



A körzeti megbízott közlekedésrendészeti feladatainak története

The History of the Neighbourhood Police Officer's Traffic Policing Tasks

Papp Dávid

mesteroktató, rendőr őrnagy
Nemzeti Közszolgálati Egyetem,
Rendészettudományi Kar
papp.david@uni-nke.hu



Major Róbert

Dr. PhD, tanszékvezető, egyetemi docens, rendőrségi tanácsos, rendőr ezredes
Nemzeti Közszolgálati Egyetem,
Rendészettudományi Kar
major.robert@uni-nke.hu



Absztrakt

Cél: Jelen tanulmány rendeltetése, hogy bemutassa a körzeti megbízotti szolgálati forma komplex közlekedésrendészeti feladatrendszerének fejlődés-és változástörténetét.

Módszertan: A szolgálati forma kezdeti időszakával kapcsolatban számos, a kritikát sem mellőző, a szolgálati forma eredményeit értékelő és fejlődési lehetőségeit firtató írás látott napvilágot a korabeli szakemberek tollából, melyek a közlekedésrendészeti feladatok kapcsán is hasznos információval szolgálnak. Mindemellett a szolgálati forma létezése során ezidáig négy körzeti megbízotti szabályzatot élt meg, melyek a szolgálati forma alapelveinek tiszteletben tartása mellett – hol kisebb, hol nagyobb mértékben – változtattak a közlekedésrendészeti feladatok szabályain. Módszertanát tekintve a mű dokumentumelemzésen alapszik, a szakirodalom mellett a körzeti megbízotti szabályzatok is elemzésre kerülnek a történeti és rendszertani feldolgozás módszerével.

Megállapítások: A körzeti megbízotti szolgálati formát annak 1954-es bevezetésétől áthatja a feladatok összetettsége, sokoldalúsága. Hatványozottan igaz ez a közlekedésrendészeti feladatokra, ugyanis a körzeti megbízottakra a kezdetektől komoly nyomás hárul a balesetelemzésből adódó „3E” (Education – felvilágosítás, oktatás, nevelés; Enforcement – közúti ellenőrzés; Engineering – forgalomszervezés) valamennyi elemét illetően. Ugyanakkor a közúti közlekedés mellett kezdetekben komoly hangsúlyt kapott a vasúti, vízi és légiközlekedés rendszete, melyből a vasúti és légi közlekedés feladatai árnyaltabban ugyan,

de ma is léteznek, míg a légi közlekedéssel kapcsolatos teendők 2016-ban kikerültek a jelenleg hatályos szabályzatból.

Érték: A szolgálati forma közlekedésrendészeti feladatrendszerét érintő fejlődés- és változástörténet áttekintésének eredményeként következtetéseket vonhatunk le a jelenlegi működés rendeltetésszerűségét és eredményességét illetően.

Kulcsszavak: körzeti megbízott, közlekedésrendészet, történelem, változástörténet

Abstract

Aim: The purpose of this study is to present the history of the development and change of the complex system of traffic policing tasks of the neighbourhood police officers' form of service.

Methodology: In connection with the initial period of the form of service, several writings have been published by contemporary experts, which provide useful information on traffic policing tasks. Besides, during the existence of the form of service, four neighbourhood police officers' regulations have been used so far, which have changed the rules of traffic policing tasks to a lesser or a greater extent with respecting the principles of the form of service. In terms of methodology, the work is based on document analysis, in addition to the literature, the neighbourhood police officers' regulations are also analyzed, using the method of historical and systematic processing.

Findings: Since its introduction in 1954, the form of neighbourhood police officers' service has been imbued with the complexity and versatility of the tasks. This is especially true for traffic policing tasks, as neighbourhood police officers have been under severe pressure from all the elements of the "3E" (Education, Enforcement, Engineering) resulting from accident analysis. At the same time, in addition to road transport, the rail, water and air transport policing initially received a lot of emphasis, of which the tasks of rail and air transport still exist today, while in 2016 the tasks related to air transport were removed from the current regulations.

Value: As a result of the review of the history of development and change concerning the system of tasks of the traffic policing, we can draw conclusions regarding the purposefulness and effectiveness of the current operation.

Keywords: neighbourhood police officers' form of service, traffic policing, history, change history

Bevezetés

Már 1953-ban, a körzeti megbízotti szolgálati forma elődjeként említhető területfelelősi rendszer kapcsán is megfogalmazódtak bizonyos alapelvek (Falus, 1953), melyek a mai napig meghatározzák a szolgálat ellátást. Ilyen a személyes felelősség elve, aminek lényege, hogy a területfelelős, később a körzeti megbízott személyesen felel többek között a rábízott terület közlekedésrendjéért, közlekedésbiztonsági helyzetéért. A mai körzeti megbízottak közlekedésrendészeti feladatai tehát egészen a szolgálati forma elődjénél gyökereznek (Tihanyi & Papp, 2022a). A körzeti megbízotti szolgálati forma 1954-es bevezetését követően már 1955-ben napvilágot látott a körzeti megbízottak feladatainak csoportosítása, rendszerbe foglalása, elsőként Szüle Károly tollából. Szüle kifejezetten a nagyvárosi körzeti megbízottakra vonatkoztatta feladatrendszerét, melyben az általános közrendvédelmi feladatok között kapott helyet a közlekedési szabályok betartatása (Szüle, 1955).

A szolgálati forma alapvető rendeltetése (a lakossággal való kapcsolattartás) és a felismerés, miszerint a közlekedési balesetek számának és kimenetele súlyosságának csökkentése csak a társadalmi erők bevonásával lehet sikeres, komoly balesetmegelőzési szerepet hárított a körzeti megbízottakra. A civil társadalom baleset-megelőzéssel kapcsolatos aktivitása, a közlekedési fegyelem belülről fakadó igénye a rendőrség közlekedési nevelő jellegű propagandájának széles körűvé válásával öltött érezhető formát, mérhető eredményekkel. A polgári lakosság felismerte, hogy érdekelt a közlekedési balesetek megelőzésében, és az együttműködés eredményeként – részint rendőrségi kezdeményezéssel és lakossági támogatással, részint pedig lakossági kezdeményezéssel és rendőrségi támogatással – különböző, kifejezetten a baleset-megelőzést célzó mozgalmak születtek¹. Emellett megjelent a „közlekedés társadalmi ellenőre” státusz, ami – néhány lényegi különbség mellett – az önkéntes rendőri tevékenység egyik formájaként funkcionált. Míg a körzeti megbízott munkáját segítő önkéntes rendőr

1 A felelősségre vonás fokozása, az üzemorvosok, pedagógusok és az egyes civil szerveződések, csoportok vezetői (például úttörő csoportvezetők) által kifejtett oktató-, nevelőmunka (melyet a rendőrség által kiadott anyagok alapján teljesítettek) mellett életre kelttek olyan programok, mint a „Vezess baleset nélkül” vagy a „közlekedést segítő” mozgalma. Előbbi az ország közlekedési vállalatainak szólt, lényege pedig az volt, hogy amelyik vállalat gépkocsiveetői a legkevesebb balesetet okozzák a megtett kilométerekhez képest, negyedévente megkapják a rendőrség vándorzásliját. Utóbbi 10 és 18 éves kor közötti iskolásokat érintett, akik a reggeli órákban, rendőrökkel együtt, önkéntesen ellenőrizték iskolatársaik (akkoriban pajtásaik) közlekedését, és a szabálytalanul közlekedőket figyelmeztették vagy nevüket felírták. A felírt diákok szülei és/vagy iskolái figyelmeztető, figyelemfelhívó levelet kaptak a rendőrségtől. A közlekedési rendőrök mellett a körzeti megbízottak is oroszlánrész vállaltak a mozgalmak sikeres működtetésében, jó példa erre, hogy Budapest I. kerületében ekkoriban minden körzeti megbízottnak volt „közlekedést segítő” iskolása.

számos sokrétű feladata közül egy volt a közlekedésrendészeti tevékenység, addig a közlekedés társadalmi ellenőre a közlekedésrendészeti rendőr mellett, fő szabály szerint kizárólag közlekedésrendészeti feladatokat látott el, és kivételes esetben intézkedhetett egyéb jellegű szabálysértés vagy bűncselekmény észlelése esetén, de akkor is csak a közúton. Egyéb területen észlelt jogsértő cselekménnyel kapcsolatban intézkedést kezdeményezhetett. Az önkéntes rendőrrel ellentétben – aki kizárólag a körzeti megbízott általános vagy konkrét utasításainak tett eleget – a közlekedés társadalmi ellenőre saját elhatározásból is intézkedhetett (Barát, 1956). Ez idő tájt az önkéntes rendőrök száma országosan meghaladta a tízezer főt (Pócze, 1956). Az önkéntes rendőrök jelentősége és sokoldalú alkalmazhatósága a későbbiekben is napirenden volt. Az önkéntes rendőrök a gyalogos- és járműforgalomban egyaránt ellenőrizhették a közlekedési szabályok betartását, és szükség esetén figyelmeztetéssel élhettek. Emellett szorgalmazták az önkéntes rendőrök bevonását a közúti közlekedési balesetek helyszínének biztosításába, a tanúk felkutatásába, a sérültek elszállításába és a forgalom elterelésébe (Patkoló, 1959).

Közlekedésbiztonsági helyzet

A korabeli beszámolók a rendőrség közlekedésrendészeti munkáját – elsősorban a közúti közlekedési balesetek számának kedvező alakulására alapozva – folyamatos és egyenletes fejlődéssel jellemezték. A Központi Statisztikai Hivatal 1938-as évről szóló zsebkönyve (Mike, 1938) szerint 9591 közúti közlekedési baleset történt az országban. A balesetek száma 1951-ben 7233-ra, 1952-ben 6873-ra, 1953-ban 5793-ra, 1954-ben 5388-ra, 1955-ben 5135-re csökkent és továbbra is hasonló tendenciát mutatott. Az eredmények kiváltképp azért voltak biztatók, mert a baleseti szám csökkenése a gépjárműpark rohamos bővülése mellett következett be. A közúti forgalomban részt vevő gépjárművek száma ugyanis 1956 szeptemberében meghaladta az 1938-as gépkocsiállomány kétszeresét², és elérte a motorkerékpár állomány tizenegyszeresét. Az értékelésnél ugyanakkor szerepet kapott a fényes eredményeket némileg beárnyékoló tényekkel kapcsolatos számadás is. Az 1955-ös évben ugyanis a közlekedési balesetek helyszínén, azok következtében 400 ember vesztette életét, amellel 2000 fő súlyosan megsérült, továbbá összesen mintegy tízmillió forintnyi kár

2 Magyarországon 1956. január 01-jén 9845 db személygépkocsit tartottak nyilván, ennek közel 80%-a (7729 db) állami, míg 2116 db magán tulajdonban volt (URL1). A tehergépkocsik és motorkerékpárok számát illetően a szerzők nem találtak adatokat.

keletkezett³ (Barát, 1957). A korabeli szakirodalmat szemlélve egyértelműen megállapítható, hogy a balesetmegelőzési tevékenység mellett kiemelkedő jelentőséggel bírt a balesethelyszínelés fejlesztése és az azzal kapcsolatos szakmai tapasztalatok megosztása.

A közlekedés biztonsága érdekében tett erőfeszítések eredményesnek látszottak, azonban a látszat valóságtartalmát rendkívül nehéz, sőt lehetetlen ilyen távlatból megítélni. A korabeli szakirodalmi források (például Barát, 1957) ugyanis utalnak arra, hogy a rendőri vezetők átértézték a közlekedésbiztonság javításának fontosságát, ami természetesen akkoriban is eredménykényszerrel járt együtt. A bevezetett intézkedések hatásfokát a közlekedési (elsősorban közúti) baleseti mutatók alapján ítélték meg. A statisztikai szemlélet és az emberi találmányosság természetesen azt eredményezte, hogy megkezdődött a „kozmetikázás”, így a számokban kimutatott eredmények nem minden esetben fedték a valóságot. Jó példa erre Pócze Tibor r. vezérőrnagy, miniszterhelyettes 1956. augusztusában tett megállapítása és azzal kapcsolatban megfogalmazott elvárása, miszerint *„Az elmúlt fél évben az ország területén tovább csökkent a balesetek száma: 312 balesettel volt kevesebb, mint az elmúlt év azonos időszakában. A fővárosban még ennél is nagyobb arányú volt a csökkenés, itt elérte a 23%-ot. A balesetek kimenetelét vizsgálva meg kell azonban állapítani, hogy a halálos balesetek száma csupán hárommal csökkent, a súlyos balesetek száma 34-gyel emelkedett és több, mint 250-nel kevesebb sérülés nélküli baleset történt. Mit mutatnak ezek a számok? Azt, hogy a csökkenés ellenére a balesetek terén egyáltalán nem megnyugtató a helyzet. A balesetek kimutatásánál egyes szerveink nem tüntetik fel azokat a baleseteket, amelyeknél a nyomozást megtagadják, hanem csak azokat az eseteket mutatják ki, amikor nyomozást folytattak. Ezt a gyakorlatot haladéktalanul fel kell számolni. Nincs szükségünk a statisztikával való manőverezésre! Felelősségre fogjuk vonni azokat a vezetőket, akik a közlekedési balesetekről helytelen képet adnak.”* (Pócze, 1956). A kritikai észrevételek nyomán a közlekedési balesetek statisztikai kimutatásának jelentősége felértékelődött, annak elveivel, módszereivel és azok egységes alkalmazásával kapcsolatban professzionális szakmai munka vette kezdetét. A statisztikákra a balesetek elkerülésének fontos eszközeként tekintettek, és megszületett az a nézet, miszerint a balesetek bekövetkezésének tényezői (ember, jármű, úttest⁴) a megfelelő statisztikákból levont következtetések alapján végrehajtott munkaszervezés mellett pozitívan befolyásolhatók (Pella, 1957). Mindezek mellett

3 Jogosan merül fel a kérdés, hogy mit is jelentett ez akkoriban. Az állami szektorban az átlagbér 1955-ben 1141 forint volt (URL2). Egy motorkerékpár 1956-ban 7000 forintba került (URL3).

4 Ma már környezet.

az 1956-os évre mind a mai napig egyfajta etalonként tekintenek a közlekedési balesetek számát illetően. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy a baleseti statisztikai mutatók terén 2020-ban megjelenő eredményeket rögtön 1956-hoz hasonlították, és megállapították, hogy a járművek számának jelentős emelkedése⁵ ellenére a 2020-as év hasonló, de az 1956-ostól így is kissé elmaradó eredményeket hozott. Nyilvánvaló, hogy az említett eredmények kapcsán számottevő jelentőség tulajdonítható a koronavírus-járványnak, valamint az azzal járó, a szabad mozgás és tartózkodási hely szabad megválasztásának alapvető jogát erőteljesen korlátozó intézkedéseknek, azonban az 1956-os őszi eseményeiről sem szabad megfeledkeznünk, ugyanis feltételezhető, hogy az október 23-i eseményeket követően nem készült megbízható statisztika a közlekedési baleseteket illetően. Ennek köszönhetően az év utolsó két hónapja nagy valószínűséggel nem jelent meg az éves baleseti statisztikában. Ennek fényében az 1956-os év „eredményei” – amellet, hogy vitathatók – korántsem említhetők a balesetmegelőzési tevékenység kizárólagos gyümölcseként.

Az 1956-os év őszére a körzeti megbízottak jelentős erőfeszítéseket tettek baleset-megelőzés terén. Az ötvenes évek közepén gyökerezik a balesetmegelőzési előadások hagyománya. A közlekedést segítő iskolások foglalkoztatása mellett ugyanis erre is nagy hangsúlyt fektettek a körzeti megbízotti szolgálati formára valamilyen formában ráhatással bíró vezetők. Jó példa erre Veszprém megye, ahol a körzeti megbízottak jelentős része tartott előadást a közlekedési szabályok betartásáról, ki-ki a saját területén, vagy ahogy azt ma nevezzük, működési körzetében (Nagy & Rózsás, 1956). A forradalmi események miatt a körzeti megbízottakat összevonták, karhatalmi egységekbe szervezték. A felüggesztett szolgálati formát a rendőrség 1957-ben újraszervezte.

Az 1956-os események nemcsak a rendőrség és azon belül természetesen a körzeti megbízottak közlekedésrendészeti munkáját érintették, sőt rövid időre ellehetetlenítették, hanem a közlekedési infrastruktúrára is jelentős negatív hatást gyakoroltak. A fővárosban a villamos felsővezetékek 70%-a tönkrement vagy megrongálódott, a villamos és trolibusz gépjárműpark jelentős része megrongálódott, a gépkocsi állományból mintegy 3000 darab használhatatlanná vált vagy kikerült Ausztriába. Budapesten csaknem valamennyi forgalomirányító fényjelző készülék megrongálódott, 145 lámpás terelőoszlop megsemmisült vagy kidőlt, és hasonló sorsra jutott több száz fővárosi és vidéki jelzőtábla is. Többek között ennek köszönhetően felismerésre került a rendőrség baleset-megelőzés terén folytatott tevékenységének egyoldalúsága, mely szinte kizárólag a fegyelmezett közlekedésre nevelésre koncentrált, ami mellett háttérbe szorult

5 Körülbelül százszoros járműpark növekedés.

a közlekedés rendje és zavartalansága biztosításának igénye⁶. Az 1956-os események azonban az infrastruktúra mellett a közlekedési fegyelemre is negatív hatással voltak, és annak jelentős meglazulását eredményezték (Barát, 1957).

A körzeti megbízottak közlekedésrendészeti feladatai 1957-ben olyannyira hangsúlyosak voltak, hogy alapvető elvárásként fogalmazódott meg velük szemben az ilyesfajta tevékenység tervezéséről és végrehajtásáról történő beszámolás és támogatás kérés a települések tanácsainak irányába (Ferenc, 1957).

A korabeli feljegyzések és a szakirodalom alapján okunk van feltételezni, hogy az ekkoriban a vidéki körzeti megbízottól megkülönböztetett városi körzeti megbízottra több közlekedésrendészeti feladat hárult. Úgy tartották, hogy a városi körzeti megbízottak „*nagymértékben járulnak hozzá a közlekedés rendjének megszilárdításához*” (Patkoló, 1958). Ekkoriban gyökerezhetett a közrendvédelmi szolgálati ág közlekedési forgalom-ellenőrzésben ma tapasztalható aktív részvétele, ugyanis a közlekedési helyzetre tekintettel 1958-ban indokoltnak látták a közrendvédelmi szolgálati ág tagjainak erőteljesebb bevonását az ellenőrzésbe. A városi közlekedés helyzetét, valamint a közrendvédelmi szolgálati ág szerepét Tokaji K. András ekkoriban így értékelte: „*Sok problémát okoz nagyvárosainkban a biztonságos és zavar nélküli közlekedés megteremtése. Nem kívánok itt utalni arra, hogy hány ember halálát, súlyos sérülését, talán egy életre szóló rokkantságát, az állam vagy magánosok károsodását idézték elő a közúti balesetek. Az azonban tény, hogy az eddigi helyzeten csak úgy tudunk változtatni, ha közrendvédelmi elvtársaink is még többet foglalkoznak a közlekedésrendészeti kérdésekkel.*” (Tokaji, 1958).

A baleset-megelőzéssel kapcsolatban 1952-ben indult – már említett – társadalmi összefogás nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A rendőrség közlekedésrendészeti és közrendvédelmi állománya – köztük a körzeti megbízottakkal – jelentős erőfeszítéseket tett a helyzet javítása érdekében, azonban – a korabeli rendőri értékelések szerint jobbára a rendőrségen kívül álló, ekkoriban meg nem nevezett okokra visszavezethetően – a helyzet javulása egyelőre váratott magára. A legégetőbb baleseti okként jelentkező ittas járművezetés visszaszorítására irányuló igyekezet mellett nagy hangsúly került a gyermekbalesetek megelőzésére. A Budapesti Rendőr-főkapitányság állománya rendszeresen látogatta az iskolákat előadások, filmvetítések megtartása céljából. A fővárosban ekkoriban két évente jutottak el a rendőrök visszatérően egy-egy általános iskolába. Az 1957-es év különösen aktív volt, ugyanis ekkor 381 filmvetítéssel egybekötött balesetmegelőzési előadás került megtartásra iskolákban és úttörő

6 Az 1950-es évek végén például több, részben vagy egészben a forgalomirányítással foglalkozó szakmai írást találhatunk.

táborokban, amely előadásokon több mint 56 000 gyermek vett részt (Horváth, 1959). A balesetmentes közlekedésre irányuló oktatás, nevelés azonban már ekkor sem csak a gyermekeket érintette. Az úgynevezett balesetelhárítási propagandának az volt a feladata, „*hogyan oktató és nevelőmunkával megteremtse a közlekedési fegyelmet, tudatosítsa a közlekedési szabályokat s ránevelje az embereket arra, hogy vigyázzanak az utcán magukra, gyermekeikre s a járművekre egyaránt. Sőt, ezen túlmenően, segítsék elő, hogy mások is ilyen magatartást tanúsítsanak, aminek következményeként csökkenne a közlekedési balesetek száma*” (Leib, 1959). Mindemellett a 100 000 lakosra jutó közúti közlekedési balesetek száma ekkoriban (1958-ban) 5,3 volt hazánkban, míg a szomszédos Ausztriában 1957-ben 28,7 (Vályi 1959). A Pest megyei adatok alapján 1958-ban a közúti közlekedési balesetek 30%-ában nem történt személyi sérülés (Vályi, 1960). „*A baleset-megelőzés mint rendőri feladat 1972-ben lépett magasabb szintre, amikor is a 2024/1972. számú MT határozattal létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot. A belügyminiszter és a közlekedési miniszter látta el a vezetési, irányítási feladatokat, a rendőrség pedig a végrehajtásban kapott szerepet. Az OKBT 1973. január 1-jén kezdte meg működését, és egészen 1992-ig folytatta. A 2002/1992. kormányhatározatban már a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenység irányítását is a rendőrség kapta feladatul. Ezért az Országos Rendőr-főkapitányság 1992. november 24-én létrehozta a napjainkban is működő Országos Balesetmegelőzési Bizottságot.*” (Mészáros, 2017).

A körzeti megbízotti szabályzatokban nevesített közlekedésrendészeti feladatok

Az első, a körzeti megbízotti szolgálati formára vonatkozó rendelkezéseket egységes formában tartalmazó szabályzat kiadására 1964-ben került sor.⁷ E szabályzat a körzeti megbízott általános feladatai körében intézkedési (intézkedés kezdeményezési) kötelezettséget írt elő abban az esetben, ha a körzeti megbízott illetékességi területének valamely részén a biztonságos közlekedés előfeltételei (jelzőtáblák, fényjelző készülékek, útburkolati jelek) hiányoznak. A szabályzat a körzeti megbízott általános (közúti) közlekedésrendészeti tevékenységén túl – amely természetesen a leghangsúlyosabb volt – három speciális közlekedésrendészeti feladatkört is meghatározott, melyek az alábbiak:

7 12.200/1964 számú Körzetmegbízotti szabályzat.

- 1) vasúti körzeti megbízott,
- 2) folyamrendészeti körzeti megbízott,
- 3) repülőtéri körzeti megbízott.

Az általános vagy közúti közlekedéssel kapcsolatban megfogalmazott elvárások körében szerepelt többek között:

- Körzete közlekedési rendjének, viszonyainak ismerete és az ennek megfelelő balesetmegelőzési tevékenység kifejtése.
- A magas balesetveszéllyel járó területek (például közlekedési csomópontok) ismerete.
- Közúti ellenőrzési tevékenység folytatása (különös tekintettel a mellékútvonalakra), valamint a közlekedés segítése.
- A közút és az ahhoz tartozó jelzőtáblák, fényjelző készülékek, útburkolati jelek állapotának figyelemmel kísérése, forgalomszervezési javaslatlétel.
- A közúti közlekedés körében elkövetett bűncselekmények és szabálysértések megakadályozása. Ennek körében az italmérő helyiségek környezetének rendszeres ellenőrzése és ezáltal az ittas járművezetés lehetőség szerinti megelőzése. Kiemelt figyelem szentelése az elsőbbségre, az előzésre, a személyszállításra, a vezetői engedélyre, valamint a gépjármű fényjelző berendezéseire vonatkozó szabályok betartására.
- Közúti közlekedési baleset helyszínén elsősegélynyújtás, helyszínbiztosítás, forgalomirányítás, a helyszínelő vagy a helyszíni szemlét lefolytató bizottság utasításainak végrehajtása.
- Közterületi helyfoglalások (például építkezések során) ellenőrzése.
- Segítségnyújtás a körzetében működő úttörő közlekedési járőrsoportoknak.

A vasúti körzeti megbízott feladatai közé tartozott többek között:

- Nem közlekedésrendészeti, inkább általános közbiztonsági feladatként jelentkezett, azonban a vasúttal volt összefüggésben a vasúti állomások várótermeinek, pénztárainak és azok környezetének folyamatos figyelemmel kísérése, a gyanúsán viselkedő személyek megfigyelése, a zseblogások, csomaglopások⁸, csempészés megelőzése és a már bekövetkezett jogsértő cselekmények esetén az elkövető felderítése. Ilyen feladatként jelentkezett a segítségnyújtás a vasúti dolgozóknak a közrend, közbiztonság szabályainak betartatásában, különösen a csúcsforgalom idején.
- A működési körzetében lévő vasútvonalak kapcsán leggyakrabban előforduló balesetek helyét, körülményeit illető, valamint a vasúti közlekedésre

8 Leginkább a csomagjukat őrizetlenül hagyó utasok elővigyázatosságra történő figyelemfelhívásával.

vonatkozó jelentősebb szabályok ismerete. Azon hiányosságok felderítése, amelyek baleset bekövetkezéséhez vezethettek és – általában javaslatlétellel – intézkedés azok megszüntetésére. Ennek kapcsán ellenőrizze, hogy a sorompó nélküli átjáróknál a vasúti síneken az áthaladás szabályosan történik-e, megvannak-e a figyelmeztető táblák, és azok jól láthatók-e.

- A közlekedés biztonságát fenntartani hivatott berendezések megrongálásának megelőzése. Segítségnyújtás a MÁV dolgozóknak (kiváltképp pályőröknek, váltókezelőknek) abban, hogy a balesetet előidéző magatartásokat meg tudják akadályozni.
- A mozgó vonatokra történő felugrás és azokról való leugrás, a pályatestek tiltott részein történő átjárás, a pályatesten vagy annak közelében az állatok legeltetése, a pályatesten történő kerékpározás megakadályozása.
- Külön megbízás alapján a vasút területén elkövetett szabálysértések helyszíni bírsággal történő szankcionálása.
- Vasúti baleset esetén a helyszín megjelölése, a nyomok biztosítása, tanúkutatás, a mozdonyvezető nevének és a mozdony számának feljegyzése és azt követően a vonat haladéktalan útjára engedése.
- Külön utasításra részvétel a kormányvonatok útvonalának biztosításában.

A folyamrendészeti körzeti megbízott feladatai és tevékenységellátásának szabályai közé tartozott többek között:

- A hajózási szabályokban előírt rendelkezések ismerete. A vízi járművek és vezetőik okmányainak ellenőrzése. A kompokra vonatkozó szabályok ismerete, ellenőrzése.
- Folyamszakasza hajózási szempontból veszélyes helyeinek megismerése. A baleset előidézésére alkalmas hiányosságok felderítése, azok megszüntetése vagy a megszüntetésre irányuló javaslatlétel.
- A hajóközlekedés biztonságára létesített berendezések megrongálásának megelőzése.
- A motor- és evezős csónakok szabályos közlekedésének biztosítása ellenőrzéssel, intézkedéssel.
- A vízi járművek terhelésének ellenőrzése.
- Intézkedés a vízi járművek ittasan történő vezetése, a horgászat, halászat szabályainak megszegése, valamint a fürdés szabályainak megsértése esetén.
- Lopások megelőzése a fürdőhelyeken.
- Halőrök ellenőrzése.

A körzeti megbízott életének és testi épségének megóvását célzó szabályként került megfogalmazásra, hogy kikötőben éjjel egyedül is teljesíthet szolgálatot, azonban vízi járművet nem használhat.

A repülőtéri körzeti megbízott feladatai közé tartozott többek között:

- A repülésre, ejtőernyős ugrásra vonatkozó szabályok és azok megszegésére vonatkozó okok ismerete.
- A repülőterek szabálysértés előidézésére alkalmas hiányosságainak felderítése, megszüntetése (intézkedéssel vagy javaslattétellel).
- Illetéktelen személyek repülőterre történő belépésének megakadályozása.
- A légi közlekedés biztonságára létesített berendezések megrongálásának megakadályozása.
- Repülések alkalmával a repülőtéri szolgálat tevékenységének figyelemmel kísérése. Hiányosság esetén a repülőtér vezetője figyelmének felhívása annak megszüntetésére.
- A területén rendezett látványos repülések, bemutatók, valamint légi fényképezések és filmezések ellenőrzése.
- A légi járművön történő fegyver, lőszer- és robbanóanyag-szállítás, az arra kiadott engedélyk és az abban foglaltak ellenőrzése.
- Részvétel a területén bekövetkezett légi balesetek helyszínbiztosításában, helyszíni szemléljén.

A repülőtéri körzeti megbízott légirendészeti feladatok ellátását célzó ellenőrzésére kizárólagos hatáskörrel a BM Folyam és Légiközlekedési Osztály rendelkezett.

A második körzeti megbízotti szabályzat kiadására 1978-ban került sor⁹, amely elődjénél helyenként részletesebben szabályozta a közlekedésrendészeti feladatokat. E szabályzatban kifejezésre került az ekkor már évtizedek óta hangoztatott és a normaalkotó meggyőződését tükröző elvárás, a társadalmi erők bevonása a közúti szabályok betartására és ezáltal a közúti balesetek visszaszorítására és a biztonságos közlekedés megteremtésére irányuló tevékenységbe. Érdekessége volt a szabályzatnak, hogy a körzeti megbízott közúti közlekedéssel kapcsolatos feladatai között a KRESZ szabályszegések észlelése esetén fennálló intézkedési kötelezettség kapcsán a főbb baleseti okként nyilvántartott szabálysértések figyelemfelhívó jelleggel, taxatív felsorolásra kerültek. Ilyen volt az elsőbbségi jog meg nem adása, a szabálytalan vezetés, az ittas vagy engedély nélküli vezetés, a szabálytalan személyszállítás és a kivilágítás elmulasztása. A felsorolt jogsértések a balesetek számára és kimenetele súlyosságára gyakorolt hatása ma sem kedvező, azzal a különbséggel, hogy az engedély nélküli vezetést önmagában nem tekintjük baleseti oknak, hiszen más, a közúti közlekedésre

9 A Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 2/1978. számú parancsa a Körzeti Megbízotti Szabályzat kiadásáról

vonatkozó szabály megsértése nélkül, közvetlenül nem vezet baleset bekövetkezéséhez. A szabályzat szintén konkretizálta, kiterjesztette a forgalom-ellenőrzés alanyainak körét (a járművezetők mellett). Meghatározta, hogy a körzeti megbízott ellenőrizzé a gyalogosokra és az utasokra vonatkozó rendelkezések betartását, a kerékpárok, segédmotoros kerékpárok és állati erővel vont járművek vezetésére, valamint az állatok hajtására vonatkozó szabályok megtartását.

A szabályzat árnyalta az egyes speciális (vasúti, vízi, légi) közlekedésrendészeti feladatokat, és azokat nem csupán az erre a feladatra kijelölt, hanem valamennyi – általános, szokványos működési körzettel rendelkező – körzeti megbízottnak meghatározta. Ilyen szabályként tartották számon a vasúti közlekedéssel kapcsolatban, hogy a körzeti megbízott

- területén, ha ott vasúti körzeti megbízott nem működik, ellenőrizzé a vasúti közlekedést a MÁV és VOLÁN pályaudvarok közrendjét, közbiztonságát;
- ismerje a vasúti közlekedésre vonatkozó fontosabb rendelkezéseket, kísérje figyelemmel azok betartását és megsértésük esetén intézkedjen;
- segítse a MÁV dolgozóit az utazási fegyelem fenntartásában;
- az utazóbűnözők felderítésének elősegítése érdekében a vasútállomásokon és vonatokon rendszeresen végezzen igazoltatást;
- kísérje figyelemmel a vasúti áruszállítást.

Vízirendészeti feladatait illetően a körzeti megbízott ellenőrizzé:

- a víziközlekedésre vonatkozó szabályok betartását;
- a halászatra, horgászatra, fürdőzésre vonatkozó rendelkezések betartását;
- a külföldi hajósok szárazföldi tevékenységét;
- a kikötők, vízparti táborok, kempingek területét;
- a vízi rendezvényeket.

A légirendészeti feladatok e szabályzatban szintén a polgári repülőterekhez kapcsolódva kerültek megfogalmazásra. Ezek szerint a körzeti megbízott köteles ellenőrizni:

- a repülési szabályok betartását, a személyzet szakszolgálati engedélyeinek, a légi járművek alkalmassági vizsgabizonyítványainak érvényességét;
- a repülőtereken elhelyezett biztonsági berendezéseket (szegély jelzők, figyelmeztető táblák), azok állapotát, a repülőtéri épületek, hangárok, raktárak üzem anyagtárolók biztonságát;
- a repülőgépek tárolásának biztonságát.

„Az 1978-as kmb szabályzat egészen a rendszerváltozásig, sőt azt követően is szabályozta a körzeti megbízotti tevékenységet. Hatályon kívül helyezésére

a Magyar Köztársaság Rendőrségének Körzeti Megbízotti Szabályzata kiadásáról szóló 11/1995. (VIII. 30.) ORFK utasítással került sor.” (Tihanyi & Papp, 2022b). Alapelvként fogalmazódott meg ekkor, hogy a körzeti megbízott feladata a vonatkozó szabályok betartatása, a tájékoztatás és a közlekedők ellenőrzése. A szabályzatban foglaltak szerint a körzeti megbízott általános (a közúti közlekedéssel összefüggő) közlekedésrendészeti feladatainak körét az alábbiak alkották:

- a közlekedést segítő létesítmények, jelzések, jelzőberendezések, jelzőtáblák és útburkolati jelek állapotának figyelemmel kísérése és a szükségessé váló intézkedések kezdeményezése az illetékes hatóságnál;
- segítségnyújtás a közúti közlekedési baleset résztvevőinek, szükség szerint orvos, mentő, helyszínelő értesítése, segítségnyújtás a műszaki mentésben, a holttest elszállítatásában és a rakományok biztonságba helyezésében, helyszínbiztosítás;
- az érkezési és a távozási időszakban a gyerekek úttesten történő balesetmentes átkelésének elősegítése a működési körzetében lévő iskolák előtt, ahol a közlekedés biztonsága megkívánja;
- a közúti forgalom akadályoztatása, torlódása esetén intézkedés a közlekedés folyamatosságának biztosítására.

A speciális közlekedésrendészeti feladatok körében az alábbi lényeges változások következtek be:

- A vasúti közlekedéssel kapcsolatban megmaradt a vonatkozó előírások és rendőri feladatok ismeretére irányuló elvárás, azonban a korábbi egyéb feladatok helyett megfogalmazódott a vasúti létesítmények dolgozóival történő szoros kapcsolattartás, együttműködés és a közforgalom számára nyitva álló vasúti létesítmények területén végzett folyamatos bűnmegelőzési és közrendvédelmi tevékenység igénye, valamint a közút-vasút kereszteződések biztonságának fenntartására irányuló ellenőrző tevékenység fontossága.
- A vízirendészeti feladatok a korábbi szabályzat rendelkezéseire képest annyival egészültek ki, hogy a körzeti megbízott ne csak ellenőrizze a vízi rendezvényeket, hanem vegyen részt azok biztosításában és a szabadvizekhez köthető tevékenységekre vonatkozó szabályok ismeretén, betartatásán és ellenőrzésén túl ismerje meg a szabad vizekkel kapcsolatos természetvédelmi vonatkozású szabályokat és ellenőrizze azok betartását. Kikerült azonban a feladatok közül a külföldi hajósok szárazföldi tevékenységének és a kikötők, vízparti táborok, kempingek területének ellenőrzése.
- A légirendészeti feladatok köre teljes egészében átalakult. A korábbi szabályok helyett megfogalmazásra került, hogy a körzeti megbízott felügyeleti

szolgálat ellátásával biztosítsa a légi és modellbemutatók helyszínét, emellett kísérje figyelemmel a működési területén folyó repülő- és ejtőernyős tevékenységet, erről előljárójának tegyen jelentést, valamint működjön közre a légi baleset, katasztrófa helyszínének átkutatásában, a mentésben és a helyszíni intézkedések megtételében.

A körzeti megbízotti szabályzatról szóló 26/2015. (XII. 9.) ORFK utasítás 2016. január 01-jén lépett hatályba és módosításokkal ugyan, de a mai napig hatályos. A témát illető legfőbb újítása, változtatása az volt, hogy szakított a speciális közlekedésrendészeti feladatok korábbi hármásával és légirendészeti feladatokat nem tartalmazott. Egyéb vonatkozásban a közlekedésrendészeti feladatok gyakorlatilag megegyeztek, megegyeznek az 1995-ös szabályzatban megfogalmazottakkal. Fontos azonban megjegyezni, hogy a körzeti megbízott nem vehető igénybe balesethelyszínelői feladatokra, mivel azok huzamosabb időre elvonják őt az eredeti rendeltetésének megfelelő alapfeladatoktól.

Összegzés

A körzeti megbízotti szolgálati forma közlekedésrendészetben, baleset-megelőzésben betöltött jelentős, hangsúlyos szerepe egészen a szolgálati forma létrejöttéig, 1954-ig nyúlik vissza. A területiség és a személyes felelősség elve alapján már ekkor megfogalmazódott, hogy a körzeti megbízott személyesen felel többek között a rábízott terület közlekedésbiztonságáért. A közlekedésrendészeti feladatokkal szemben a struktúra az első, 1964-ben kiadott körzeti megbízotti szabályzatban került megalkotásra, és egészen 2016. január 01-jéig ennek megfelelően alakult a körzeti megbízottak közlekedéssel kapcsolatos feladatrendszere, ekkor azonban a légirendészeti feladatok köre kikerült a tevékenységek közül. Megállapítható, hogy a szolgálati forma teljes fennállása során szerepet kapott a balesetelemzésből adódó „3E” (Education – felvilágosítás, oktatás, nevelés; Enforcement – közúti ellenőrzés; Engineering – forgalomszervezés) valamennyi szegmensében. A baleset-megelőzés akkor lehet igazán hatékony, ha ez a három terület kéz a kézben jár, ennek köszönhető, hogy az egymástól elkülönülő feladatok határai időnként összemosódnak. A közúti közlekedés ellenőrzése során a kontroll kiterjed a közlekedés rendjének és a forgalomszabályozásnak, valamint a közlekedési szolgáltatásnak és a járművek üzemeltetésének szabályszerűségére. Sőt, a forgalom-ellenőrzés legfontosabb alapelvei között tartjuk számon, hogy a kontroll során nevelő célú tájékoztatást kell adni (Juhász & Major 2021). A körzeti megbízottak közúti ellenőrző tevékenységének saját

működési körzetükben történő végrehajtása azonban erősen vitatható, ugyanis e tevékenység időnként szankciók alkalmazásával jár, ami eredményét illetően ellentétes a szolgálati forma alapvető rendeltetésével, amely egyértelműen a lakossággal történő kapcsolattartás, a lakosság rendőrség irányába tanúsított bizalmának erősítése és ezáltal az információszerzés. „*Nem fér meg egymás mellett egy szervezeti egységben a szolgáltató jelleg, a nyílt fizikai erőszak és a represszív büntetések alkalmazása. Márpedig akkor, amikor a KMB feladatainak komplexitását hangsúlyozzuk, elismerjük azt, hogy gyakran egymásnak ellentmondó cél elérése érdekében alkalmazzuk ezt a szolgálai formát.*” (Major, Tihanyi, Kovács & Vajda, 2014). Megfontolandó tehát, hogy a közösségi rendőri attitűddel mennyire összeegyeztethető a helyszíni bírságot, illetve a közigazgatási bírság kiszabása (Tihanyi, 2013). Ez természetesen nem feltétlenül jelenti azt, hogy a körzeti megbízottat indokolt lenne teljes mértékben kivonni a közúti ellenőrzésből. Megoldás lehet a problémára, ha a körzeti megbízottak e tevékenységüket nem a saját működési körzetükben fejtik ki, hanem más körzeti megbízottak területén. Ehhez természetesen a normatív környezetnek és a körzeti megbízotti szolgálat tervezésének, szervezésének is igazodni szükséges.

Felhasznált irodalom

- Barát I. (1956). Társadalmi erők bevonása a közlekedésrendészeti munkába. *Rendőrségi Szemle*, 4(3), 211–219.
- Barát I. (1957). Közlekedésrendészetiünk jelenlegi helyzete és perspektívái. *Rendőrségi Szemle*, 5(1-3), 30–36.
- Falus Gy. (1953). A körzeti megbízotti szolgálat. *Rendőrségi Szemle*, 1(12), 1122–1127.
- Ferenc J. (1957). A tanácsok és a rendőrség kapcsolata. *Rendőrségi Szemle*, 5(12), 864–869.
- Horváth J. (1959). A gyermekbalesetekről. *Rendőrségi Szemle*, 7(1), 76–79.
- Juhász A. & Major R. (2021). A közúti ellenőrzés pszichikai hatása és a szabályszegő magatartások háttere. *Magyar Rendészet*, 21(4), 155–170. <https://doi.org/10.32577/mr.2021.4.8>
- Leib R. (1959). A közlekedési propaganda eszközeiről. *Rendőrségi Szemle*, 7(9), 707–714.
- Major R., Tihanyi M., Kovács S. & Vajda A. (2014). A nagyvárosi lakosság szubjektív biztonságérzetének javíthatósága. *Belügyi Szemle*, 62(5), 98–133.
- Mészáros G. (2017). A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig. *Belügyi Szemle*, 65(3), 54–66. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2017.3.4>
- Nagy D. & Rózsás J. (1956). A körzeti megbízottak munkájának néhány tapasztalata Veszprém megyében. *Rendőrségi Szemle*, 4(9), 829–839.
- Patkoló K. (1958). A körzeti megbízotti szolgálat. *Rendőrségi Szemle*, 4(6), 471–475.

- Patkoló K. (1959). Szilárdítsuk meg az önkéntes rendőri szolgálatot. *Rendőrségi Szemle*, 7(8), 631–637.
- Pella, J. (1957). A közlekedésbaleseti statisztika a balesetek megakadályozásának fontos eszköze. *Rendőrségi Szemle*, 5(4), 183–194.
- Pócze T. (1956). Rendőrségünk feladatai a július 18-21-I K. V. határozat után. *Rendőrségi Szemle*, 4(8), 675–682.
- Szüle K. (1955). A körzeti megbízottak szolgálata nagyvárosokban. *Rendőrségi Szemle*, 3(9), 815–820.
- Tihanyi M. & Papp D. (2022a). A körzeti megbízotti szolgálat története 1. A kezdetek. *Belügyi Szemle*, 70(3), 589–605. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.3.8>
- Tihanyi M. & Papp D. (2022b). A körzeti megbízotti szolgálat története 2. A kezdetektől a rendszerváltozásig. *Belügyi Szemle*, 70(4), 689–703. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.4.3>
- Tihanyi M. (2013). A körzeti megbízotti szolgálat fejlődési lehetőségei, avagy a tudás alapú rendőrség. *Belügyi Szemle*, 61(6), 87–107.
- Tokaji K. A. (1958). Nagyvárosaink közrendvédelmi szolgálatáról. *Rendőrségi Szemle*, 4(2), 141–144.
- Vályi I. (1959). A motorkerékpár balesetekről. *Rendőrségi Szemle*, 7(12), 956–958.
- Vályi I. (1960). A büntetőpolitikai elvek következetesebb érvényesítéséért (Javaslat a közlekedési balesetekkel kapcsolatos eljárás egyszerűsítésére). *Rendőrségi Szemle*, 8(12), 921–924.

A cikkben található online hivatkozások

URL1: *Miért nem jött a Nissan '68-ban Magyarországra?* https://m.mult-kor.hu/20130604_miert_nem_jott_a_nissan_68ban_magyarorszagra

URL2: *Normál- és reálbér, reáljövedelem.* <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/TenyekKonyve-tenyek-konyve-1/1988-2/magyarorszag-3C8C/gazdasag-3CD7/nominal-es-realber-realjovedelem-3CF4/>

URL3: *Az 1956-os év számokban.* <https://1956.mti.hu/Pages/56Info.aspx>

Alkalmazott jogszabályok

11/1995. (VIII. 30.) ORFK utasítás a Magyar Köztársaság Rendőrségének Körzeti Megbízotti Szabályzata kiadásáról

12.200/1964 számú Körzetmegbízotti szabályzat, A Belügyminisztérium II. Főcsoportfőnökség kiadványa 1964.

26/2015. (XII.9.) ORFK utasítás a körzeti megbízotti szabályzatról

A Magyar Népköztársaság Belügyminiszterének 2/1978. számú parancsa a Körzeti Megbízotti Szabályzat kiadásáról (10-22/2/1978)

A cikk APA szabály szerinti hivatkozása

Papp D. & Major R. (2022). A körzeti megbízott közlekedésrendészeti feladatainak története *Belügyi Szemle*, 70(12), 2645–2661. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2022.12.6>