



A rendőrség motoros szolgálatának kérdőíves kihasználtságvizsgálata

Questionnaire utilization survey of the police motorcycle service

Homonnai Péter

szakoktató, doktorandusz, rendőr főtörzsászlós
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem,
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ
homonnai.peter@kjk.bme.hu



Török Ádám

Prof. Dr., egyetemi tanár
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem,
Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar
torok.adam@kjk.bme.hu



Absztrakt

A rendőrség motoros szolgálata közel 100 esztendősi történelmi múlttal rendelkezik, a kezdetek az 1920-as évek közepéig, a Horthy-korszakig nyúlnak vissza. A viharos történelem a szolgálat fejlődését több alkalommal is megrekesztette, ennek ellenére az folyamatosnak mondható. Személyi állományát tekintve a csúcspontját az 1990-es években érte el, technikai oldalról 2017-től dinamikus, célirányos és erőteljes fejlesztést mutat. Ennek függvényében a szolgálati feladatrendszerek eredményes végrehajtása attól függ, hogy a képzésfejlesztés lépést tud-e tartani a technikai fejlesztéssel, illetve rendszerszemléletű eredményt tud-e felmutatni a feladatvégrehajtásban.

Cél: A rendőrség megkülönböztető jelzéssel ellátott szolgálati motorkerékpár vezetésére jogosult személyi állományának kihasználtságvizsgálata, elsődleges feladatköreinek, továbbá a szezonálisan megtett futásteljesítményének megállapítása.

Módszertan: Kérdőíves felmérés a 2022. évben a Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés képzési programjára jelentkező motoros rendőrök között.

Megállapítások: Az összesített adatokból megállapítható, hogy az országos összlétszám – 218 fő – szolgálati motorkerékpárral megtett átlagos futásteljesítménye évente 3599 kilométer. Az elsődleges feladatkörbe tartozó járőr kategória 104 fő (járőr, járőrvezető, járőrparancsnok, csoportparancsnok) futásteljesítménye lényegesen jobb, 6589 kilométer/év, azonban a másodlagos feladatkörbe tartozó kategória 114 fő (baleseti helyszínelő és vizsgáló, körzeti megbízott, szolgálatirányító parancsnok és vezetői kategória) összesen átlagosan 2266 kilométert tett meg a 2022-es évben.

Érték: A felmérés megállapításai rávilágítanak arra, hogy a motoros rendőri állomány átlagos futásteljesítménye alacsony. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a kiképzettek több mint 50%-ának nem elsődleges feladatköre a szolgálati motorkerékpárral történő feladatvégrehajtás, azonban e feladatok magas színvonalú végrehajtása indokolja a képzési rendszer átalakítását, hatékonyabbá tételét.

Kulcsszavak: motorkerékpáros közlekedés, kérdőíves felmérés, kihasználtságvizsgálat, átlagos futásteljesítmény

Abstract

The police motorcycle service has a history of almost 100 years, the beginnings of which go back to the mid-1920s, to the Horthy era. The turbulent history has halted its development several times, despite this it can be said to be continuous. In terms of its personnel, it reached its peak in the 1990s, and from the technical side, it has shown dynamic, targeted and powerful development since 2017. Depending on this, the successful implementation of service task systems depends on whether the training development can keep up with technical development, or whether it can show system-oriented results in task execution.

Aim: The aim of the study is to examine the utilisation of the personnel of the Police authorised to drive a service motorcycle with a distinguishing mark, to determine their primary duties and the seasonal mileage.

Methodology: Questionnaire survey among motorcycle police officers who applied for the license renewal training program of the Police Education and Training Centre in 2022.

Findings: From the aggregated data, it can be established that the average annual mileage of 218 national employees on service motorcycles is 3,599 kilometres. The patrol category belonging to the primary responsibilities has 104 people (patrol, patrol leader, patrol commander, group commander) significantly better, 6,589 kilometres/year, but the category belonging to the secondary responsibilities has 114 people (accident scene investigator and investigator, district commissioner, service commander and management category) in total on average It travelled 2,266 kilometres in the year 2022.

Value: The findings of the survey highlight that the average mileage of the motorcycle police force is low. This is primarily due to the fact that more than 50% of the trainees do not have the primary task of performing tasks with a service motorcycle. However, their high-quality implementation justifies the transformation of the training system and making it more efficient.

Keywords: motorcycle transport, questionnaire survey, utilisation test, average mileage

Bevezetés

„Nem nehéz belátni, hogy a mai korszerű rendvédelem világában a rendőrök feladatköre kiterjed a szofisztikált problémamegoldó mechanizmusok alkalmazására azokban a közösségekben, amelyekben szolgálnak. A képzés a legértékesebb eszköz, amelynek révén felvértezhetjük az embereket a kívánt kvalifikációval, és amelynek segítségével kezelhetjük a változás különböző dimenzióit.” (Tőreki, 2021)

A motoros járőri szolgálat a közlekedésrendészeti feladatok ellátása során mindig is kiemelkedő szolgálati formát jelentett. A szakmai feladatok közterületi végrehajtása megköveteli azt, hogy a szolgálati motorkerékpárral történő munkavégzést az erre a célra kiképzett rendőri állomány professzionális szinten elvégezze. Ahhoz, hogy ez az elvárás megvalósuljon, egy rugalmas, innovatív és rendszer-szemléletű gondolkodásmódon alapuló képzési és továbbképzési rendszert kell működtetni. Ezért a Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központnak kulcsfontosságú szerepe van abban, hogy milyen képzési rendszert épít fel, és hogyan kezeli azt. Vagyis a végrehajtás feladatrendszerére épülő, „szolgáltatás” jelleggel működő képzéseket kell szerveznie. Ez különösen nehéz feladat, kissé hasonló, mint az iskola és a munkaerőpiac kapcsolata: kit, mire és hogyan képezzünk azért, hogy a későbbiekben a lehető legnagyobb hatékonysággal tudja ellátni a feladatkörét. Ahhoz, hogy ezekre a kérdésekre pontos válaszokat tudjunk adni, szembe kell nézni a felmerülő problémákkal, és megoldási javaslatokat kell készíteni.

A kutatás célja annak megállapítása, hogy a megkülönböztető jelzéssel ellátott szolgálati motorkerékpár vezetésére jogosult rendőri állomány tagjai pontosan milyen beosztást töltenek be, vagyis mi a „fő foglalkozásuk”, illetve egy szezonban hozzávetőlegesen mennyi kilométert tesznek meg szolgálati motorkerékpárral. A kutatás hat hónapot vett igénybe, 218 főt érintett, a kérdőívet az érintettek papír alapon töltötték ki (Sakashita, Senserrick, Lo, Boufous, de Rome & Ivers, 2014).

Módszertan

A kérdőív kitöltésének fő célja az volt, hogy pontosan megállapítható legyen az, milyen hatékonysággal látja el szolgálatát egy kiképzett rendőrmotoros. Ehhez az szükséges, hogy országos szinten ismerjük a jelenlegi létszámhelyzetet, a kiképzettek elsődleges szolgálati feladatait, és a szolgálati motorkerékpárral szezonálisan megtett éves futásteljesítményt. Ezeknek az adatoknak a tükrében vonhatunk le megfelelő konzekvenciákat a hatékonyság kiértékelésére.

Képzési feltételrendszer

Ennek a kutatásnak elsődlegesen nem az a feladata, hogy a rendőrmotoros képzést elemezze, mégis ha röviden áttekintjük, akkor érzékelhető annak átfogó és összetett rendszere. Ez alapján szemléltethető, hogy a már kiképzett motoros rendőröktől milyen magas szakmai színvonal várható el.

A belügyi szerv által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjárművezetést oktató személy képzési követelményeinek megállapításáról szóló 18/2016. (VIII. 16.) BM utasítás 4. § határozza meg a motoros képzési kategóriákat és jogosultságokat:

„...d) motoros alapképzés: »A« kategóriájú vezetői engedéllyel vezethető szolgálati jármű megkülönböztető jelzés használatával történő vezetésére felkészítő 120 tanórás képzés;

e) motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés: a d) pont szerinti képzés alapján megszerzett képzettséget megújító, a motoros alapképzés elvégzésének időpontjától számított, évente ismétlődően esedékes kötelező 20 tanórás továbbképzés;

pontjaiban meghatározott alapképzés és továbbképzés sikeres teljesítése után lehet megkülönböztető jelzéssel ellátott szolgálati motorkerékpárt vezetni.

[...]

7. § (1) A belügyi gépjárművezetői képzésen, továbbképzésen való részvétel feltételei motoros kategóriánként:

d) motoros alapképzés:

da) érvényes »A« kategóriájú vezetői engedély,

db) emelt szintű gépjárművezető képzés vagy emelt szintű gépjárművezető engedélymegújító továbbképzés sikeres teljesítése,

dd) érvényes, 2. egészségi alkalmassági csoport,

de) érvényes közlekedépszichológiai vizsgálat (PAVI. vagy ezzel egyenértékű a képző szervnél meghatározott pszichológiai alkalmassági vizsgálat),

df) motoros előválogatón megfelelő minősítés megszerzése és

dg) motorkerékpár vezetésével összefüggő beosztásba történő tervezés;

e) motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés:

ea) érvényes „A” kategóriájú vezetői engedély,

eb) motoros alapképzés sikeres teljesítése,

ec) a motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés megkezdését közvetlenül megelőzően legalább hat hónap – önhibából eredő – balesetmentes gépjármű vezetési gyakorlat,

ed) érvényes, 2. egészségi alkalmassági csoport és

ee) érvényes közlekedépszichológiai vizsgálat (PAVI. vagy ezzel egyenértékű a képző szervnél meghatározott pszichológiai alkalmassági vizsgálat).”

A részvétel feltételeiből látható, hogy motoros képzésre történő jelentkezés esetén a jelentkező már egy jelentős előképzettséggel, vezetési gyakorlattal rendelkező személy, hiszen az emelt szintű gépjárművezető képzés vagy emelt szintű gépjárművezető engedélymegújító továbbképzés sikeres teljesítésével jogosultságot szerzett megkülönböztető jelzések közötti forgalomban történő használatára szolgálati gépkocsival.

A motoros képzés szakmai oldalról megközelítve a legösszetettebb képzési szint, ami elméleti és gyakorlati végrehajtás szempontjából is jelentős igénybevételnek teszi ki a rendőröket. A kétkerekű gépjárművel történő feladatvégrehajtás fokozottan veszélyes a szolgálati feladatok végrehajtása során, ezért életbevágó, hogy a motoros képzés a későbbiekben elvégzendő szolgálati feladatok tükrében elérje a céljait, és a képzésben részt vevők teljesítsék a kimeneti kompetencia feltételeket.

Motoros alapképzés

A képzési program célja a rendőrség központi, területi, helyi szerveinél foglalkoztatott, szolgálati motorkerékpár vezetésével összefüggő beosztásba tervezett rendőrök, megkülönböztető jelzés használatával történő szolgálati feladatokra való felkészítése. A Belügyminisztérium irányítása alá tartozó egyéb szerveknél, motoros szolgálati feladatokat ellátó személyek felkészítése a szolgálati motorkerékpárral történő feladat végrehajtására.

A képzés feladata a szolgálati motorkerékpár-vezetők részére olyan elméleti és gyakorlati ismeretek átadása, amelyek segítségével képesek lesznek a szolgálati motorkerékpár kiemelkedő szintű kezelésére, vezetésére, illetve a motorkerékpár használatával történő általános és speciális szolgálati feladatok maradéktalan végrehajtására.

A képzés kimeneti követelménye, hogy a képzésen részt vevők képesek legyenek a közlekedésben gyors helyzetfelismerés mellett, azonnali és szakszerű reagálásra, továbbá a szolgálati motorkerékpár biztonságos vezetésére, üzemeltetésére, a motorkerékpáros szolgálati feladatok végrehajtására és a meghatározott szintidőn belül teljesítsék az időstressz alatti vezetési vizsgapályát (komplex szakmai beszámoló).¹

¹ Képzési program szolgálati motorkerékpár-vezetők 120 tanórás motoros alapképzése.

1. számú táblázat

A szakmai program tananyagegységei és tananyagelemei

Tananyagegység sorszáma	Tananyagegység megnevezése	Elmélet (tanóra)	Gyakorlat (tanóra)	Összesen (tanóra)
1.	Képzéssel kapcsolatos alapismeretek	4	–	4
2.	Közlekedépszichológia	2	–	2
3.	Egészségügyi ismeretek, elsősegélynyújtás	2	–	2
4.	Gépjárműfizika, a motorkerékpár kezelőszerveinek ismertetése	2	2	4
5.	Gépjármű megállítási, gépjármű követés	4	4	8
6.	Vezetéstechnikai gyakorlatok tanpályán	6	56	62
7.	Szakmai gyakorlat a BRFK motoros alosztályával	4	12	16
8.	Vezetési gyakorlat közúton	1	7	8
9.	Nagysebességű kanyarodási technikák zárt versenypályán	1	7	8
10.	Gyakorlati szakmai beszámoló	-	2	2
11.	Komplex szakmai beszámoló (elmélet, gyakorlat)	2	2	4
Összesen		28	92	120

Forrás: Képzési program szolgálati motorkerékpár-vezetők 120 tanórás motoros alapképzése.

Motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés

A továbbképzési program célja a Belügyminisztérium irányítása alá tartozó szerveknél foglalkoztatott, szolgálati motorkerékpár-vezetők elméleti és gyakorlati továbbképzése.

A továbbképzési program feladata a szolgálati motorkerékpár-vezetők részére a már megtanult elméleti és gyakorlati ismeretek bővítése, olyan új ismeretek átadása, melynek segítségével képesek lesznek a jármű jártasságszintű kezelésére és annak szakszerű igénybevételére.

A továbbképzéssel szemben támasztott követelmények a következők: a továbbképzésen részt vevők legyenek képesek a közlekedésben gyors helyzetfelismerés melletti, azonnali és szakszerű reagálásra, továbbá a motorkerékpár biztonságos vezetésére, üzemeltetésére, a szolgálati feladatok biztonságos végrehajtására.²

² Szolgálati motorkerékpár-vezetők évente kötelező, 20 tanórás motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzése.

2. számú táblázat

A tananyag részletezése

Tananyag elem	Tartalom	Elmélet (tanóra)	Gyakorlat (tanóra)	Összesen (tanóra)
1. Elméleti képzés	<ul style="list-style-type: none">Jogsabály ismerete (KRESZ, megkülönböztető jelzés használata)Gépjármű vezetéstechnikai elmélet (gépjármű-fizikai ismeretek)	2	-	2
2. Gyakorlati képzés	<ul style="list-style-type: none">Vezetéstechnikai gyakorlatokra épülő, komplex feladatok tanpályán, alacsony sebességnél.	-	8	8
3. Gyakorlati képzés	<ul style="list-style-type: none">Vezetéstechnikai gyakorlatok tanpályán, nagy sebességnél (ideális íven történő vezetés)	-	8	8
4. Időstressz alatti vezetés	<ul style="list-style-type: none">Gyakorolt vezetéstechnikai feladatokból kialakított feladatsor limitált szintidőn belül történő teljesítése	-	2	2

Forrás: Szolgálati motorkerékpár-vezetők évente kötelező, 20 tanórás motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés képzési program.

A képzés sikeres elvégzése megadja azt a szakmai alapot, amit a szolgálati feladatok gyakorlati végrehajtása során egyénileg és csoportosan tovább kell fejleszteni. Az állandóan változó és fejlődő közúti közlekedési környezet, beleértve a növekvő teljesítményű gépjárművek számát, arra ösztönözi a rendőrséget, hogy ezzel a technikai fejlődéssel lépést tartson. Ezért az elmúlt években jelentős fejlesztésen esett át a szolgálati gépjárműállomány, ezen belül a szolgálati motorkerékpárok is. Az Országos Baleset-megelőzési Bizottság (OBB) kiemelkedő munkát végez a motorkerékpárok beszerzésének területén, a 2017 és 2021 közötti időszakban 70 darab nagyteljesítményű BMW 1200 és 1250 RTP típusú motorkerékpárt adtak át a rendőri szervek részére, és 2023-ra még 50 darab beszerzését és átadását tervezik. Látható, hogy megvan a szándék a technikai fejlesztésre, és erre jelentős anyagi forrást is biztosít az OBB.

Ezzel párhuzamosan felmerülnek azok a kérdések, hogy az érintett személyi állomány képzettsége megfelel-e az új technikai kihívásoknak, illetve a kiképzett motoros rendőrök milyen hatékonysággal látják el a szolgálati motorkerékpár vezetésével összefüggő feladataikat. Figyelembe kell venni a beosztáshoz kapcsolódó elsődleges (akiknek közvetlen feladatuk a motorkerékpárral történő szolgálatellátás) és másodlagos (akiknek nem elsődleges feladatuk a motorkerékpárral történő szolgálatellátás) feladatköröket, ami meghatározza a motoros szolgálat összetételét.

Eredmények

A kérdőívek eredményeinek ismertetése előtt tisztázni kell azt, hogy mit is jelent ma motoros rendőrnek lenni. A kérdés több összetevős, meghatározza, hogy milyen szervezeti egységénél, milyen beosztásban teljesít szolgálatot a rendőr, és milyen képességekkel rendelkezik. A kiképzés folyamán a vizsgarendszer egységes, azonban a szolgálati feladatok teljesíthetősége igencsak differenciált (Buda, 2022). Ennek függvénye az, hogy az adott motoros rendőr milyen szakmai gyakorlattal és képességekkel rendelkezik. A kérdőíves felmérést a Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ motoros oktatójaként³ végeztem el, a kutatási időszak az az évi első motoros engedélymegújító képzéstől, 2022. április 13-tól, az utolsóig, 2022. augusztus 22-ig tartott.

A kérdőívek rendszerszintű kiértékelésének módszertana

3. számú táblázat

A kiértékelés csoportbesorolása

I-es csoport, elsődleges feladatkör (végrehajtó kategória)	<ul style="list-style-type: none">• Járőr,• járőrvezető,• járőrparancsnok,• csoportparancsnok
II-es csoport, másodlagos feladatkör (alparancsnoki kategória)	<ul style="list-style-type: none">• Baleset-helyszínélő és vizsgáló,• körzeti megbízott,• szolgálatirányító parancsnok
III-as csoport, másodlagos feladatkör (vezetői kategória)	<ul style="list-style-type: none">• Alosztályvezető,• alosztályvezető-helyettes,• osztályvezető,• kiemelt főhatárrendész,• fogdafelügyelő,• nyomozótiszt,• fővizsgáló,• határrendészeti szakértő,• tevékenységirányító,• kiemelt főnyomozó,• bűnmegelőzési főelőadó,• kiemelt főelőadó,• vizsgálótiszt

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

3 Homonnai Péter.

4. számú táblázat

Kategóriabontás szerinti létszámösszesítés

I-es csoport			
Járőr	Járőrvezető	Járőrparancsnok	Csoportparancsnok
7 fő	49 fő	43 fő	5 fő
Összesen 104 fő			
II-es csoport			
Baleset-helyszínelő	Körzeti megbízott	Szolgálatirányító	
47 fő	23 fő	23 fő	
Összesen: 93 fő			
III-as csoport			
Alosztályvezető		5 fő	
Alosztályvezető-helyettes		1 fő	
Osztályvezető		2 fő	
Kiemelt főhatárrendész		4 fő	
Fogdafelügyelő		1 fő	
Nyomozótiszt		1 fő	
Fővizsgáló		1 fő	
Határrendészeti szakértő		1 fő	
Tevékenységyíró		1 fő	
Kiemelt főnyomozó		1 fő	
Bűnmegelőzési főelőadó		1 fő	
Kiemelt főelőadó		1 fő	
Vizsgálótiszt		1 fő	
Összesen: 21 fő			
Összesített létszám: 218 fő			

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

5. számú táblázat

A szolgálati motorkerékpárral megtett átlagos futásteljesítmény 2021-ben

I-es csoport 104 fő	II-es csoport 93 fő	III-as csoport 21 fő
Járőr 7314 km Járőrvezető 7621 km Járőrparancsnok 7923 km Csoportparancsnok 3500 km	Baleset-helyszínelő 1230 km Körzeti megbízott 2026 km Szolgálatirányító parancsnok 4030 km	Átlag: 1780 km/év , ebből az 5000 km/év alatt 21 fő, ebből 2000 km/év alatt 11 fő 740 km/év
Átlag: 6589 km , ebből az 5000 km/év alatt 42 fő 120 km/év	Átlag: 2428 km , ebből az 5000 km/év alatt 75 fő 62 km/év	

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

6. számú táblázat

Az összesített létszám átlagos futásteljesítménye 2021-ben

218 fő 3599 km/év, ebből 128 fő 307 km/év

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

7. számú táblázat

Megkülönböztető jelzéssel ellátott szolgálati motorkerékpárok darabszáma országosan, megyei és központi lebontásban 2022. júniusi állapot szerint

Budapesti Rendőr-főkapitányság	48
Baranya MRFK	7
Bács MRFK	15
Békés MRFK	13
Borsod MRFK	14
Csongrád MRFK	12
Fejér MRFK	11
Győr MRFK	6
Hajdú MRFK	11
Heves MRFK	8
Komárom MRFK	6
Nógrád MRFK	6
Pest MRFK	38
Somogy MRFK	6
Szabolcs MRFK	14
Jász-Nagykun MRFK	4
Tolna MRFK	6
Vas MRFK	4
Veszprém MRFK	15
Zala MRFK	7
Készenléti Rendőrség	9
Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ	5
Összesen:	265 db

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

Elemzés

A kérdőívek kiértékelése és az átlagos futásteljesítmények adatai alapján megállapítható, hogy a kiképzett rendőri állomány (218 fő) átlagos szolgálati motorkerékpár használata alacsony (3599 km/év), ebből az 5000 kilométer/év alatt lévőké (128 fő) kritikusan alacsony (307 km/év). Bár a szolgálati motorkerékpárok

darabszáma (265 db) a rendőri létszámhoz képest megfelelő, és ezek az eszközök folyamatosan fejlesztés alatt állnak és cserélődnek az OBB által, jelentős problémát okoz a gyakorlati feladatvégrehajtásban – az alacsony kilométerfutásnak köszönhetően – a nem megfelelő felkészültség, a képzettségi szint drasztikus csökkenése. Ezt támasztják alá a 2022-es év motoros engedélymegújító képzéseinek vizsgaeredményei.

8. számú táblázat

Minősítő táblázat

A gyakorlati vizsgapálya szintideje: 5 perc 10 másodperc	
Kiválóan megfelelt	3 perc 40 mp. – 4 perc 10 mp. között
Jól megfelelt	4 perc 10 mp. – 4 perc 40 mp. között
Megfelelt	4 perc 40 mp. – 5 perc 10 mp. között
Nem megfelelt	5 perc 10 mp. fölött

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

9. számú táblázat

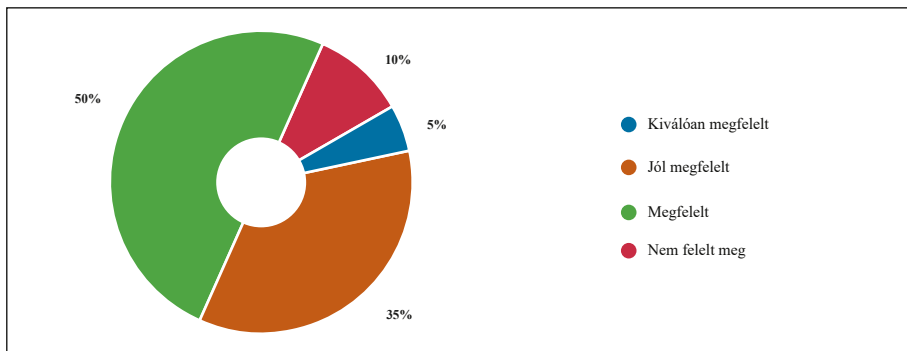
Vizsgaeredmények

Vizsgaeredmények az időstressz alatti terhelés függvényében	
Kiválóan megfelelt	11 fő
Jól megfelelt	76 fő
Megfelelt	109 fő
Nem megfelelt	22 fő
A nem megfelelt kategóriából jogosultsága megszűnt	9 fő

Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

1. számú ábra

Vizsgaeredmények százalékos arányban



Forrás: A szerzők saját szerkesztése.

Javaslatok a továbbképzés átalakítására

Kötelező legkisebb kilométerfutás meghatározása

A megkülönböztető jelzéssel ellátott szolgálati motorkerékpár vezetésére jogosult rendőri állomány több mint 50%-ának, 128 főnek az átlagos kilométerfutása 307 km/év, ami rendkívül alacsony. (Ebbe az 50%-os tartományba tartoznak a „nem megfelelt” és a „jogosultsága megszűnt” kategóriák.) Szakmai tapasztalataink alapján legalább 5–10 000 kilométeres éves szolgálati jellegű motorkerékpár-vezetésre van szükség ahhoz, hogy a rutin fenntartható és a járművezető képességei fejleszthetőek legyenek. Jó összehasonlítási alapot jelenthetne a magyarországi civil motorosok megtett kilométeraránya, ezt több polgári szakmai újság 6000 kilométerben állapítja meg, de ez inkább a motorkerékpárok szervizintervallumára következtethető vissza. A hiteles források, mint például a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) vagy a Közút Nonprofit Zrt. adatbázisa, a motorkerékpárok futásteljesítményét nem tartalmazza, csak darabszámot vagy keresztmetszeti áthaladási darabszámot.

A szolgálati jellegű motorkerékpár-vezetés nagyfokú szakmai gyakorlatot követel, ezért a továbbképzés annak az alapjaira épül. Ha ez nem teljesíthető, akkor a szakmai program nem fogja elérni a célját. Ezért javasoljuk a kötelező jellegű, legalább 5000 km/év szolgálati jellegű motorkerékpár-vezetést, amit meghatározott formában, saját területen, regionális vagy összevont módon is teljesíteni lehet. Szükséges továbbá figyelembe venni a területi szervek egyéb irányú leterheltségét, de a képzettségi szint csak abban az esetben tartható fenn és fejleszthető, ha a rendszeres járművezetési gyakorlat végrehajtásra kerül. Ez a minimum futásteljesítmény szezonális viszonylatban, a másodlagos feladatkört figyelembe véve körülbelül hetente egy-két alkalmas motorkerékpáros szolgálatellátást jelent.

A motoros engedélymegújító továbbképzés óraszámának emelése, közúti gyakorlat bevezetése

A jelenlegi évenkénti 20 tanórás, zárpályán történő továbbképzés alacsony óraszámúnak tekinthető (2. számú táblázat). A 18/2016. (VIII. 16.) BM utasítás 2021. évi módosításával a 80 tanórás motoros alapképzést 120 tanórássá alakítottuk úgy, hogy a megnövekedett óraszámban a tananyagba szakmai gyakorlatot építettünk be.

Ez tette lehetővé azt, hogy a Budapesti Rendőr-főkapitányság Motoros Alosztályával a gyakorlati képzéssel érintett állomány közös szolgálatot láthasson el Budapest belterületén és annak vonzáskörzetében. Az alapképzés eredményei

biztatóak, az új típusú képzésben részt vett rendőrök lényegesen nagyobb hatékonysággal teljesítették a komplex szakmai beszámolót.

Ezt a fejlesztési gyakorlatot követve javasoljuk a motoros engedélymegújító továbbképzés átalakítását úgy, hogy az kettő naposról (20 tanóra) három naposra (30 tanóra) bővülne. A megnövekedett óraszám (10 tanóra) lehetőséget teremtene közös szakmai gyakorlatra, ami egyben közterületen történő rendőri megerősítő erőt is képezhet.

Vezetői adatbank elkészítése, naprakész nyilvántartás vezetése

A nyilvántartás célja a motoros rendőrök szervezetén belüli mozgásának figyelemmel kísérése. Problémát jelent az, hogy a továbbiakban – egyéni okok miatt – motoros szolgálatot nem vállaló rendőrökről a Rendőrségi Oktatási és Kiképző Központ tudomást nem, vagy csak későn szerez.

Fontos, hogy az illetékes parancsnokok központi és megyei területen egyaránt rendelkezzenek egy könnyen átlátható „térképpel”, amivel összevont feladatvégrehajtás esetén az arra legalkalmasabb összevont motoros egységet állíthatja fel. Ez jelentős segítséget nyújthat budapesti utazásbiztosítás, vagy megyei helyszíneken regionális közlekedésrendészeti feladatok végrehajtása esetén.

Következtetések

A kutatás eredményei rávilágítanak arra, hogy egy motoros rendőr átlagos futás-teljesítménye alacsony, ennek következménye erőteljesen jelentkezik a vizsgaeredményekben. A cél az, hogy a szolgálati feladatok végrehajtásának – különösképpen az utazásbiztosítás – feladatköre és az azzal szoros összefüggésben lévő egyéb biztosítási, közlekedésrendészeti (járműkövetési) feladatok magas színvonalon teljesüljenek (Nicola, 2020). Ennek megvalósulása érdekében szükséges a jelenleg zárt pályás képzési rendszer átalakítása úgy, hogy az a képzési programban meghatározott alapeladatokon túl tartalmazzon legalább 10 tanóra szakmai gyakorlatot, ami egyben a képzés kibővítését is jelentené anélkül, hogy az indokolatlanul megterhelné a területi és központi szervezetet. A szakmai gyakorlat közterületen történő végrehajtása rendőri megerősítő erőt is betölthet.

A másik fontos tényező az elmúlt évek jelentős technikai fejlesztése. A 2017 és 2023 között tervezett 120 db nagy teljesítményű szolgálati motorkerékpár technikai ismerete a komplex feladatvégrehajtás szempontjából nélkülözhetetlen. Vagyis a technikai fejlesztés önmagában hordozza a képzésfejlesztés szükségességét (Rusz, 2015).

Indokolt a motoros engedélymegújító továbbképzés fejlesztése, a közterületi óraszám bevezetése a gyakorlati képzésbe. A képzettségi szint emelésének feltétele a motorkerékpáros állomány vezetési gyakorlatának növelése, ezért szükségesnek tartjuk a minimum kilométerfutás meghatározását. A szakmai program célja a szolgálati feladatok magas színvonalú teljesíthetősége, ezért a motoros rendőrök szolgálati hely szerinti nyilvántartása és a vezetői adatbank létrehozása könnyebbé teheti a szolgálatszervezést.

Felhasznált irodalom

- Buda K. (2022). *Vezetéstechnikai képzések a rendvédelemben ma és holnap*. Kari Tudományos Diákköri Konferencia Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar Képzési program szolgálati motorkerékpár-vezetők 120 tanórás motoros alapképzése.
- Nicola, C. (2020). Managing the safety of police pursuits: A mixed method case study of the Metropolitan Police Service, London. *Safety Science*, 129(1), 104848. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104848>
- Rusz D. (2015). A megkülönböztető jelzések jogszabályi háttere és aktualitása. *Hadmérnök*, 10(3), 45–54.
- Sakashita, C., Senserrick, T., Lo, S., Boufous, S., de Rome, L. & Ivers, R. (2014). The Motorcycle Rider Behavior Questionnaire: Psychometric properties and application amongst novice riders in Australia. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16(22), 126–139. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2013.10.005>
- Szolgálati motorkerékpár-vezetők évente kötelező, 20 tanórás motoros alapképzés engedélymegújító továbbképzés képzési program.
- Töreki S. (2021): Egy rendőri vezető visszaemlékezései – gondolatok a rendőri felkészítésről. *Magyar Rendészet*, 21(ksz), 205–212. <https://doi.org/10.32577/mr.2021.1.ksz.15>

Alkalmazott jogszabályok

A belügyi szerv által használt szolgálati gépjárművet és szolgálati hajót vezető és a gépjármű-vezetést oktató személy képzési követelményeinek megállapításáról szóló 18/2016. (VIII. 16.) BM utasítás

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Homonnai P. & Török Á. (2023). A rendőrség motoros szolgálatának kérdőíves kihasználtságvizsgálata. *Belügyi Szemle*, 71(12), 2265–2278. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2023.12.9>