

MÉSZÁROS GÁBOR

A karos forgalomirányítás gyakorlati tapasztalatai

Magyarországon – akárcsak az Európai Unió többi tagállamában – a közlekedéspolitikai a közúti közlekedést érintő egyik kiemelkedő stratégiai célja a közúti balesetek számának és a baleset miatt életüket veszítők számának csökkentése. A XXI. században egyre több korszerű forgalomszabályozási eszköz áll rendelkezésre ahhoz, hogy a közúti közlekedést minél biztonságosabbá és gördülékenyebbé tegyék. A tudatos forgalomszabályozás, forgalomfelügyelet a modern kori közlekedés elengedhetlen feltétele. A legmodernebb eszközök igénybevétele mellett is szükség van azonban a rendőri karos forgalomirányításra.

A forgalomirányító fényjelző készülék műszaki meghibásodása, üzemzavara esetén (Budapesten nagyobb esőzések esetén sajnos rendszeresen előfordul), az egyre gyakoribb különböző sportrendezvények, társadalmi események és politikai rendezvények biztosításakor, illetve az esetleges közúti balesetek helyszínén továbbra is szükség van a rendőri beavatkozásra, a karos forgalomirányítás bevezetésére. Annak azonban, hogy utóbbi biztonságos legyen, elengedhetlen feltétele, hogy mind a forgalomirányítást végzők, mind a közlekedők jól ismerjék a jelzéseket. A gyakorlati tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy a közlekedők részéről – és sajnos az is előfordul, hogy a rendőrök részéről – ez a feltétel nem mindig teljesül. Mivel a rendőri karos forgalomirányítás a közúti közlekedésben részt vevők és a rendőrök egyik legintenzívebb, legdinamikusabb, és nem mellesleg legveszélyesebb „kapcsolata”, a közlekedésbiztonság e területén is szükség van előrelépésre.

Jogi háttér

Magyarországon a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény ad lehetőséget a rendőrségnek, hogy a közutak forgalmát szabályozhassa, irányíthassa, korlátozhassa, szüneteltethesse.¹

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

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

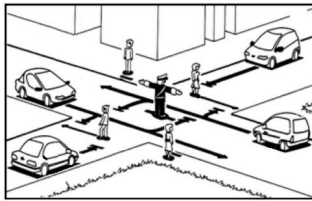
A közlekedők részére a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) határoz meg kötelezettséget a forgalomirányítással kapcsolatban, amit a közúti közlekedés szabályairól 1/1975. (II. 24.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) is formálisan megismétel. E szabályozás lényege, hogy a közúti forgalomban részt vevők kötelesek eleget tenni a forgalom irányítására jogosultak jelzéseinek.²

A karos forgalomirányításra vonatkozó részletes szabályozást a KRESZ 6. §-a hat pontban foglalja össze, indokolt ezek részletes áttekintése.

- a) a rendőr mindkét karjának oldalirányú kinyújtása
- a kinyújtott karral párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat jelez: a gyalogos az úttesten áthaladhat; a járművel – ha jelzőtábla nem tiltja – az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva tovább szabad haladni;
 - a kinyújtott karra merőleges irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet; a járművel az útkereszteződésnél – a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetve a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában az útkereszteződés előtt – meg kell állni (1. számú ábra³).

1. számú ábra

A KRESZ 6. § (1) bekezdés a) pontja szerinti jelzés



² Kkt 5. § (1): „Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles

b) a közúti jelzések rendelkezéseinek eleget tenni, a forgalom irányítására jogosultak utasításait követni; ...

KRESZ 3. § (1): „Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles

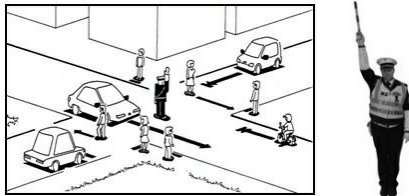
b) a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak eleget tenni, ...”

³ Az 1–5. számú ábrákon megjelenő grafikák a www.motorinfo.hu honlapról valók, de széles körben megtalálhatók különböző kiadványokban. A fényképfelvételek pedig a szerző saját felvételei, ezeken Hajdú Anita rendőr zászlós látható.

- b) a rendőr függőlegesen feltartott karja a forgalom irányának megváltozását jelzi: a gyalogos az úttestre nem léphet, az úttesten lévő gyalogos pedig köteles az áthaladást mielőbb befejezni; a járművel az *a)* pontban említett helyen meg kell állni, ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni (*2. számú ábra*).

2. számú ábra

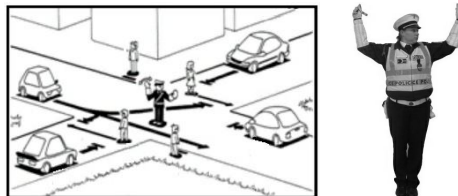
A KRESZ 6. § (1) bekezdés b) pontja szerinti jelzés



- c) ha a rendőr a jobb karjával maga mögé int, bal tenyerét pedig a balról jövő forgalom felé fordítja, a jobbról érkező járművek – a rendőr mögött – balra bekanyarodhatnak; a jelzés nem tiltja a jobbról érkező járművek egyenes irányban való továbbhaladását vagy jobbra bekanyarodását, de a többi irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelenti (*3. számú ábra*).

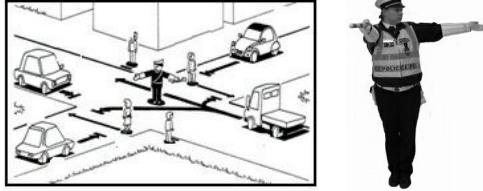
3. számú ábra

A KRESZ 6. § (1) bekezdés c) pontja szerinti jelzés



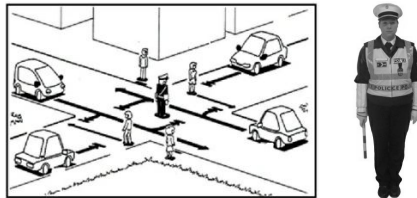
- d) ha a rendőr jobb karját vízszintesen maga elé nyújtja, bal karjával pedig maga elé int, a balról érkező járművek – a rendőr előtt – balra bekanyarodhatnak; a jelzés nem tiltja a balról érkező járművek egyenes irányban való továbbhaladását vagy jobbra bekanyarodását, de a többi irányból érkezők részére a továbbhaladás tilalmát jelenti (*4. számú ábra*).

4. számú ábra
A KRESZ 6. § (1) bekezdés d) pontja szerinti jelzés



e) karjelzés hiányában a rendőr vállával párhuzamos, illetve a vállára merőleges irányból érkezőknek – értelemszerűen – az *a)* pont rendelkezései az irányadók (5. számú ábra).

5. számú ábra
A KRESZ 6. § (1) bekezdés e) pontja szerinti jelzés



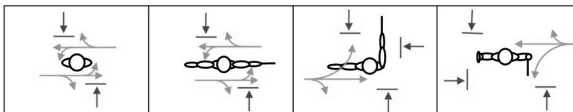
f) ha a rendőr kinyújtott karjával maga felé int, ezzel a sebesség növelésére, ha pedig kinyújtott karját le- és felfelé mozgatja, a sebesség csökkentésére ad utasítást.

A szabályozás megfelel az 1968-as bécsi közúti közlekedési egyezmény által meghatározottaknak. Az egyezményhez Magyarország 1980-ban csatlakozott, és az 1980. évi 3. törvényerejű rendelettel került sor a kihirdetésére.⁴ Az előbbieken részletezett jelzések a 6. számú ábrában foglalhatók össze⁵:

⁴ 1980. évi 3. törvényerejű rendelet az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott közúti közlekedési egyezmény kihirdetéséről.

⁵ Fülöp Ágnes – Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban. Második, bővített, hatályosított kiadás. HVG-ORAC, Budapest, 2010, 160. o.

6. számú ábra
A KRESZ 6. § (1) bekezdésben szabályozott alapjelzések



Az útkereszteződésben alkalmazandó karos forgalomirányító jelzésekről a rendőrségnél nincs belső norma, szabályozás. Ennek alapján a rendőr kizárólag a KRESZ-ben meghatározott jelzéseket alkalmazhatja, annál is inkább, mivel a közlekedőknek, különösen a járművezetőknek a KRESZ-ben meghatározott jelzéseket tanítják, illetve a járművezetőknek ezt kell felismerniük a közúti közlekedés idején. A KRESZ rendőri karjelzésekről szóló rendelkezése egyike azon kevés szabályoknak, amelyek a rendelet hatálybalépése óta nem változtak.

A rendőrök képzése

2001 óta veszek részt a rendőri forgalomirányítás oktatásában, kezdetben a Budapesti Rendészeti Szakközépiskolában, majd 2004-től az Adyligeti Rendészeti Szakközépiskolában. A tiszthelyettes-képzésben a tanulók a közlekedési ismeretek tantárgy keretében ismerkednek meg a karos forgalomirányítással. A tanulók a képzés során nemcsak elméletben, hanem gyakorlatban is elsajátítják és alkalmazzák a karos forgalomirányítás jelzéseit, szabályait. Ennek keretében minden tanuló három különböző kereszteződésben gyakorolja a szükséges mozdulatsort. A három helyszín közül az egyik olyan kereszteződés, ahol páros irányítás szükséges. A gyakorlat első lépéseként a tanuló mögött ott áll az oktató tanár, akinek segítségével a jelzéseket duplikálva gyakorolják. Második lépésben a tanuló a kereszteződésben önállóan hajtja végre a karos forgalomirányítást. A tapasztalat szerint a tanulók hamar felismerik és elsajátítják mind a jelzéseket, mind a forgalom dinamikáját segítő rendszert. Fontos, hogy a kereszteződésekben a tanulók a KRESZ-ben leírt jelzéseket határozottan, jól láthatóan és a közlekedési résztvevők számára egyértelműen felismerhetően adják. A három feltételből a határozottság az, ami a gyakorlás elején még nem minden esetben valósul meg, a másik két feltételnek azonban minden esetben teljesülnie kell, és az oktatás során teljesül is. A gyakorlati oktatás idején minden évben öt-hat hetet töltünk karos forgalomirányítással Budapest belvárosában.

Mindemellett a tanulókkal rendszeresen részt veszünk a Budapesten évente megtartott nemzetközi futóversenyek biztosításában, ennek során a tanulók további értékes gyakorlati tapasztalatot szerezhetnek több kerületben, különböző útkereszteződésekben.

Magam évek óta részt veszek a különböző karos forgalomirányító versenyeken a zsűri tagjaként. A 2013-ban megrendezett országos karos forgalomirányító verseny budapesti selejtezőjén és az országos döntőn is a zsűri tagjaként dolgoztam. Mind Budapest, mind az ország többi részének legfelkészültebb, leggyakorlottabb forgalomirányító rendőreit láthattam. A kitűnő színvonalú versenyeken a rendőrök kiemelkedő szintű elméleti és gyakorlati tudásról adtak számot. A járművezetők azonban ugyanazokat a szabálytalanságokat követték el, amelyeket az oktatás idején is tapasztaltunk. A jelzések egyértelműségében sem az oktatás, sem a verseny alatt nincs nagy különbség. A jelzések kiadásának módja és a forgalomirányítás dinamikája már egyértelműen a versenyzők magasabb szintű felkészültségét tükrözi, véleményem szerint azonban a szabálysértések száma gyakorlatilag független attól, hogy a jelzéseket tanulók vagy a versenyzők adják. Természetesen a versenyeken a tapasztaltabb rendőrök az egyes szabályszegő magatartásokra gyorsabban, határozottabban reagálnak, megelőzik, vagy megszüntetik a szabályszegő magatartással előidézett balesetveszélyes szituációkat.

Kedvezőtlenebb a helyzet a nem a közlekedési szolgálatban dolgozó rendőrök esetében, akiknek nem tartozik a rendszeres feladataik közé a karos forgalomirányítás. Esetükben az alkalmankénti forgalomirányításkor gyakran hiányzik a szakmai gyakorlat, amit a bizonytalanul, esetenként szakszerűtlenül kiadott jelzések miatt sajnos a közlekedők is észrevesznek.

Gyakorlati tapasztalat

A karos forgalomirányítás gyakorlati oktatása során szembetűnő, hogy a járművezetők egy része vagy nem ismeri a rendőri karjelzéseket, vagy ha ismeri, figyelmen kívül hagyja őket. A KRESZ 6. § (1) bekezdés a) és b) pontjában foglalt jelzéseket a járművezetők alapvetően ismerik, a kanyarodást segítő jelzésekkel [KRESZ 6. § (1) bekezdés c) és d) pont] azonban többnyire probléma van. A karos forgalomirányítás oktatásakor külön figyelmet kell fordítani arra, hogy a tanulók a járművek mozgásából előre mérjék fel a kialakuló veszélyhelyzetet és a jelzés megerősítésével, hangjelzéssel (sípbal), vagy a forgalom megállításával megelőzzék a balesetet.

Az egyik kevésbé ismert jelzés a rendőrnek jobbról érkező, balra kanyarodó járművek segítésére szolgáló rendőri karjelzés. Ebben az esetben a rendőr a bal kezét a forgalom felé fordítva megállítja a neki balról érkező forgalmat, majd a forgalomirányító bottal maga mögé mutatva jelzi, hogy a járműnek a balra történő kanyarodást a rendőrt nem megkerülve, hanem előtte elhaladva kell végrehajtania (3. számú ábra).

A tapasztalat szerint a kanyarodást a járművezetők szabályosan hajtják végre, de az egyenesen haladni szándékozó, vagy a jobbra kis ívben kanyarodni szándékozó járművek ennél a jelzésnél sokszor megállnak, pedig a KRESZ szerint ez a jelzés nem tiltja sem az egyenesen haladást, sem a jobbra kis ívben történő kanyarodást a rendőrnek jobbról érkező járműveknek.

Ez nem jelent alapvetően veszélyt a forgalomirányításkor (csak ha a megállás hirtelen történik), de lassítja a forgalmat, csökken a forgalom dinamizmusa. Ezért figyelmet fordítunk arra, hogy a rendőrtanulók, ha látják, hogy a járművezető a szabad jelzés ellenére lassít, akkor maga előtt a gyorsító jelzést alkalmazva jelezze a járművezetőnek, hogy haladjon át a kereszteződésen az egyébként szabad jelzésen.

A másik kevésbé ismert jelzés a rendőrnek balról érkezők balra kanyarodását segítő jelzés (4. számú ábra). A kanyarodók ebben az esetben is tudják, hogy a balra kanyarodást ennél a jelzésnél a rendőrt nem megkerülve (a rendőr előtt) kell végrehajtaniuk. De gyakran előfordul, hogy a jelzésnél balra kanyarodó jármű vezetője a rendőr előtt megáll, és méltatlankodik, hogy miért kell balra kanyarodnia, amikor egyenesen szeretett volna tovább haladni. Ez kényes szituáció, mivel a kereszteződésben kanyarodás közben megálló járművezetőnek kell elmondani, hogy a jelzés nem tiltja sem az egyenesen haladást, sem a jobbra kis ívben történő kanyarodást, viszont jelen esetben szabálysértést követ el, és ezzel feltartja a forgalmat.

A másik tipikus hiba, hogy az esetek jó részében a rendőrnek szemből érkező járművek jobbra kis ívben a tilos jelzés ellenére elkanyarodnak. Ez már súlyos veszélyt rejt magában, mivel a balról érkező járművet a rendőri jelzés arra utasítja, hogy a kanyarodást a rendőr előtt hajtja végre, így a szemből érkező is el kíván fordulni. Bár nagyobb kereszteződésekben erre van elég hely, kisebb kereszteződéseknel a járművek nem férnek el. A KRESZ rendelkezései egyértelműek, ennél a rendőri karjelzésnél a kereszteződésen áthaladni csak a rendőrnek balról érkezőnek lehet, minden más irányból érkező járműveknek tilos áthaladniuk a kereszteződésen. Forgalomirányító versenyeken is felmerül a kérdés, hogy a forgalom dinamizmusának fenntartása érdekében amennyiben van helye a szemből érkező járműnek a jobbra kis ív-

ben történő kanyarodáshoz, a rendőr valamilyen jelzéssel engedélyezze, segítse. A jelenlegi szabályozás mellett a rendőr nem bírálhatja felül a KRESZ-ben foglalt jelzéseket. Ezen kívül problémát okozna, hogy a rendőrrel párhuzamosan, a rendőrrel szemközti torkolatban áthaladó gyalogosok és a rendőr által a szemből érkezőknek engedélyezett, jobbra kis ívben kanyarodás esetén, kijelölt gyalogos-átkelőhely hiányában, hogyan alakulna az elsőbbségi viszony a gyalogos és a jármű között.

Természetesen más a probléma jellege abban az esetben, amikor a jobbra kis ívben kanyarodás járdaszíggel leválasztott kanyarodósávban történik. Ebben az esetben a járművek jobbra kis ívben történő kanyarodása a karos forgalomirányító jelzésekkel nem vagy csak nehezen szabályozható.

Speciális eset, amikor a rendőrök a karos forgalomirányítást párban hajtják végre. Nagyobb kereszteződésekben, ahol a láthatóság, illetve a nagy távolságok miatt páros forgalomirányítás történik, újabb érdekes szituáció állhat elő. A balra történő kanyarodás esetén amennyiben a rendőr karjelzéssel segíti a kanyarodást, a rendőr előtt balra kanyarodó jármű vezetője a kanyarodáskor szembe kerül a páros forgalomirányításban részt vevő másik rendőrrel. Ezt a járművezetők egy része a KRESZ szerinti, számára tilos jelzésnek véli, de a kereszteződésből a járműnek ki kell haladnia. A páros forgalomirányítás is egy kereszteződésre vonatkozik, így balra nagy ívben kanyarodáskor hiába fordult már el a jármű akár 90 fokban is, a másik rendőr jelzését is az eredeti haladási irányához képest kell értelmeznie. A rendőrnek gyakran ebben az esetben is valamilyen jelzést kell alkalmaznia, hogy a járművezető annak ellenére, hogy szembe halad a rendőrrel, a kereszteződést elhagyja. Ezt azonban csak akkor tudja megtenni, ha a kanyarodó jármű eredeti haladási irányával szembe érkezőket megállítja. Ez a forgalomirányítók elkülönítését, szeparálását jelenti, ami biztonságos ugyan, de csökkenti a forgalom dinamikáját.

Érdekes az a jelenség is, hogy amíg a kereszteződés forgalmát fényjelző készülék irányítja, a tilos jelzésnél a járművek többnyire megállnak a megállás helyét jelző útburkolati jelnél, vagy a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt, addig ugyanabban a kereszteződésben a rendőri forgalomirányítás esetén nem tesznek eleget a kötelezettségüknek: a tilos rendőri jelzés ellenére nem állnak meg a kötelező megállás helyét jelző vonalnál, a gyalogos-átkelőhely előtt, ráhajtanak az utat keresztező kerékpárút útburkolati jelére. Ezzel azonban zavarják, rosszabbik esetben akadályozzák a szabad jelzéssel áthaladó gyalogosokat, a szabad jelzéssel kanyarodó járműveket, az üttesten útburkolati jellel átvezetett kerékpárúton szabályosan közlekedő kerékpárosokat.

Hajdú Anita rendőr zászlós tapasztalatai

Rendszeresen megosztják velem tapasztalataikat a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztályának járőrei, akikkel a gyakorlatokon, versenyeken, biztosításokon, képzéseken találkozom. A forgalomirányítást napi, heti rendszerességgel végző szakemberek véleménye és tapasztalata alapvetően nem tér el az enyémtől.

„A BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály Forgalomfelügyeleti és Biztosítási Osztály Motoros Alosztálynál teljesítek szolgálatot 2009. október óta. 2003. január hónapban végeztem a Szegedi Rendészeti Szakközépiskolában, majd február 1-jén szereltem fel közrendvédelmi járőrként az Orosháza Rendőrkapitányság Közrendvédelmi Alosztályra. 2003 tavaszán indult a megyei szintű forgalomirányító verseny, amelyen részt kívántam venni. Mivel előtte még nem nagyon irányítottam forgalmat, nem volt tapasztalatom, csak az iskolában oktatott tudással rendelkeztem, belevágtam a felkészülésbe, gyakorlásba. A felkészülésben nagy segítségemre volt Kiss Rozália rendőr főhadnagy baleset-megelőzési előadó, aki számos megyei és országos versenyen ért el első helyezést. Első pillanattól kezdve szeretek forgalmat irányítani, sokat gyakoroltam, ennek során minden évben elindultam a megyei versenyen, ahol egyéni és páros irányításban második és harmadik helyezéseket értem el. 2009. október hónapban szereltem fel budapesti szolgálati helyemre. Budapest pont az ellentéte a korábbi tapasztalataimnak. Egy kisvárosban irányítani sokkal könnyebb, egyszerűbb, kisebb a kereszteződés, nincsenek villamosok, a járművezetők türelmesebbek. Korábbi tapasztalataim után érdeklődéssel vágtam bele a pesti irányításba. Csodálkozva tapasztaltam, hogy az emberek többsége nem érti, hogy mit »mutogatok«, mivel a KRESZ-könyvben leírtakat nem tudják a valóságban értelmezni. Ugyanakkor könnyen belerázódtam a fővárosi irányításba, a nagy kereszteződések világába. Részt vettem a 2012-ben és 2013-ban kihirdetett, Budapesten megrendezett egyéni és páros forgalomirányító versenyen. A versenyt pozitív tapasztalatokkal és mindkét kategóriában első helyezéssel zártam. Ezt követően részt vehettem az országos forgalomirányító versenyen, amelyet a rendőrnapon rendeztek meg. Az országos versenyen 2012-ben második helyezést értem el. A tapasztalatom, hogy a járművezetők nem vagy csak kevéssé ismerik a rendőri karjelzéseket. Mit lehet ez ellen tenni? Személyes tapasztalataim szerint semmit, mert az emberek nagy részét nem is érdekli a karjelzés, azon vannak, hogy a kereszteződést minél hamarabb elhagyják.

A tanuló vezetőket több alkalommal kellene elvinni olyan helyre, ahol rendőri irányítás van.”

Felmérés

A Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya munkatársainak segítségével felmérést készítettem: a járművezetőknek az általam tapasztalt kritikus szituáció nyomán feltett kérdésre kellett válaszolniuk. Tekintettel arra, hogy a kérdőívet a forgalom-ellenőrzéskor megállított járművezetőkkel töltöttük ki, azon csak két kérdés szerepelt. Az egyik kérdés a karjelerősítő rendőri karjelzésre, a másik a képzésre vonatkozott.

A kérdőív

Első kérdés:

A forgalomirányító rendőr a következő jelzést mutatja önnek. Kanyarodhat ön a járművével a képen szereplő szituációban jobbra kis ívben?

- 1. Igen, a jelzés a jobbra kis ívben való kanyarodást nem tiltja, mivel balról nem jöhet jármű.*
- 2. Nem, ennél a jelzésnél nem haladhatok be a kereszteződésbe.*
- 3. Csak akkor, ha nincs a másik irányból (jobbról) érkező, balra nagy ívben kanyarodni szándékozó jármű.*



Második kérdés:

Találkozott-e a gépjárművezetés tanulása idején a forgalomban történő gyakorláskor rendőri karos forgalomirányítással?

- 1. Igen*
- 2. Nem*

Eredmények

A kérdőívet száz járművezető töltötte ki, akiknek volt valamilyen vezetői engedélyük. Annak ellenére, hogy a minta nem tekinthető reprezentatívnak, az eredmények sajnos igazolták a feltevést, azaz a járművezetők nem vagy rosszul tudják a szabályokat.

Az első kérdésre a száz megkérdezettből mindössze harmincan adtak helyes választ, vagyis a kettes számút, azazhogy a képen látható jelzés esetén a járművel nem lehet behaladni a kereszteződésbe.

A megkérdezettek közül hatvannégyen az egyes választ jelölték meg helyesként, azaz szerintük a rendőrnek balról érkezők kanyarodást segítő jelzése a rendőrrel szemben érkezők részére nem tiltja a jobbra kis ívben kanyarodást. Tapasztalatom szerint ezt még a „hivatásos” járművezetők, autóbuszvezetők, taxisok, tehergépkocsi-vezetők is rendszeresen rosszul tudják (vagy nem tartják fontosnak), azaz elkanyarodnak jobbra kis ívben.

A harmadik, szintén helytelen választ hatan választották: elkanyarodhat jobbra kis ívben, de csak akkor, ha nincs jobbról érkező, balra kanyarodó jármű.

Összességében a megkérdezettek hetven százaléka rossz választ adott arra a kérdésre, amely a KRESZ-ben található legmagasabb szintű jelzésre vonatkozott. Nyilvánvaló, hogy ez a helyzet nem tekinthető elfogadhatónak.

A második kérdésre adott válaszok szerint a megkérdezettek negyvennégy százaléka találkozott a gépjárművezetés tanulása idején a forgalomban történő gyakorlás közben rendőri karos forgalomirányítással. Ez a szám kifejezetten magasnak tűnik, tapasztalatom szerint azonban azok, akik nem Budapesten tanultak vezetni, kisebb valószínűséggel találkozhatnak karos forgalomirányítással. Szintén nem tekinthető reprezentatívnak az a saját „közvélemény-kutatásom”, amelyben minden általam oktatott csoportot megkérdeztem a járművezető-képzés idején szerzett tapasztalataikról. A megkérdezettek legfeljebb tíz-tizenöt százaléka találkozott a képzés során rendőri forgalomirányítással, és ők is többnyire Budapesten tanultak meg járművet vezetni.

Azok, akik az oktatás alatt találkoztak rendőri forgalomirányítással, az első kérdés esetében egy kicsit jobban teljesítettek: negyven százalékuk válaszolt helyesen, de ez sem elfogadható arány.

Azt a kérdést, hogy a járművezetők miért követnek el szabályszegést karos forgalomirányítás észlelésekor, több oldalról lehet megközelíteni.

Az okok egyike a felmérés alapján az, hogy a járművezetés tanulása idején a járművezetők nem találkoznak karos forgalomirányítással. Emiatt a jelzéseket fényképről, videóról, illetve az oktató tanteremben történő bemutatásakor ismerik meg. A gyakorlatban azonban nem találkoznak vele, és bár ismerik a jelzéseket, amikor először találkoznak rendőri forgalomirányítással, nem biztos, hogy azonnal felismerik a jelzéseket. Az új szituációban a rendőri karjelzést észlelve viszonylag rövid idő áll rendelkezésre annak értelmezésére és a jelzés szerint meghatározott közlekedési magatartás végrehajtására. Pozitív ta-

paszlatatom, hogy a forgalomirányítás során egyes autósiskolák tanulói rendszeresen megjelennek az általunk irányított kereszteződésben, és jól látható, ahogy az oktató magyaráz a tanulónak. Megállítottuk és megkérdeztük a különböző autósiskolák oktatóit a forgalomirányítás helyszínén, hogy a karos forgalomirányítás miatt jártak-e az adott útvonalon. Bár volt olyan válasz is, hogy a közeli tanpálya miatt járt arra, vagy azért, mert vizsgaútvonal, a többség elmondta, hogy kifejezetten azért járt arra többször is a tanulóvezetővel, hogy a gyakorlatban is láthassa a rendőri karos forgalomirányítást.

A másik lehetőség azonban tapasztalataim szerint gyakoribb, e szerint a járművezetők nem is ismerik a KRESZ szabályozását a karos forgalomirányítás vonatkozásában. Amikor például a rendőrnek balról érkezők balra kanyarodását segítjük karos forgalomirányító jelzéssel (3. számú ábra), a szemből jobbra kis ívben kanyarodóknak külön megállj jelzést kell adnia a rendőrnek, annak érdekében, hogy ne hajtsanak be a kereszteződésbe. Ezen a járművezetők rendszeresen értetlenkednek, és ha a tiltás ellenére mégis behajtanak a kereszteződésbe, a járőrök megállítják őket. Minden esetben arra hivatkoznak, hogy ez a rendőri karjelzés nem tiltja a jobbra kis ívben kanyarodást.

Külön kategória azon járművezetők köre, akiknek nem a KRESZ ismeretével van gondjuk, hanem a forgalomirányító rendőr iránt tanúsítanak sokszor agresszív magatartást. Számukra nem elfogadható, hogy a kereszteződés forgalmát rendőr irányítja, ezért a rendőr jelzéseit figyelmen kívül is hagyják. A forgalmi torlódásért a rendőrt okolják akkor is, ha a kereszteződés után is torlódás van, azaz a probléma nem a rendőr által irányított kereszteződésben keletkezett. Felháborítja őket, hogy a forgalomirányító rendőr miért nem a „*bűnözőket hajkurássza*”, miért nem egy másik kereszteződésben irányít. Számára az útkereszteződésben álló rendőr nem észrevehető, nem jó jelzéseket ad, azokat is rossz sorrendben, rossz ütemben, sőt kétségbe vonja a kereszteződésben álló rendőr jogosultságát a forgalomirányításra. Ennek a véleményének az ilyen járművezető gyakran hangot is ad, mindezt a kereszteződésben megállva, a forgalmat akadályozva. Ez is lassítja rendőri forgalomirányítás során a forgalmat, hátrányt okoz a többi közlekedőnek.

Feladatok

A különböző rendőri feladatok során szükségessé váló karos forgalomirányítás biztonságos végrehajtása, a közlekedés dinamikájának fenntartása, a hatékonyság növelése érdekében van még teendő. Minden közterületen szolgál-

latot teljesítő rendőr részére már a szakközépiskolai képzés során biztosítani kellene a karos forgalomirányítás gyakorlati elsajátításának lehetőségét. Ez a rész-szakképesítésű rendőrök és az iskolarendszeren kívüli oktatásban részt vevők esetében jelenleg nem, de a nappali képzésben részt vevőknél is csak részben valósul meg. Szükség lenne gyakorlati képzés keretében évente-kétévente az ismeretek felelevenítésére. Tapasztalatom szerint a gyakorlott szakember segítségével végrehajtott egy-két órás gyakorlás is látványos előrelépést jelent.

A közúti közlekedésben részt vevők számára is az oktatás az előrelépés módja. A különböző járművezetői tanfolyamokon az elméleti képzésnél „*a mechanikus szabályismeret helyett, a szabályok készségszintű alkalmazását kell elsajátítani*”⁶. Ennek feltétele, hogy a képzés idején a tanulók ne csak a kereszteződésen kívüli, „madártávlatból” készült rajzokon ismerhessék meg a rendőri karjelzéseket, azok jelentését, hanem a közlekedő szemszögéből készült fényképek, videók segítségével is. Sokat segíthetnek a situációs gyakorlatok, amikor az oktató bemutatja a különböző jelzéseket, a tanulók pedig gyalogosan szimulálva a járművek közlekedését, a jelzéseknek megfelelően közlekednek a kialakított situációs kereszteződésben. A legjobb megoldás természetesen az, amikor a gyakorlati oktatás során a tanuló éles helyzetben, a közúton találkozik rendőri karos forgalomirányítással. Erről pozitív példaképp már említettem a budapesti lehetőséget, amikor a különböző autósiskolák oktatói a tanulókkal tervezetten útba ejtik a karos forgalomirányítás helyszínét. Sajnos egyéb esetekben a szerencsén múlik, hogy a járművezetői oktatás idején az adott helyen van-e rendőri forgalomirányítás.

Előrelépés lehet az Iskola rendőre program, ha az ebben részt vevő rendőrök már az iskolában meg tudják ismertetni a rendőri jelzéseket a tanulókkal. A baleset-megelőzési bizottságok és az oktatási intézmények együttműködése egyre szorosabb, egyre több iskolás vesz részt a különböző közlekedésbiztonsági, baleset-megelőzési programokon. Az ORFK Országos Baleset-megelőzési Bizottság adatai szerint az Iskola rendőre programhoz a 2013–2014-es tanévben eddig 2876 oktatási intézmény csatlakozott.

A tanévkezdési kampány keretében pedig az iskolák környékén kiemelt rendőri jelenlét segíti a kijelölt gyalogos-átkelőhelyeken és az útkereszteződésekben a zavartalan, biztonságos gyalogosközlekedést. Ezekben a helyeken nemcsak a gyermekek, hanem a szülők és minden más közlekedő is tervezet-

⁶ Major Róbert: Az oktatás és a nevelés szerepe a közlekedésbiztonság megeremítésében. In: Hautzinger Zoltán – Verhóczki János (szerk.): Sodorvonalon. Tanulmányok Virányi Gergely 60. születésnapja tiszteletére. Magyar Rendészettudományi Társaság, Budapest, 2012, 196. o.

ten találkozhat a rendőri forgalomirányítással, szerezhethet gyakorlati tapasztalatot. A rendőri vezetőknek fokozott körültekintéssel kell kiválasztaniuk azon kollégákat, akik az iskolákban, az iskolák közelében megjelennek, hiszen az új, különleges ismeretekre igen fogékony gyermekek nagy érdeklődéssel figyelik őket, meghatározó élményt jelentenek e találkozások, ami nagymértékben befolyásolhatja a rendőrségről kialakult képüket.

Végezetül megjegyzendő, hogy a látványos eredmény legfontosabb feltétele a közlekedési kultúra fejlődése lenne. A másik közlekedő iránti türelem, tolerancia nemcsak biztonságosabbá, hanem gördülékenyebbé is tehetné a közlekedést. Az együttműködés – akár a forgalomirányító rendőrrel – elengedhetetlen feltétele a biztonságos közúti közlekedésnek.