, a másik az intézkedéstaktika. A vezetéstechnikai gyakorlatok alatt a több gépjárművel való megállítást, követést ismerik meg. Az intézkedéstaktikai gyakorlatok során a személykezelést, a Spike System alkalmazását gyakorolják.

A kérdőívet a hivatásos állományú tagok számára készítettem. A kitöltők nagy része legalább 10 év vezetési tapasztalattal rendelkezik, közülük csak kevesen rendelkeznek emelt szintű képzéssel és még kevesebben vezetnek szolgálati gépjárművet legalább évi 5 ezer kilométert. A kérdőív célja, hogy felmérje az állomány érdeklődését a szimulátoros képzésekkel és a továbbképzésekkel kapcsolatban. Álláspontom alapján mind a kettőre nagy szükség lenne a vezetéstechnikai képzések fejlesztése és a közlekedés biztonság javítása érdekében. A szimulátorok esetében nemcsak számítógépes, hanem a Skid-car-hoz hasonlóan

tanpályás szimulátorokra is szükséges lenne, annak érdekében, hogy különböző szituációkat a lehető legjobban imitálni tudjanak az oktatók a résztvevők számára. A továbbképzések számának növelését is támogatják a kitöltők, mivel így még több vezetési tudással és élménnyel gazdagodnának. A továbbképzések számának növelésére a nagytétényi vezetéstechnikai pályán nincs lehetőség. A legfenntarthatóbb megoldás a DrivingCamp-hez hasonló pályák kibérlése lenne. A kérdőívem alapján megállapítható, hogy fontos lenne az állomány részére évente 2-3 vezetéstechnikai továbbképzés, amelyek keretében új ismeretekre tehetnek szert.

8. Irodalomjegyzék:

1. Dr. Major Róbert (2009): A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira – Ph.D értekezés, Pécs
2. Fülöp Ágnes – Fülöp Natasa – Major Róbert (2021): A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban. *Negyedik, hatályosított, bővített kiadás.* HVG-ORAC Kiadó.
3. Homonnai Péter – A motorkerékpáros közlekedés fejlesztésének lehetőségei XIII. IFFK 2019.
4. Police.hu

9. Jogszabályjegyzék

1. 1/1975 (II. 5.) KPM-BM együttes rendelete
2. 1988. évi I. törvény
3. 1994. évi XXXIV. törvény
4. 24/2005 (IV. 21.) GKM rendelet
5. 10/2016 (IV. 25) ORFK utasítás
6. 18/2016 (VIII. 16.) BM utasítás
7. 13/2017 (III. 24.) ORFK utasítás
8. 444/2017 (XII. 27.) Kormányrendelet
9. 295/2021. (XII. 22.) Kormányrendelet

10. Ábrajegyzék

1. ábra Skid - car és elemei.....	13
2. ábra ROKK által használt borulás szimulátor.....	16
3. ábra Saját szerkesztés.....	27
4. ábra Saját szerkesztés.....	28
5. ábra Saját szerkesztés.....	29
6. ábra Saját szerkesztés.....	30
7. ábra Saját szerkesztés.....	30
8. ábra Saját szerkesztés.....	31
9. ábra Saját szerkesztés.....	31
10. ábra Saját szerkesztés.....	32
11. ábra Saját szerkesztés.....	32
12. ábra Saját szerkesztés.....	33
13. ábra Saját szerkesztés.....	34