



M Ű E G Y E T E M 1 7 8 2

2018

A baleseti helyszínelés története Magyarországon



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

[Műszaki Pedagógia Tanszék](#)

Technika és szakmatörténet tantárgy

Oktató: Dr. Németh József c. egyetemi tanár

Vörös László műszaki szakoktató hallgató

I. évfolyam, levelező szak

2018.05.09.

A
közlekedési
szabályokat
vérrel írják!

Tartalom

Bevezetés	1
Mit kell tudni a baleseti helyszínelőről?.....	3
Áttekintő időszám	5
Kriminalisztika	6
Fogalma	6
Alapkérdései	6
Bizonyítás.....	6
Helyszíni szemle.....	7
Bizonyíték és adat, felelőskeresés és megelőzés	8
Az első közlekedési baleset	16
Az első magyar rendőrségi helyszínelő felvétel	16
Az első autóbalesetben elhunyt ember	18
Az első gyalogos elütés.....	20
A társasági baleseti helyszínelés	21
Jelen.....	28
Források:.....	29
A fényképek forrása:	29
Mellékletek.....	30

Technika és szakmatörténeti tantárgy dolgozataként állítottam össze a baleseti helyszínelés kialakulásához vezető érdekes utat. A dokumentum jellemzően digitális felhasználásra készült, az időszámban feltüntetettekre kattintva a dokumentum azon része érhető el gyorsan, ahol az évszámhoz kapcsolódó információ található, majd a tovább böngészést könnyítendő a „Vissza az időszámhoz” objektumot célszerű használni. A forrásokat hiperhivatkozásként tüntettem fel, így az érdeklődő a linkeket követve további szakmai olvasnivalókra lelhet.

Bár igyekeztem alaposan utánajárni a leírtaknak, nem elképzelhetetlen, hogy tájékozottabb olvasó hibát vélhet felfedezni bennük. Amennyiben kérdése, észrevétele lenne az összeállítással kapcsolatosan, a voros.laszlo@outlook.com email címen szívesen fogadom a javaslatokat.

Bevezetés

A rendőrség kötelékébe tartozó baleseti helyszínelő, mint önálló szakma művelője a XX. században, a közlekedés ugrásszerű fejlődésével alakult ki. A bűnügyi helyszínelés, illetve a kriminalisztika fejlődésének eredményeit vette alapul, majd dolgozta ki saját vizsgálati szempontjait.

Vissza az időszávhhoz



Az első hazánkban dokumentált közlekedési baleset sérültjét, Czolits János utcaseprőt – amikor Törley József pezsgőgyáros 1900. december 3-án elütötte automobiljával – *egyéb törvény híján* még maga Törley kártalanította; kifizette az utcaseprő háromnapos munkabérét, s ezzel a Rákóczi úti gázolás ügyét lovagiasan elrendezte.

Az „*egyéb törvény híján*” megfogalmazás igen fontos, ugyanis a (bűn)cselekmények vizsgálatának lényege, hogy az adott cselekményt a jog büntetni rendeli-e. A történetek alapos kivizsgálását követően a megállapított tényállásnak a szabályokkal, törvényekkel való összevetése után lehet azt kijelenteni, hogy adott cselekményt egyáltalán büntetni szükséges.

Időzzünk el egy picit ezen az elsőnek nevezett közlekedési baleseten, illetve egyáltalán a közlekedési baleset fogalmán. A [60/2010. számú ORFK utasítás](#) a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szól. Ebben a közlekedési baleset fogalma így szerepel:

„A legalább egy mozgó közúti-, vasúti-, vízi vagy légi jármű, továbbá – a közúti közlekedés körében – állatot hajtó (vezető) személy részvételével vagy ilyen jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg véletlenül előidézett olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozati összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett;”¹

A meghatározást értelmezve a közlekedési balesetnek három feltétele van:

- mozgó jármű;
- anyagi kár, személyi sérülés vagy halál;
- az előző kettő között ok-okozati összefüggés.

Nos, a szekér, mint elsődleges szállítóeszköz – és mozgó járműként remekül aposztrofálható – sok száz éve közlekedik. Az is valószínűsíthető, hogy balesetek történtek e járművel,

¹ <http://www.police.hu/sites/default/files/ot34.pdf>

melyben a meghatározás szerinti feltételek rendelkezésre is álltak. Ám írásomban nagyvonalúan eltekintek az egyéb szállítóeszközöktől, és a járműként meghatározott közlekedési eszköznél feltételként leszögezzem, hogy valamilyen erőgép hajtja a járművet.

Ezt figyelembe véve a Krisztus idejében játszódó Ben Hur egyébként igen látványos fogatversenyének balesetére és a Flinstones család időszámításunk előtt kétmillió évvel ezelőtti történetében a lábbal hajtott autójukra se feccserejlünk el ennél több sort.



„Ma már szigorú szabályok vannak a balesetek kivizsgálására, és minden olyan esetben, amikor az érintettek nem tudnak megegyezni a vétkes személyéről, vagy éppen megsérült valaki – a KRESZ rendelkezései alapján – ki kell hívni a rendőrséget.

A baleseti helyszínelő, mint a nevében is szerepel, kivizsgálja a baleseteket, helyszínt- és nyomokat biztosít, kihallgatja a szemtanúkat, rögzíti a balesettel kapcsolatos adatokat, feljegyzéseket és jegyzeteket készít, valamint bizonyítékokat szolgáltat. Ő az, akinek elsődleges hatáskörébe tartozik, hogy intézkedjen a személyi sérüléssel nem járó közlekedési balesetekkel kapcsolatban. Valamint az ő feladata az is, hogy a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények, személyi sérüléssel járó, és/vagy a halált okozó balesetek esetén a helyszíni eljárást végrehajtsa. A balesetek helyszínelésekor a felelősség megállapítását segítve a helyszínelő a szükséges technikai és egyéb eszközöket használja. Fotókat készít, féktávot mér, amennyiben szükséges, megnyugtatja a balesetben résztvevő sofőröket és utasokat. Az ő feladata az is, hogy az összegyűjtött adatokat, valamint az eljárás során meghozott intézkedéseket dokumentálja.”²

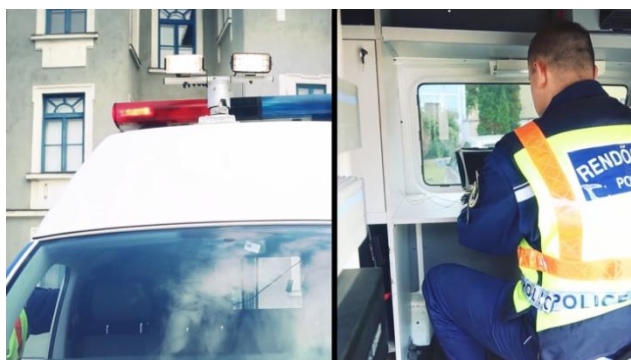
² <https://palyaorientacio.munka.hu/szulok/film/adatlap/4231>

De nézzük, mit ír még a jelenlegi szakmai képzésről a pályorientációs oldal.³

Mit kell tudni a baleseti helyszínelőről?

Tartalomjegyzékhez

A baleseti helyszínelő a rendőri szervezet tagjaként, a közlekedési baleset bekövetkezése után érkezik a helyszínre. Feladata, hogy felmérje a balesetben résztvevő kocsik, személyek helyzetét, és kiderítse, ki miben hibázott. A baleseti helyszínelőnek kell biztosítania, hogy a baleseti nyomok megmaradjanak, és az embereket tájékoztassa a helyszínen történekről. Mindezekhez szigorúan be kell tartani a felettesek parancsait és a jogszabályok utasításait.



Ez a foglalkozás neked való lehet, ha...



...szeretted a váratlan helyzeteket és a felelősségteljes feladatokat. Jól fogod magad érezni a munka során, ha szívesen oldasz meg logikai feladatokat, és társ felokozati összefüggéseket. Munkádhoz elengedhetetlen, hogy megértő tudj lenni az emberekkel, amikor mások érzelmi krízis alatt állnak.

Ha ezt a foglalkozást választod, akkor...

...gimnáziumi vagy szakközépiskolai érettségit követően a Rendőr tiszthelyettes szakképesítést kell elvégezned, majd a hozzá kapcsolódó Baleseti helyszínelő emelt szintű szakképesítés-ráépülés megszerzésére lesz szükséged, amit iskolarendszeren kívüli képzés keretein belül sajátíthatsz el.

A baleseti helyszínelő a közlekedés során bekövetkezett személyi sérüléssel járó és/vagy halált okozó balesetek esetén a helyszíni eljárást végrehajtja. A munkavégzése során ő intézkedik a külföldiek és egyéb speciális személyi kört érintő közlekedési baleseteknél is. A baleseti helyszínelő feladata végrehajtani a veszélyes árut szállító járművek, valamint a közlekedés egyes ágazataiban bekövetkezett balesetek helyszínén szükségessé váló intézkedéseket. Tevékenysége során legfontosabb feladata a bizonyítékok összegyűjtése, és a történekek kielemezése. Mindezek során többek között az alábbi tevékenységeket végzi:

³ <https://palyaorientacio.munka.hu/altalanos/film/adatlap/4231>

Rögzíti a baleset körülményeit. Lefényképezi a sérült járműveket, az utat, a közlekedési jelzőtáblákat, oszlopokat.

- **Megméri a féktávolságot, illetve berajzolja az úton a járművek közötti távolságot.** A baleseti helyszínelő pontos adatokkal dolgozik, ezért különösen fontos a távolságok tényleges hossza, ahhoz hogy meg lehessen állapítani a jármű haladási sebességét, a közlekedési szabályok betartását, illetve az ütközés helyét.
- **Rögzíti a baleset jellegéhez kapcsolódó helyszíni sajátosságokat,** ezen túlmenően a baleset érintettjeire vonatkozó speciális jellemzőket is sorba veszi, például a sérült, illetve a baleset okozójának nemét, korát, pszichés állapotát.
- **Értesíti a társhatóságokat,** amennyiben szükséges szemlebizottságot hoz létre.
- **Dokumentálja a baleset helyszínén végrehajtott eljárási cselekményeket, intézkedéseket.** A balesettel kapcsolatban összegyűjtött adatok alapján feljegyzést készít.
- **Jogszabályokat követ.** Betartja és betartatja az adatkezeléssel kapcsolatos jogszabályokat és normákat.

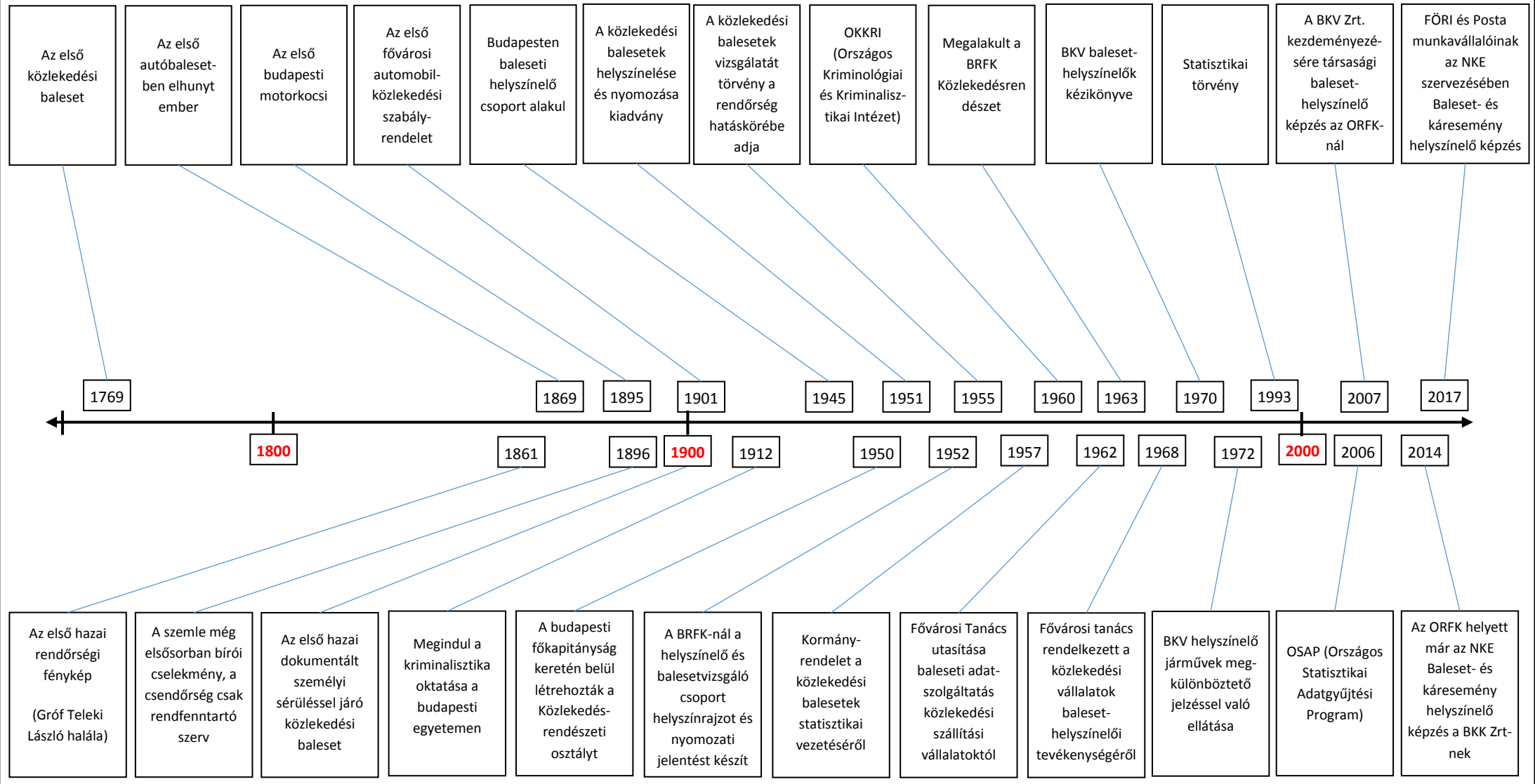
A baleseti helyszínelőnek komoly felelősségtudattal kell bírnia. Ugyancsak fontos ebben a munkakörben a logikus gondolkodás, valamint a biztos térbeli gondolkodás is. A helyszínelőnek olyan konfliktuskezelő személyiségnek kell lennie, aki mindamellet jól túri a stresszt. Bizonyos helyzetekben tudnia kell önállóan cselekednie, ugyanakkor a helyszínelő mindig csapatjátékos. Ebben a munkakörben különösen fontos a megértés és a tolerancia. A baleseti helyszínelő munkáját legtöbbször a szabadban, közúti forgalom mellett végzi. A munkaidő változó, három műszakban történik, gyakori a túlóra. A helyszínelő mindig szorosban együttműködik a rendőri állomány többi tagjával. A balesetek és így a helyszínelések száma rossz idő esetén megnő, tehát a helyszínelő sokszor dolgozik hóban, fagyban, esőben, vagy akár kánikulában. A helyszínelőt a halálos ütközésekkel járó balesetek helyszínén sokszor olyan látvány fogadja, aminek feldolgozása nem könnyű, ráadásul az ő munkáján sokszor emberi sorsok, emberi életek múlhatnak. Akár az is, hogy börtönbe zárnak-e valakit vagy nem. Szintén stressznövelő tényező, hogy adott esetben sokmillió károk megítéléséhez kell nyomokat rögzítenie.

A rendőröknek – köztük a baleseti helyszínelőknek is – kiváló pszichikai és erőnléti állapottal kell rendelkeznie. Felvételnél ezért szigorú alkalmassági vizsgát kell teljesíteniük. Fontos, hogy a helyszínelőknek kiváló látása és hallása legyen, és kiemelkedő általános kondíciókkal kell bírnia. A rendőröknél az egészségi alkalmasságot kizáró ok még a normális élettani fejlődés elmaradása, valamint férfiak esetében megkövetelt a 168 cm, nők esetében pedig a 162 cm minimális testmagasság. A rendőri szervezet megköveteli az engedelmességet, a szolgálati utasítások pontos betartását és végrehajtását, ezért a jelentkezőnek nem csak fizikailag, de mentálisan is erősnek kell lennie.

A baleseti helyszínelő képzés felnőttképzésben tanulható 300-600 órában. A szakképesítés megszerzésével a baleseti helyszínelő mellett például a közrendvédelmi, bevetési, terrorelhárítási, a határrendészeti vagy akár a motorosrendőr munkakör is betölthető.

Áttekintő időszám

Az alábbi összefoglaló időszámban a baleseti helyszínelés fontosabb állomásait jelöltem.



Kriminalisztika

[Tartalomjegyzékhez](#)

Mint a fenti időszávon is látható a közlekedési balesetek vizsgálatát már megelőzte a bűncselekmények vizsgálata. Így a baleset –helyszínelők és –vizsgálók a már kialakulóban lévő kriminalisztika eredményeit figyelembe véve végezték munkájukat. Ahhoz, hogy a folyamatot pontosan lehessen követni, szükségesnek tartom az olvasó kriminalisztikába való alapvető bevezetését.

Fogalma

„A bűnügyi tudományok rendszerében – a természet- és társadalom-tudományok eredményeire támaszkodva – a (bűn)cselekmények megelőzésével, megszakításával, felderítésével és bizonyításával foglalkozó tudomány.”⁴

Alapkérdései

A kriminalisztika – foglalkozzon akár bűncselekménnyel, akár balesettel – az alábbi (tény)kérdésekre keresi a választ:

Közlekedési balesetre példálózva

- **Ki?** – Példa Géza a személygépkocsi vezetője.
- **Hol?** – Budapest VIII. kerület, József körút 12. számú ingatlan előtt.
- **Mikor?** – 2018.04.29-én, 13 óra 56 perckor.
- **Mivel?** – Az ABC-123 forgalmi rendszámú, Renault gyártmányú, Megane típusú személygépkocsival.
- **Mit?** – Elütött egy gyalogost.
- **Hogyan?** – A jármű mely részével ütötte el a személyt?
- **Miért?** – Szándékosan, avagy figyelmetlenségből?

Bizonyítás

[Tartalomjegyzékhez](#)

Az objektív igazság megállapítása, a valóság megismerése, annak érdekében, hogy megalapozottan lehessen állást foglalni a felelősség kérdésében.

A helyszínelő a kriminalisztika alapkérdéseit a bizonyítás eszközeivel válaszolja meg. Vagyis munkája során az alapkérdésekre keresi a választ. Olyan bizonyítékokat keres és rögzít, amik az adott baleset jellegében bizonyító erővel rendelkeznek. A bizonyítási eszközök felderítése, összegyűjtése, biztosítása és felhasználása törvényen alapul.

Közlekedési balesetek esetén a jellemző bizonyítási eszközök:

- résztvevők, tanúk nyilatkozatai
- járművek helye, helyzete
- nyomok, anyagmaradványok (helye, helyzete, magassága, mérete, egyéb jellemzői)
- rongálódások, sérülések (helye, kiterjedése, jellege)

⁴ [Csatai Tamás r. őrnagy ORFK DOK főtanár, BTE alelnök](#)

- adatrögzítő eszközök egzakt információi (menetadatok, helyazonosító adatok, berendezések működésére vonatkozó adatok)
- kép- és hangrögzítő eszközök (fénykép, videó, térfigyelő- vagy fedélzeti kamera)

Ezen bizonyítékok segítségével válaszolja meg az alapkérdéseket. Fontos azonban megjegyezni, hogy a kérdések nem szűkülhetnek le a fentebb említett példákra.

- Egy olyan balesetnél, ahol jelen vannak a résztvevők, a „ki” és „mivel” jellemzően csupán adatfelvételi tényezők. Ám egy helyszínelhagyásos balesetnél már akár a „mikor”, a „ki” és a „mivel” kérdésekre sem tudjuk azonnal a választ. A helyszínen talált féknyom vagy a helyszínt elhagyó járműről hátrahagyott agyagmaradványok (mint bizonyítékok) alapján már választ kaphat a vizsgáló a „ki” és „mivel” kérdésekre.
- A „hol” kérdésre avatatlanként egyszerű közterületi meghatározást gondolhatnánk (a fenti példánál a pontos cím), ám egy sávváltásos balesetnél a „hol” már arra is vonatkozik, hogy melyik forgalmi sávban történt az összeütközés.
- A „mikor” kérdés is túlmutat a dátum/időpont meghatározásán. Egy elsőbbségadással összefüggésben bekövetkezett balesetnél az elsőbbség fogalmából („továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének **hirtelen** megváltoztatására.”⁵) következik, hogy annak eldöntése érdekében, hogy a jármű mozgása **hirtelen** volt-e, időbeliséget szükséges vizsgálni.

Tartalomjegyzékhez

Helyszíni szemle

Fogalma: Olyan összetett, önálló, halaszthatatlan nyomozási cselekmény, amelynek során szigorú alakiságok betartása mellett rögzítik a helyszínen talált állapotot, feltárják a nyomokat, elváltozásokat és azok összefüggéseit.

Célja: a nyomozás számára támpontokat, adatokat nyújtson, a bíróság előtt pedig tényeket bizonyítson, és a valóságot érzékeltesse.

„A szemle célja megállapítani, hogy az adott cselekmény bűncselekmény-e, adatokat szerezni a cselekmény lefolyásáról, a releváns személyekről és az elkövetés módszeréről, továbbá a releváns személyek krimináltechnikai eszközökkel történő tárgyhoz és további személyekhez kötése, valamint más forrásból származó adatok ellenőrzése. A bűnügyi szemletevékenység szűkebb értelemben olyan - a gyakorlatban végzett - krimináltechnikai és krimináltaktikai tevékenység, amely az eljárásjogi garanciák betartása mellett a szemle tárgyának rögzítésével és vizsgálatával, valamint a vele összefüggésben található nyomok,

⁵ <https://net.jogtar.hu/kresz>

anyagmaradványok, elváltozások felkutatásával és rögzítésével a büntetőeljárásban zajló felderítést, valamint a bizonyítást szolgálja”⁶

A baleset helyszínén végzett vizsgálat, bizonyíték-kutatás a szemle. A helyszín egyszeri és megismételhetetlen. A teljes vizsgálathoz szükséges lehet további bizonyítási kísérletre, de a helyszínen találtakat, az esetlegesen nem megfelelően rögzítetteket nem lehet pótolni. A baleseti helyszínelő megsejleli a helyszínt, az ott feltalált járműveket, nyomokat, anyagmaradványokat, majd rögzíti a bizonyítékokat.

A bizonyítékok segítségével válaszolja meg a kriminalisztika alapkérdéseit, majd a tényállás ismeretében igyekszik eldönteni, hogy a cselekménnyel valamilyen közlekedési szabályt megszegett-e, esetleg bűncselekményt elkövetett-e a résztvevő.

Bizonyíték és adat, felelőskeresés és megelőzés

[Tartalomjegyzékhez](#)

Amennyiben egyszerűen szeretném megfogalmazni a baleseti helyszínelő tevékenységét, akkor két feladatban foglalnám össze.

1. Felelőst keres – ennek érdekében bizonyítékot gyűjt.
2. Balesetet előz meg – ennek érdekében adatot gyűjt.

1. A felelőskeresés

„A KRESZ egy mozaikszó, mely a Közúti Rendelkezések Egységes Szabályozása szavak kezdőbetűiből áll. A közúti közlekedést szabályozó szabályok már a középkor végén, s az újkor hajnalán is megjelentek, bár ezek főként az infrastruktúrális háttér kialakításához kapcsolódtak. A közúti közlekedés XIX. század utolsó harmadában bekövetkezett jelentős fejlődése együtt járt a szabályozási igények növekedésével, így a századforduló környékén már megjelentek az első konkrét szabályozási elemek.

Magyarországon a KRESZ őseinek egy **1910**-ben megjelent belügyminiszteri rendelet tekinthető, ugyanakkor korábbról is származnak olyan jogi normák, melyek a közúti közlekedést szabályozták.

Az **1890**. évben kiadott I. törvénycikk harmadik részének I. fejezete már konkrét előírásokat tartalmaz a közúti közlekedéssel, valamint a szabályok megsértésakor kiszabható szankciókkal kapcsolatban. A törvénycikk 107. §-a a hajtási, előzési és elsőbbségi szabályokról az alábbiak szerint rendelkezett:

„a.) minden járművel balra kell hajtani, szembejövő járműnek balra kell kitérni, az előtte haladónak pedig jobbról kell eléje kerülnie;

b.) hidakon más járműnek eléje hajtani tilos;

c.) udvari, katonai, posta- és tűzoltó-, valamint mentőjárműveknek minden más, akár szembejövő, akár azokkal egyirányban haladó jármű feltétlenül kitérni tartozik.”⁷

⁶ [Dr. Gárdonyi Gergely: A szemle szerepe a hazai büntetőeljárásban – Széchenyi István egyetem, disszertáció](#)

Azt eleink is felismerték, hogy a közlekedés veszélyes üzem. Ennek érdekében olyan szabályokat alkottak, amelyek az esetleges veszélyes helyzeteket minimalizálja. Érdeemes felidézni a Budapestre **1895**-ben Hatschek Béla műszerész által megvásárolt első motorkocsi „emlékeit”.

Vissza az időszávhhoz

„A kapott útmutatás szerint lemosatta a gépet, lámpáit kitisztította s nagy körültekintéssel készítette elő a motort. Azután dobogó szívvel nekivágott a városnak. De előbb próbakört írt le a Népligetben. A kis Benz kitűnően dolgozott. Végigment a Köztemető-úton, aztán befordult a Kerepesi-útra. Az utca forgalma megállt. A járókelőknek gyökeret vert a lába. A konflislovak, mint harci mének, ágaskodtak a levegőben, de Hatschek ment szép lassan, egyenletes tempóban. Az enyhe füstfelhő úgy úszott utána, mint egy menyasszonyi fátyol. Dudája nem volt, de a motor a kürt munkáját is ellátta bőségesen. Az utcagyerekek a nyomába szegődtek s minthogy a suhancok átlaga sokkal nagyobb volt, mire a kis Benz elérte az Oktogont, harminc lurkó futott az úttesten a gép előtt és a gép után. Így kocsiztak



régen a török szultánok, a gyalogosan futó miniszterek között. Hatschek egy hirtelen mozdulattal kikerült a gyermekek sorfala közül s megállt a Nicoletti kávéház terasza előtt. A hatás leírhatatlan volt. Úgy hat órára járt az idő s a kellemes őszi délutánion a kávéház zsúfolva volt vendégekkel. Ott ültek Hatschek barátai is. Mindenki kirohant az utcára. Ott pillanatok alatt százakra menő tömeg verődött össze. A két őrszemes rendőr nem bírta a közönséggel. Löködték, taposták egymást, mindenki közlőről akarta látni a nagy csodát. Az egyik rendőr segítségért telefonált a központi

ügyeletre, ahonnan két rendőrtiszt érkezett az Oktogonra. Beható tárgyalás indult meg. Tiltó rendelkezés nincs, de a kérdés mégis tisztázásra szorul.

– Kérjük Hatschek urat, egyelőre vonja be a gépet az utcáról, majd megbeszéljük az ügyet s értesítjük a további eljárásról...⁸”

A századfordulón Budapesten – különösen a belvárosi kerületekben - a lóvontatási járművek és a gyalogosok közlekedése gyakran idézett elő kaotikus állapotokat, melyet a zajos, füstös, akkor még kevésbé megbízható automobilmek egyre nagyobb számban történő megjelenése tovább tetézt. Ezért a főkapitányság a 17.902/**1901**. sz. rendeletében első alkalommal szabályozta a gépjármű közlekedést, igaz, ezt csak fővárosi viszonylatban tehette.

Vissza az időszávhhoz

A rendelet többet között azt határozta meg, hogy:

- minden automobilt számmal kell ellátni, melyet a főkapitányság ad ki,

⁷ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=332>

⁸ [Az első hazai automobilról szóló írások először az Autó-Motor 1970/13 és 1970/14-es számában jelentek meg.](#)

- menet közben a jelzőkürttel gyakorta jel adandó; meghibásodott kürt esetén csak lépésben és mellékutcákban szabad közlekedni,
- az utcai lámpák főlgyújtásakor – köd esetén nappal is – az automobil lámpáját működtetni kell,
- a megengedett legnagyobb sebesség széles és kis forgalmú úton 15 km/h, keskeny, vagy nagy forgalmú úton 10 km/h, lakott területen kívül – ha az útvonal szabad – 30 km/h.

A fővárosi rendeletet követően 9 évvel jelent meg a belügyminiszter 57.000/1910 számú rendelete, mely immár országos viszonylatban rendelkezett közlekedési előírásokról. A rendelet háttérében a hazai tapasztalatok mellett az ún. „Párizsi Egyezmény” áll, mely az 1909. október 11-én Párizsban megtartott nemzetközi konferencián írtak alá a résztvevők.

Minden szabálynak, törvénynek akkor van értelme, ha a be nem tartásából eredő cselekményeket, baleseteket, eseményeket is megfelelően kezeli. Annak eldöntéséhez, hogy a történetek valamilyen szabályszegés következtében fordultak-e elő, ki kell vizsgálni, majd a tényállást a meglévő szabályokkal kell összevetni. Ez tehát a felelőskeresés.

2. A helyszínelés, mint balesetmegelőzés

A gyermekem elesik a küszöbön – esetlen gyerek – gondolom. Illetve nem is esetlen, hisz' elesett. Ugyanott botlik meg a másik gyermekem is – Jaj, nekem két ilyen ügyetlen gyermekkel áldott meg az ég. Ha már magam is elesék a küszöbön, jó esetben eljutok annak felismeréséig, hogy nem egyszerűen az egyént hibáztassam, hanem megvizsgáljam a baleset bekövetkezésének körülményeit, és amennyiben lehetőségem van, tegyek az újabb baleset bekövetkezése ellen. Amint lehajlok a padlóhoz, észreveszem, hogy a küszöbsín vége felpöndörött helyzetben van, egyik csavarja kilazult, így a családi botlások nem az ügyetlenség, hanem egy műszaki meghibásodás következményei, ami javítható, a későbbi balesetek elkerülhetők. Felületes vizsgálóként kizárólag az egyént hibáztatva eljuthattam volna oda, hogy gyermekem emelje magasabbra a lábát, így a további baleset elkerülhető, de a valódi problémát nem tártam fel.

„Egy triviális példát mutatok be: a lakott területen bekövetkezett balesetek viszonylag kis száma történik jelzőlámpás forgalomirányítással ellátott csomópontban. Ezen balesetek oka szinte kivétel nélkül a tilos jelzésen való áthaladás. A jogi megoldás egyszerű: a tilos jelzésen áthaladó, azaz a közlekedési szabályt megszegő járművezető tartozik felelősséggel a balesetért. Megfigyelhető azonban ezen balesetek gócosodása is, azaz vannak olyan csomópontok, ahol jelentős számban következik be tilos jelzés figyelmen kívül hagyása, míg más csomópontokban szinte soha. Adódik a kérdés: az emberi hiba miért pont abban a kereszteződésben következik be, miért nem az előzőben, vagy a következőben?”⁹

[↑
Vissza az időszávhhoz](#)

Budapest főkapitánya 1945. szeptember 12-én 18002/1945. sz. rendeletével a főkapitányság bünyügyi osztálya sérülési csoportjának keretében baleseti helyszínelő csoport felállítását

⁹ [Dr. Major Róbert A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira, Ph.D értekezés, Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola, 2009.](#)

rendelte el, és utasította a gépkocsi osztály vezetőjét, hogy a csoport részére a felmerülő szükségletek szerint egy gépkocsit bocsásson rendelkezésre. A baleseti helyszínelő csoport 1946. június és július hónapban 160 esetben vonult ki sérüléssel járó balesethez. A balesetekben 31 személy meghalt, 30 életveszélyes, 150 pedig súlyos sérülést szenvedett. Hatvan esetben gyalogost ütöttek el a járművek. Elkezdődött az adatgyűjtés.

1950-ben a BM Közrendészeti Főosztályán belül 12 fővel létrehozták a Közlekedésrendészeti Alosztályt, május 27-én pedig a budapesti főkapitányság keretén belül a Közlekedésrendészeti Osztályt, amely a szakterületeknek megfelelően alosztályokra tagozódott. A Közlekedési baleseti helyszínelő alosztály feladata a közúti közlekedési balesetek helyszínének felvétele, helyszínvázlatok elkészítése, közúti közlekedési balesetekről statisztikai adatgyűjtés.

1951-ben a Belügyminisztérium a következő bevezetővel adta ki „A közlekedési balesetek helyszínelése és nyomozása” kiadványt;

[Vissza az időszávhoz](#)

„A közlekedési járőr ellenőrző szolgálatának mikénti ellátását az 1950. évi 17. számú Rendőrségi Közlöny 2.000/1950. B.M. sz. alatt közzétett „A rendőrség közlekedésrendészeti őrségi részére Szolgálati Utasítás” kiadása (KUT) tartalmazza. E rendelkezés általánosságban foglalkozik a közlekedési baleseti helyszíneléssel is, azonban mivel sem a helyszínelés, sem a szökött járművek nyomozásának taktikai és technikai eljárását rendeletileg nem lehet szabályozni, ezért szükségessé vált olyan könyv megírása, amely részleteiben tartalmazza a közlekedési balesetek helyszínelésének taktikai és technikai eljárását.

Könyvünk elsősorban tartalmazza a közlekedési balesetek helyszínén megjelenő őrszemes vagy járőrszolgálatot teljesítő bajtársak feladatát, akiknek jó munkája a legnagyobb mértékben hozzájárul ahhoz, hogy a baleset következtében megtorpant forgalom menete minél előbb elindulhasson, a büntetőeljárás sikere pedig hiányt ne szenvedjen. Azonkívül részleteiben tartalmazza a baleseti járőrök helyszínelő feladatát, munkáját és támpontot ad az egyes balesetek technikai megoldására, mint például a kikérdezés, a nyomozás, fényképezés, rajzolás és segélynyújtás.”

1952-ben a közlekedésrendészet szervezete és létszáma ismét jelentősen megváltozott. A BRFK Közlekedésrendészeti Osztály rendszeresített létszámát 500 főben állapították meg. Az Osztály felépítését és feladatkörét a június 11-én kelt 00275/1952. BM IV. OCS sz. rendelet szabályozta. A szervezeten belül volt többek között a Közlekedési és műszaki ellenőrzési alosztály, melynek helyszínelő és balesetvizsgáló csoportja helyszínrajzot készített a közlekedési balesetekről és elkészítette a balesetek okára vonatkozó nyomozati jelentést. Valamint vizsgálatot folytatott a balesetek körülményeinek és okainak megállapítása érdekében. A Közlekedésrendészeti Osztályhoz tartozott még a vizsgáztató, nyilvántartó és statisztikai alosztály. Ez gyűjtötte és rendszerezte a közlekedési balesetek adatait, és statisztikai kimutatást készített a felsőbb szervek részére. A statisztikai adatok alapján

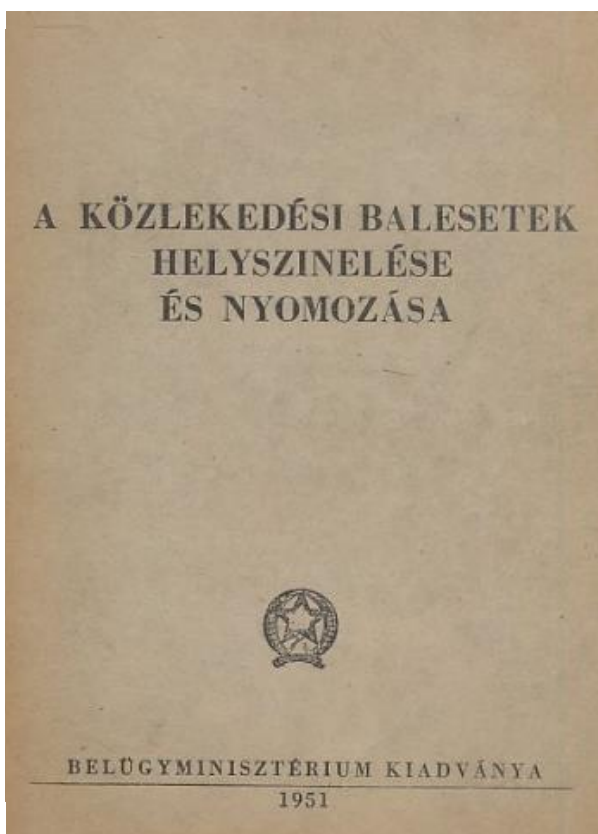
[Vissza az időszávhoz](#)

megállapította a soron következő feladatokat, és azokat az illetékes osztályok részére megküldte.

1952-ben több mint ezer előadást tartottak a budapesti üzemekben és iskolákban. A gyalogosan közlekedők részére nyolc oldalas képes brosúrát adtak ki. A főváros négy forgalmas útkereszteződésében utcai hangosbeszélőt működtettek. A Közlekedésrendészeti Osztály és a Fővárosi Tanács két alkalommal összesen 65 000 forint jutalmat és oklevelet osztott ki a balesetmentesen közlekedő gépkocsivezetők között.

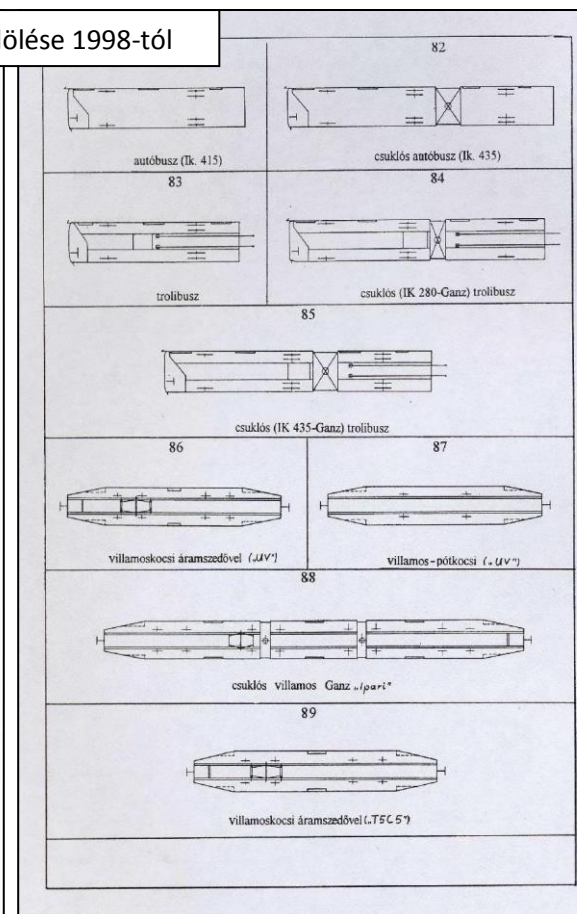
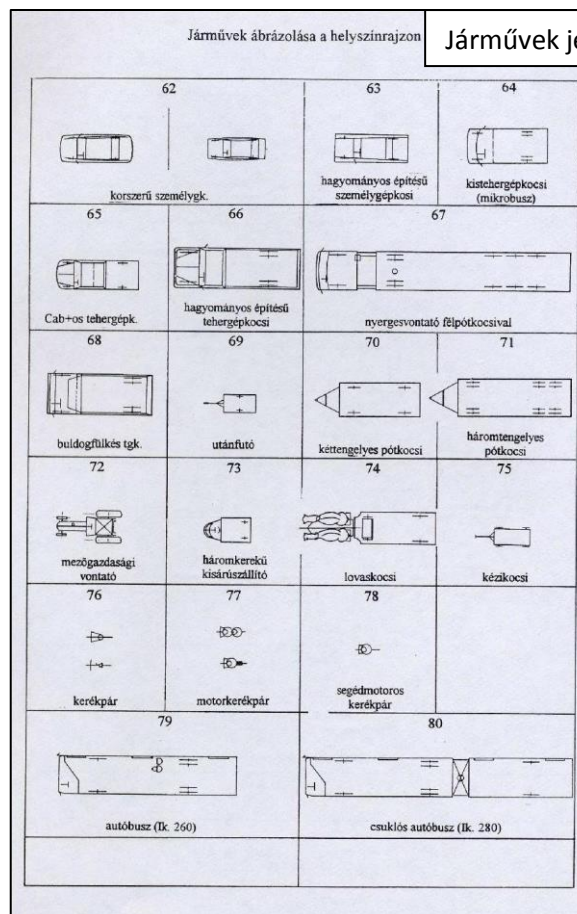
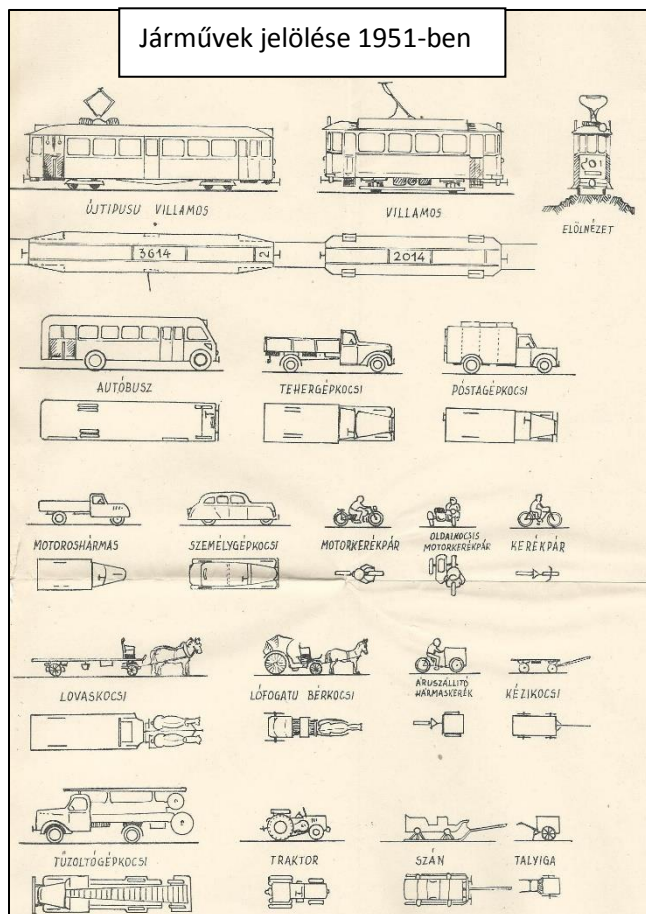
1953-ban 2995 közúti baleset volt, 478-cal kevesebb, mint az előző évben, ami annak is betudható, hogy ebben az évben a BRFK Közlekedési Osztálya és a KPM Autófelügyelet a balesetek számának csökkentése érdekében felhívással fordult a fővárosi közlekedési és szállítási vállalatokhoz, és „Vezess baleset nélkül!” elnevezéssel versenymozgalmat hirdettek meg a gépjárművezetők körében. A mozgalomhoz az első évben tizenegy vállalat csatlakozott, és évről évre nőtt a csatlakozók száma.”¹⁰

Érdeemes megvizsgálni mennyit változott a helyszínrajz az évek alatt.



Az 1951-ben kiadott helyszínrajz mellett látható egy napjainkban készített helyszínrajz. Ez utóbbit 2004 óta országosan a [Pc-crash](#) szoftverrel készítik a hatósági baleseti helyszínelők.

¹⁰ [Engi József A közúti személyszállítás története A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata IV/2. rész A közlekedésrendészetről, a közúti közlekedés szabályozásáról és szervezéséről](#)



Megfigyelhető, hogy az 1951-es jelölés szerint a járműveket oldalnézetben is ábrázolták. Valamint míg ebben a csuklós autóbusz még nem található meg, addig a '93-as dokumentumban nem csak a csuklós autóbusból kétféle, hanem trolibuszból is többféle típus szerepel.

„Az urbanizációs gondok az ötvenes évek közepére hazánkat is elérték. Főként a fővárosban okozott egyre nagyobb gondokat a kis férőhelykínálat, ennek enyhítése érdekében a Fővárosi Autóbuszüzem (FAÜ) 1955 szeptemberében egyes viszonylatokon felvette a pótkocsi közlekedést. Budapest autóbuszos közlekedésében történelmi jelentőségű lépés történt **1960-ban**. Ugyanis ebben az évben állt forgalomba az **első csuklós autóbusz**, amit a FAÜ dolgozói és mérnökei készítettek egy Ikarus 60-as és egy Tr 5-ös felhasználásával. Az első ilyen busz november 5-én állt forgalomba, majd a következő évben megkezdődött a típus sorozatgyártása is, amikor ötven, 1962-ben pedig kilencvenöt darab állt forgalomba.”

[\(https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2015/10/18/tenyleg_magyar_talalmany_a_csuklos_busz/\)](https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2015/10/18/tenyleg_magyar_talalmany_a_csuklos_busz/)



A közlekedésrendészet idejében felismerte, hogy a baleseti adatok gyűjtésével elemzésével, majd az eredmények rendszerbe való visszacsatolásával további balesetek előzhetőek meg. Ezt az adatelemzést vette át a Központi Statisztikai Hivatal, amelynek részére a baleseti helyszínelők által kitöltött statisztikai adatlapot¹¹ már a hatóságok küldték meg.

„A személyesüléses közúti közlekedési balesetek statisztikai megfigyelése – a balesetek számának regisztrálásán túlmenően – a balesetek okainak és körülményeinek részletes elemzésével hasznos ismereteket ad a közlekedési szakemberek kutató- és baleset-megelőzési tevékenységéhez. Ahhoz, hogy a statisztikai megfigyelés betöltse valamennyi fontos feladatát, az adatfelvételt végző rendőri szervek részéről szükséges a balesetek létrejöttében szerepet játszó **tényezők és körülmények egységes értelmezése**. Az egységes értelmezéshez és a statisztikai adatfelvételi lap kitöltésének megkönnyítéséhez nyújt segítséget a kitöltési utasítás.

A kitöltési utasítás

I. része áttekintést ad a balesetstatisztika megfigyelési köréről és a balesetekkel kapcsolatos fontosabb fogalmakról.

II. része ismerteti a kérdőív kitöltési módját.

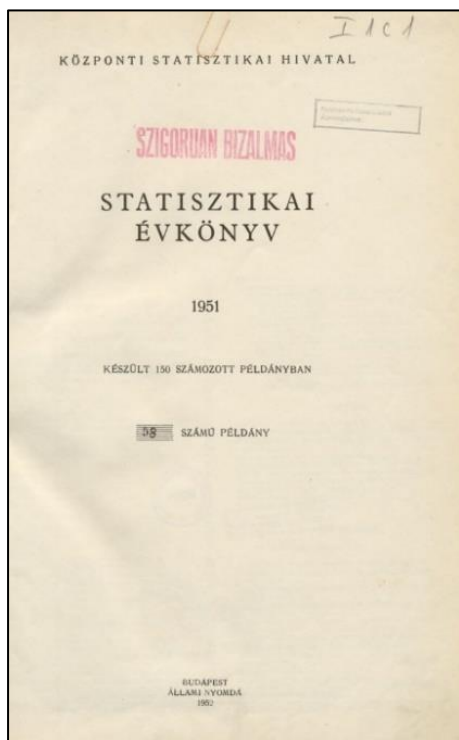
III. része tartalmazza a statisztikai adatfelvételi lapon lévő kérdésekre adható válaszok útmutatóját.

Az adatszolgáltatás a kérdőív címlapján szereplő Kormányrendelet alapján kötelező.

(Útmutató a személyesüléses közúti közlekedési baleset statisztikai adatfelvételi lap kitöltéséhez)

A statisztikai adatlapot a baleseti helyszínelők sok évig papíralapon töltötték ki. Egy idő után a töltése egy Excel dokumentumra módosult, 2011-től pedig a „Robotzsaru integrált ügyviteli, ügyfeldolgozó és elektronikus iratkezelő rendszer” részévé vált.

Vissza az időszávhoz



Az az időszak is elmúlt, amikor a statisztikai adatok a szigorúan bizalmas jelölést kapták.

A legutolsó teljeskörű, részletes adatokat tartalmazó „Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015” letöltető, böngészésre ajánlott.

<http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/baleset/baleset15.pdf>

Tartalomjegyzékhez

¹¹ Az adatlap a [II-IV. számú mellékletekben](#) található.

A közlekedésrendészeti szervek szervezeti módosításáról az **1963.** december 3-án kelt 008/1963. sz. belügyminiszter-helyettesi parancs rendelkezett. Budapesten a Közlekedési Osztály helyett megalakult a BRFK Közlekedésrendészet, aminek Közlekedésszervezési, Forgalomellenőrző, Forgalmirányító és Baleseti Helyszínelő, valamint Vizsgáló Osztálya volt.

A 42/1970./X. 27./ sz. Korm. rendelet intézkedett a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának bevezetésére. A jogszabály értelmében **1971.** január 1-étől a Magyar Népköztársaság területén minden belföldi és külföldi rendszámú gépjármű üzemben tartója a gépjármű által belföldön okozott kár megtérítése céljából felelősségbiztosításban részesült.

A közlekedésrendészet fejlesztésére elég késedelmesen csak 1971 nyarán került sor, amikor az egész belügyi apparátust érintő átszervezésre került sor. A megkésett intézkedést bizonyítja, hogy ebben az évben csak Budapesten rekordot döntő, 7115 személyi sérüléssel járó közlekedési baleset volt. A Minisztertanács 2024/**1972.**/IX. 27./sz. határozata nagy lendületet adott a balesetmegelőzési munkának, mert állami oldalról a belügyminisztert tette felelőssé a balesetmegelőzési propaganda irányításáért, és meghatározta a különböző állami szervek ez irányú tevékenységét is. Így alakult meg **1973.** július 27-én az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács, amelynek elnökévé a belügyminisztert nevezték ki. Az országos szervezet célul tűzte ki a budapesti és megyei közlekedésbiztonsági tanácsok tevékenységének egységesítését, a korszerű és a leghatékonyabb balesetmegelőzési tevékenység megvalósítását.

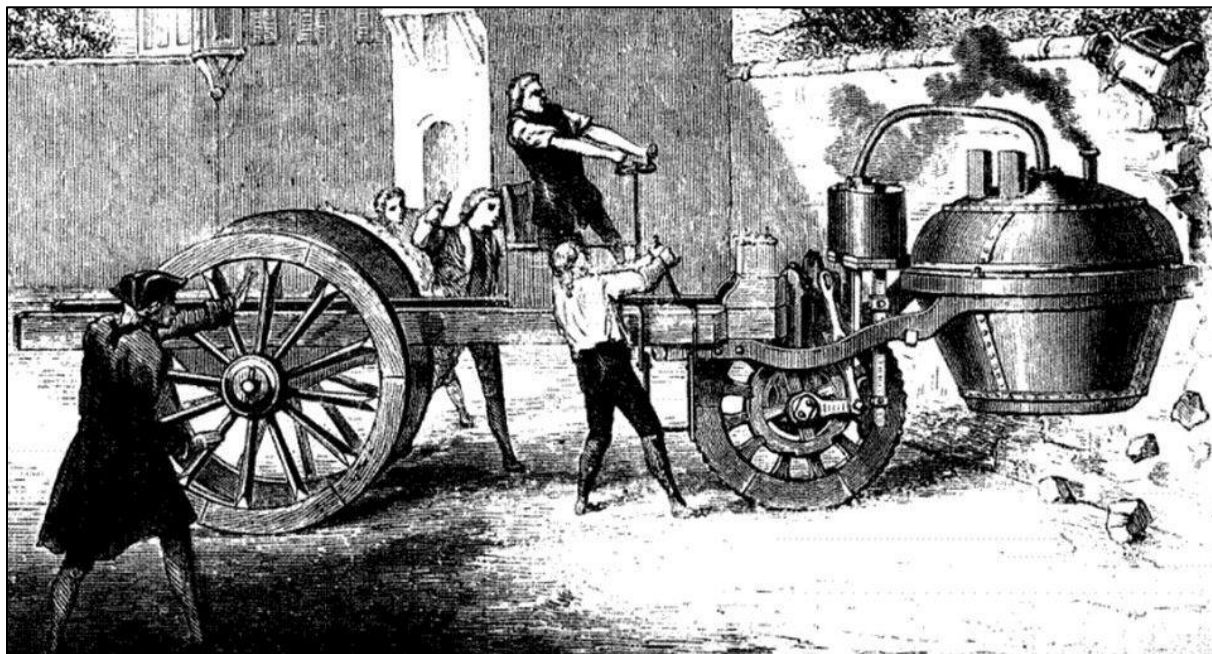
 [Vissza az időszávhoz](#)

Az első közlekedési baleset

Tartalomjegyzékhez

Vissza az időszávhoz

„Vajon mikor volt a történelem első autós balesete? Nos, ez egyrészt attól is függ, hogy pontosan mit értünk autó alatt. **1769**-ben ugyanis egy autónak még csak nagy jóindulattal nevezhető gőzmeghajtású járművel történt az első feljegyzett baleset. Még pedig egy háromkerekű és gőzmeghajtású közlekedési eszközzel, mely 3,2 km/h maximális sebességre volt képes, és az emlékezetes baleset során nekiment egy falnak.”¹²



Az eset rekonstrukciójáról videó is készült: <https://youtu.be/1wMkn3zh9dk>

Az első magyar rendőrségi helyszínelő felvétel

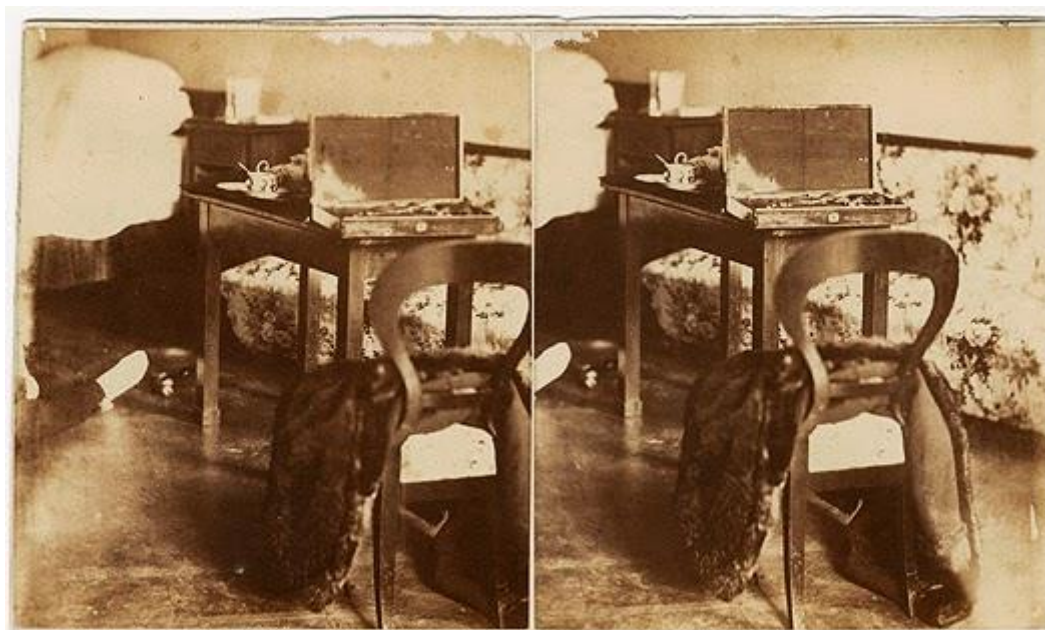
Tartalomjegyzékhez

„Gróf Teleki László (1811–1861) politikus halálának helyszínén készítették az első rendőrségi helyszínelő felvételeket, melyeket a hazai kriminalisztika jelentős dokumentumaiként tartanak számon.

1861. május 8-án reggel egy küldönc értesítette Pest nemrégiben kinevezett főkapitányát, Thaisz Eleket Teleki László haláláról. Thaisz szinte azonnal a helyszínre, a Teleki-házba sietett. A főkapitányt elkísérte Kovács Sebestény Endre, Kirner József és Mayer György fényképész is. Mayer korábban már találkozott Teleki Lászlóval, amikor hónapokkal korábban készített portréfelvételeket az elhunytól. Azt nem tudni Thaisz miért rendelte el, hogy Mayer György is jelen legyen a helyszínelés során, de döntése mérföldkő volt a hazai kriminalisztika történetében. Ez volt az első alkalom, hogy egy fényképész segítségét is kérték egy bűnügyi helyszínelés során. Egyes feltételezések szerint a frissen kinevezett Thaisz csupán magát szeretne volna bebiztosítani a rendkívüli halálesetre tekintettel.

¹² http://hvg.hu/cegauto/20180102_mikor_tortent_az_első_autos_kozlekedesi_baleset

A baleseti helyszínelés története



Mayer György a helyszínen, Teleki László hálósobájában két sztereofelvételt készített. Az egyiket egy szék mögül a földön fekvő elhunytól készítette, a másikat a szoba berendezési tárgyairól. Ezen a második felvételen jól látható Teleki lába és a halált okozó fegyver doboza is. A főkapitány az elkészült fotográfiákból három sorozatot kért, melyeket gondosan elzárt.

A sztereoszkopikus fényképezés a binokularitást használja az emberi látás utánczására. Ez azt jelenti, hogy a két szemünk közt van egy kis távolság (van köztük egy orr), ami azt jelenti, hogy mindkét szem kicsit más szögből látja a világot. Ebből a két képből az agyunk összerak egyet, és ez adja meg nekünk a térbeli mélység csodáját.



A hivatalos vizsgálat megállapítása szerint Teleki László önkézével vetett végett életének. Azonban a halálesetet számos lezáratlan kérdést és vitát hagyott maga után, melyek a mai

napig tisztázatlanok. (Bővebben lásd Urbán Tamás *A Teleki kép rejtélye* című tanulmányát.) Hihetnénk, hogy az eset feltárásának sikerét segítette, hogy első alkalommal állt a bűnüldöző szervek rendelkezésére helyszínelő fénykép. Azonban Mayer György által készített sztereofényképek nem, hogy segítették volna az eset megoldását, hanem éppen ellenkezőleg, még több kérdést vetettek fel. Bár a haláleset számos részletét megőrizték az utókor számára, de annak teljes feltárásában mégsem bírtak bizonyító erővel.

Annak ellenére, hogy az eset vizsgálatában a korabeli dokumentumok mellett, mára csupán Mayer felvételei maradtak fenn – sem a fegyver, sem a Teleki-ház nincs meg – Teleki László halála a mai napig nem nélkülözi az érdeklődők és kutatók figyelmét. Mayer György felvételeire nem csupán rendőrségi vizsgálati anyagai, hanem a hazai kriminalisztika és fotótörténet jelentős dokumentumai is egyben. A két sztereofotográfia a Dessewffy-család tulajdonába került, akik 1941-ben adományozták a Magyar Nemzeti Múzeumnak, ahol ma is megtalálhatóak.”¹³

Tartalomjegyzékhez

Vissza az időszávhöz



Az első autóbalesetben elhunyt ember

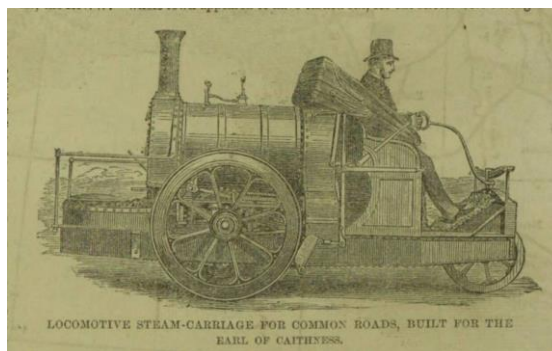
„A XIX. század közepén sokan gondolták úgy, hogy a gőzmeghajtású járművéké a jövő. Ez részben igaz is lett, hiszen a vasút gőzmozdony nélkül elképzelhetetlen volt, közúton azonban másként alakultak a dolgok. A közutakon a gőzmeghajtású járművek közlekedése rendkívül nehézkes és körülményes volt. Az pedig végleg szertefoszlatta a

gőzgéppel kapcsolatos korábbi reményeket, amikor **1865**-ben jogszabály ([Red Flag Act](#)) lakott területen kívül 4 mph-ban maximalizálta a legnagyobb haladási sebességet, míg lakott területen ennek a fele, legfeljebb 2 mph volt a megengedett. Innentől fogva gyakorlatilag már csak hobbiszinten készültek gőzgépkocsik.”¹⁴

¹³ <http://fototortenet.blogspot.hu/2013/08/az-első-magyar-rendorsegi-helyszinelo.html>

¹⁴ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=685>

„Mary Ward (1827-1869) korának neves természettudósa volt. Unokatestvérének fia gőzmeghajtású gépkocsit épített, melyet a család négy tagjával próbáltak ki **1869.** augusztus 31-én Írországban Offaly megyében. A „száguldás” közben egy éles kanyarban Mary kizuhant a járműből, aminek acélabroncsos kereke áthajtott rajta. Orvosi segítségre nem volt szükség, azonnal szörnyethalt.



A bírói meghallgatásra szeptember elsején került sor. Az orvos szakvéleménye mellett, szemtanúk meghallgatása után bebizonyosodott, hogy a jármű nem haladt 3,5 mph-nál gyorsabban. A bíró a halálesetet balesetnek nyilvánította, kijelentette, hogy senki sem vonható felelősségre Mary Ward haláláért.”¹⁵

Vissza az idősvárhoz

A járműből való kizuhanás kapcsán pillantsunk vissza a biztonsági öv elterjedéséhez.

„A biztonsági öv kifejlesztésének a gondolata a tengerentúlról, az Egyesült Államokból származik. A 30-as években amerikai orvosok a baleseti sérülésekkel kapcsolatban szerzett tapasztalataikra hivatkozva írásban követelték a kormányzattól, hogy segítse elő és támogassa a gépjárművekben olyan biztonsági megoldás kifejlesztését, amely baleset esetén megakadályozza a járműből való kiesést, valamint a súlyos és halálos sérülések kialakulását.

Erre az időszakra tehető a „két pontos” biztonsági öv (az úgynevezett „deréköv”) kifejlesztése, de kísérletek történtek a három, illetve négy rögzítési ponttal rendelkező biztonsági eszközök irányában is, egyelőre csekély sikerrel. A két pontos biztonsági öv megjelenése kétség kívül előrelépés volt a korábbi időszakhoz képest, ugyanakkor mégsem jelentett megnyugtató megoldást. Azt ugyan megakadályozta, hogy a jármű vezetője vagy utasa baleset esetén kiessen a gépjárműből, de az úgynevezett „ostorcsapás” hatás ellen (amikor frontális ütközéskor az emberi felsőtest hirtelen előre, majd hátralandó), az így szerzett, gyakran halálhoz vezető súlyos fej- és mellkasi sérülések kiküszöbölésére nem bizonyult elég hatékonynak.

Annak ellenére, hogy a két pontos biztonsági öv a gépjárművekben akkor már ismert és elérhető volt (pl. 1949-ben az amerikai Nash autógyár Ford modelljei esetében már volt lehetőség a biztonsági övvel szerelt változat megvásárlására is), nagyon kevesen éltek az opcionális vásárlás lehetőségével, mert az öv jelentőségét akkor még kevesen ismerték fel. Sőt, ettől eltérően az emberek többsége a biztonsági övet általában kényelmetlennek, szabadságukban korlátozónak tartotta, így a termék nem is volt keresett a piacon.

¹⁵ <https://blog.britishnewspaperarchive.co.uk/2013/08/30/mary-ward-the-first-person-to-be-killed-in-a-car-accident-31-august-1869/>

A mindennapok rideg valósága azonban ismét közbeszólt. A forgalomba helyezett személygépkocsik számának ugrásszerű növekedésével, az egyre nagyobb teljesítményű és sebességű járművek megjelenésével együtt a közúti balesetek és halálozások száma is jelentősen megnőtt.

Számos kísérlet végrehajtását követően a Volvo 1958-ban szabadalmazta azt a három rögzítési ponttal rendelkező biztonsági övet, mely napjaink gépjárműveiben is gyakorlatilag változatlan formában található meg. Magyarországon a KRESZ 1976. január 1-je óta írja elő a legfontosabb passzív biztonsági eszköz használatát.”¹⁶

Az első gyalogos elütés

Tartalomjegyzékhez

„Az Egyesült Királyságban vélhetően Bridget Driscoll volt az első áldozat, aki gépkocsi általi elütés következtében vesztette életét. 1896. augusztus 17-én a 45. életévében lévő Bridget Driscoll harmadmagával (May nevű tizenéves lányával, továbbá egy ismerőssel) Londonban a Crystal Palace-nél szándékozott áthaladni az úttesten, amikor egy gépkocsi elütötte.

A feljegyzések megörökítették, hogy a jármű az „Anglo-French Motor Carriage Company” tulajdonában volt, a gépkocsi vezetőjét pedig Arthur James Edsallnak hívták. A járművezető elmondta, hogy a megengedett 4 mph (kb. 6,4 km/h) sebességgel közlekedett a balesetet megelőzően, és a baleset sajnálatos véletlen volt. Annak ellenére, hogy utasa, Alice Standing azt állította, hogy a sofőr módosításokat hajtott végre a jármű motorján a gyorsabb haladás érdekében, ez a baleseti ügy végkifejletére nem volt hatással. A bíró visszavonta a „baleseti halál” gyanúját, és az ügy felelősségre vonás nélkül zárult. A halottkém, Percy Morrison mondása híressé vált, amikor kifejezte reményét: „Ilyen dolognak soha többé nem szabad megisméltódnie!” Sajnos tévedett!”¹⁷

¹⁶ http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes_klub_hirei/a-biztonsagi-ov-fel-evszazada-tortenelem

¹⁷ <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=685>

A társasági baleseti helyszínelés

Tartalomjegyzékhez

Az eddigiekből látható, hogy a baleseti helyszínelés hatósági jogkörben működött.

„A 22/1955. törvény a közlekedési balesetek helyszíni vizsgálatának feladatait a rendőrség hatáskörébe adta. A BM akkori illetékes szervei részletes utasításban határozták meg a közúti közlekedési balesetek esetén követendő rendőri eljárás egységes módszerét (az aktuális ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól¹⁸).

Ennek ellenére a vállalatoknál az alábbi okok miatt fokozatosan kialakult a helyszínelés különböző rendszere:

Vissza az időszávhoz

1. Az állami gépjárművek üzemben tartásának tárgyában a 8/1957. sz. kormányrendeletre hivatkozással a KPM 2/1957. sz. utasításában, a közlekedési balesetekről statisztika vezetését és meghatározott szervhez való küldését rendeli el.
2. 1962. április 6-án megjelent 276039/1962. sz. fővárosi tanácsi utasításban, hivatkozással a KPM 206/1962 sz. engedélyére baleseti adatszolgáltatást rendelt el az irányítása alatt tevékenykedő közlekedési szállítási vállalatoknál.



¹⁸ <http://www.police.hu/sites/default/files/ot34.pdf>

A szóban forgó rendelkezések szerint jelenteni kell a személyi sérüléssel járó vagy 500 Ft-nál nagyobb kárt eredményező közúti balesetei mennyiségét, okát, okozóját, kihatását, a sérülések súlyosságát, kor és nem szerinti megoszlását stb. Az adatszolgáltatási kötelezettséget teljesíteni csak gyakorlott embereken a helyszínre küldésével, az adatoknak a helyszínen való összegyűjtésével lehetett biztosítani.

A balesetek, a kártérítési perek és összegek növekedése, a megelőzés érdekében szükséges tanulságok levonhatóságának igénye a nagyobb közlekedési, illetve szállítási vállalatoknál kialakította a balesethelyszínelés különböző rendszerét.

Ilyen előzmények után az illetékes szervek egyetértésével a Fővárosi Tanács VB. Közlekedési Főigazgatósága 270.039/1968. sz. leiratában rendelkezett a felügyelete alá tartozó közlekedési vállalatok balesethelyszínelői tevékenységének egységesítésére.

A szóban forgó leiratban meghatározott irányelvek maradéktalan betartása biztosítja a rendőrségi helyszínelői munka zavartalanságát és a vállalati érdekek érvényesítését.

Tudvalevő, hogy a forgalmi balesetet következményei érintik a balesetet előidéző vállalati alkalmazottat büntetőjogi és munkajogi vonatkozásban, a vállalatot pedig elsősorban polgárjogi, valamint munkajogi szempontból.

Miután a közúti baleseteket a büntető hatóságok valamilyen formában vizsgálják, és abban szabálysértési, nyomozati vagy bírói szakban határozatot hoznak, ezzel végeredményben elvégezték a vállalati alkalmazottra vonatkozó vétkességet megállapító intézkedéseket. A vállalati balesetvizsgálatnak tehát nem az a kizárólagos feladata, hogy az alkalmazottak vagy más személyek vétkességét megállapítsa, hanem ezen túlmenően a balesetek polgárjogi összefüggéseit is vizsgálja. A polgári törvénykönyv rendelkezései szerint a büntető hatóságok büntetőjogi vétkességet megállapító határozatától a baleset következményeinek polgárjogi elbírálása részben vagy jelentősen eltérhet.

Erre való tekintettel a közúti balesetek helyszínelését, a felderített tényállásból vont jogi megítélést is tartalmazó véleményt a legnagyobb körültekintéssel kell meghozni, ugyanis a vizsgálat megállapítása következtében kerül előtérbe a vállalati dolgozók fegyelmi és kártérítési felelőssége.

A közúti közlekedésben részt vevő járművek számának rohamos növekedésével, a forgalom gyors ütemű sűrűsödésével az élet- és vagyonbiztonság megóvásának elsőrendű kérdésévé válik a közlekedési balesetek megelőzése. A megnövekedett forgalom a balesetek szaporodásának veszélyével fenyeget. Ez a veszély csak akkor kerülhető el, csak akkor nem áll be törvényszerűen, ha valamennyi lehetőség kihasználásával minden szükséges intézkedést kellő hatékonysággal megteszünk a balesetek elkerülése, megelőzése érdekében. A járművek műszaki állapotának ellenőrzése, helyes forgalomszervezési intézkedések, széles körű felvilágosító és nevelő munka, hatékony kiképzés, továbbképzés és a hasonló jellegű intézkedések, ténykedések mindannyiunk fontos feladatát képezik. A közlekedési balesetek

elleni harc egyre inkább közüggé kell, hogy váljék, mert az eredményes megelőzés csak akkor valósítható meg, ha a közlekedés valamennyi résztvevője hozzájárul a szabályok ismeretén és betartásán alapuló közlekedési fegyelem létrehozásához és fenntartásához. Csak a szabályszerű, fegyelmezett, egymás jogait és érdekeit messzemenően tiszteletben tartó közlekedés jelentheti a balesetmentességnek, a balesetek számszerű csökkenésének zálogát.

A bekövetkezett közlekedési balesetek helyszíni vizsgálatának – mint fentebb írtuk – több oka, több feladata van.

Alapvető feladatnak kell tekinteni az esemény okának, a felelős személynek a felderítését. Meg kell állapítani – a helyszínen érdekeltek; a tanúk elmondása, valamint a talált nyomok alapján – a hibásságot, ki és milyen mértékben felelős az eset bekövetkezéséért. Ezen túlmenően a helyszíni vizsgálat anyagából következtetéseket, tanulságokat lehet levonni. Meg kell vizsgálni, hogyan lett volna elkerülhető az esemény, mi okozta a vétkes vezetőnél, egyén személynél a szabálytalanság elkövetését. Az esemény helyszínelésének anyagát részleteiben kidolgozva az oktatás, a nevelő munka szolgálatába kell állítani. Minden megtörtént esemény intő példa kell hogy legyen a közlekedésben részt vevők számára. Egy-egy oktatás, ismertetés megtartása, ahol megtörtént eseményekről van szó – különböző szemléltető eszközök segítségével – igen hasznos lehet a balesetek megelőzése, a balesetek számának csökkentése érdekében. Éppen ezért az események helyszínelését minden körülményre részletesen kiterjedve kell elvégezni. Nem szabad elmenni egy-egy, a helyszínelés idején jelentéktelennek látszó momentum, beszéd vagy nyom mellett, mert lehet, hogy ez a későbbi időpontban igen nagy jelentőséggel fog bírni úgy a felelősség megállapítása, mint a megelőző oktatás területén.”¹⁹

¹⁹ [BKV Balesethelyszínelők kézikönyve \(Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1970\)](#)

A baleseti helyszínelés története

A tömegközlekedés megkülönböztetett segítése és elsőbbségének biztosítása tekintetében az alábbi főbb területeken kívánunk intézkedéseket kezdeményezni :

- parkirozása további korlátozása autóbusz-vonalakon,
- az egyirányú forgalom további bővítése az autóbuszvonalakon,
- további autóbusz-utvonalak számára elsőbbségadás kötelező védettségnél biztosítása,
- az autóbuszok számára a megállóhelyekről való kihaladáskor elsőbbségadás biztosítása és ennek beépítése a KRESZ-be,
- a vállalat hibaelhárító és baleseti helyszínelő járműveinek megkülönböztetett jelzőberendezéssel történő ellátása, stb.

Határidő : a javaslatok kidolgozására
1972. február 28.

Felelős : Biró Lajos, Forgalmi Igazgató

20

Vissza az időszávhoz

A közösségi közlekedés járművei, jellegükből adódóan, adott útvonalon, menetrend szerint közlekednek, így a közösségi közlekedés talán legfőbb jellemzője a szervezettség. Ez mind a járművek kialakításában, mind az útvonalak meghatározásában, és a járművezetők kiválasztásában, majd képzésében is megjelenik.

A szervezettség legfőbb előnye, hogy a közlekedés folyamata, és így egy baleset esetén a bekövetkezéshez vezető okok, az esetek nagy részében végig jól nyomon követhetők. S mivel szervezett közlekedésről van szó, így a KRESZ-en kívül konkrét szabályozások (Forgalmi utasítások) is övezik a közlekedés teljes folyamatát.

„Baleset vagy esemény kivizsgálásának célja a balesetek és események megelőzése.”²¹

„Miért ismétlődnek a balesetek?

- mert nem ismerjük fel a kockázatot
- mert nem ismerjük az előidéző okokat
- mert nem teszünk azok megszüntetéséért
- mert nem osztjuk meg a tapasztalatainkat”²²

A fenti két idézetből is kitűnik, hogy a balesetvizsgálónak – a szemlét végző helyszínelőnek, és a későbbi kiegészítő vizsgálatot végzőnek egyaránt – nem szabad megelégednie a felelősség kizárólagos megállapításával. Egy gyorsan elfogadott felelősségelismerő-nyilatkozat értékes részleteket rejthet el. „A baleset elkerülése érdekében mit kellett volna bármelyik résztvevőnek tennie?” Ezen gondolat kell, hogy vezérelje a vizsgálatot. A vizsgálat eredménye alapján a visszacsatolás megtörténik; biztonsági ajánlások, oktatási segédletek, forgalomtechnikai módosítások formájában.

A közlekedési társaságok pedig viszonylag gyorsan alkalmazkodnak. Alapvető érdekük is ez, hiszen egy baleset számukra presztízaveszteséget okozó esemény, emellett a balesetek számának csökkentése gazdasági szempont is: a balesetben rongálódott járművek

²⁰ [Budapest Főváros tanácsának jegyzőkönyvei 1950-1990](#)

²¹ ICAO (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) 13. ANNEX

²² [Közlekedésbiztonsági Szervezet \(KBSZ\) „hitvallása”](#)

helyreállítása; forgalomból való kiesése, illetve pótlása; a társaságok működéséhez szükséges forrás biztosításánál a balesetek száma/kimenetele/felelőssége is meghatározó; esetleges kártérítések teljesítése.

A közlekedésben – mint veszélyes üzemben – előforduló balesetek vizsgálatánál a kriminalisztika hét alapkérdését két csoportra bontom. Az első öt (Hol történt”, „Mikor történt”, „Ki követte el”, „Mivel követte el”, „Mit követett el”) alapján a felelősség már megállapítható, ám a további balesetek megelőzés érdekében a résztvevők részéről bekövetkezett döntések okságának vizsgálata is szükséges. A „**Hogyan?**” és a „**Miért?**” itt lesz igazán hangsúlyos. Hogyan, mi módon, milyen sorrendben végezte adott tevékenységet? Ezt a tevékenységet, egyes részeit miért, mi okból, milyen célzattal tette, mi váltotta ki a cselekvést? Az ezekre adott (akár helyes, akár helytelen) válaszok alapján lehet nemcsak a felelőst és okot megtalálni, hanem a visszacsatolást megfelelően megvalósítani.

A társasági helyszínelő bár gazdasági társaság baleseteivel foglalkozik, de a baleset körülményeinek feltárása során nem jelenhet meg az a fajta Társaság iránti lojalitás, hogyha kolléga, ismerős részese egy balesetnek, akkor az a cél, hogy kihúzza a baleset következményei alól, esetleg torzítson bizonyos részleteken, ne vegyen figyelembe minden tényezőt. Ha ezt elfogadnánk, hogy lehetséges, akkor ennek az ellenkezője is igaz lehetne, vagyis a majd a megfelelő résztvevőre „húzza a vizes lepedőt”. A baleset felelősének személye nem függhet a baleseti helyszínelőtől.

A helyszínelő feladata a balesethez vezető okok/felelősök keresése, de ezenkívül a helyszínen a résztvevők segítése is. Ha a kolléga vétlen, akkor az álláspontját bátyázzuk körbe nyomokkal, fényképekkel, bizonyítékokkal. Ha a kolléga esetleg hibázott, természetesen nem lehetünk felületesek, hogy hátha majd lemarad valami, egyszerűen objektívek vagyunk.

[Tartalomjegyzékhez](#)

Nézzünk pár példát a visszacsatolás szükségességére és a megvalósításra.

1. Az alábbi nyilatkozatot egy járművezető a balesetét követően önállóan tette.

„A sorból csak tolatással tudtam kiállni, és nekitolattam az üzemanyagkút oszlopán lévő tűzoltó készüléknek, ezáltal a hátfal benyomódott.”

A rövid lényegre törő nyilatkozatból a felelős személye kiderül, a balesetvizsgálat rövid úton lezárható. A járművezető számára ennyi a baleset lényege.

- Hátramenetet végzett,
- nekiütközött valaminek,
- a járműben a következő kár keletkezett.


A nyilatkozat alapján a baleseti helyszínelés feladatai közül csupán az egyiket (felelőskeresés) sikerült megoldani. A tény, hogy valaki hátramenet közben nekiütközött egy tárgynak, lehet közölni a többi járművezetővel, ám ennek hírértéke megmarad a bulvár színvonalán. Csak tényeket közöl, tovább gondolkodásra nem késztet. Amennyiben a meghallgatásnál a kriminalisztika két további kérdésére („miért” és „hogyan”) is keressük a választ, és ennek szellemében hallgatjuk meg a járművezetőt, fontos dolgok kerülnek a felszínre.

„Az első busz átvételekor műszaki hibát tapasztaltam, ezért beálltam a csarnokba. Mivel a hibát nem lehetett azonnal orvosolni, másik autóbuszt kértem a diszpécserőtől. A másik jármű forgalmiját megkaptam a diszpécserőtől és az üzemanyagöltő állomásnál tárolt autóbuszhoz mentem. Az előző busz műszaki hibája, a szerelővel történt nézeteltérés következtében felfokozott idegállapotban érkeztem az autóbuszhoz. Az autóbusz motorja már járt, a diszpécser tájékoztatása szerint az átvétel egy tartalék járművezető által már megtörtént. Mivel az autóbusz előtt és mellett más járművek álltak, ezért hátramenetben szándékoztam kiállni. A környéken más személyt nem láttam, aki segítette volna a hátramenetet, ezért fedezés nélkül kezdtem el tolatni. Kb. 10 méter után egy „koppanást” hallottam, majd a vezetőfülkéből kiszállva láttam, hogy a kútoszlopnak tolattam. Meggyőződtem róla, hogy személyi sérülés nem történt, félreálltam, majd jelentettem az esetet a diszpécsernek.”

Az ebben a nyilatkozatban felszínre került körülmények ismeretében a további balesetek megelőzés érdekében már többeket meg lehet szólítani (szerelőt, diszpécser). Kiderül az is, hogy a fedezés, illetve a kellő figyelem nélküli hátramenet kockázatvállalása az idegeskedés és a rohanás keverékéből állt össze. Ismeretfelújító oktatás során egy ilyen baleset tanulságairól hosszan lehet beszélgetni, melynek emlékei jobban beivódnak a járművezetőkbe.

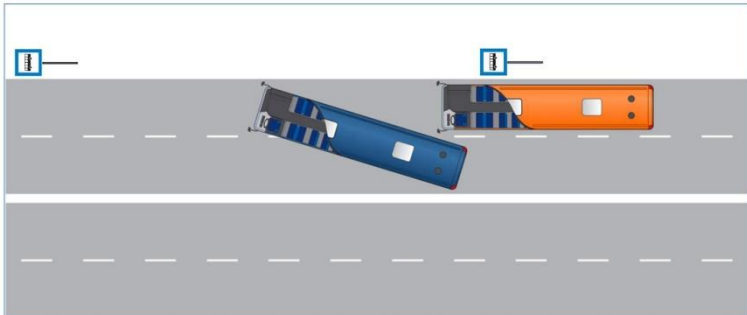
2. A BKV Zrt-nél a forgalombiztonsági szakemberek (helyszínelők és vizsgálók egyaránt) a balesetek tanulságaira építve a lentebb is látható figyelemfelhívó plakátok mintájára készítenek hasonlókat, melyeket telephelyeken, végállomásokon kihelyezve érik el a járművezetői állományt.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

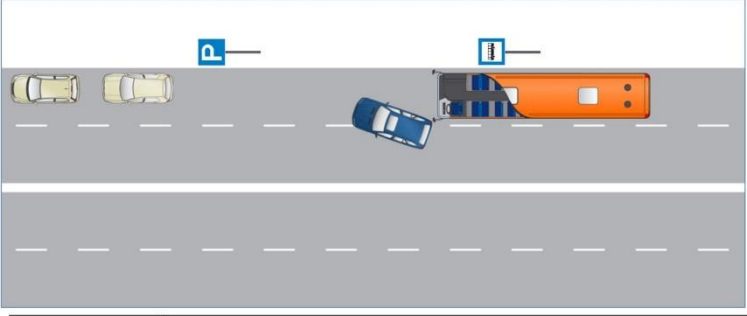


Megállóból elindulás

- A kék színű autóbusz a megállóban **ÁLLÓ** másik autóbusz mellett elhaladva állt be a megállóba.
- A sárga színű autóbusz **EKÖZBEN** – a külső sávban maradván – elindult.
- A képen látható helyzetben összeütköztek.



A folyamatos forgalomba bekapcsolódó minden járművel **elsőbbséget kell adni** a forgalomban már részt vevő, az elindulóval akár azonos, akár ellenkező irányban haladó vagy **az úttesten bármilyen közlekedési műveletet végrehajtó**



- A személygépkocsi a megállóban **ÁLLÓ** autóbusz mellett elhaladva állt be a várakozóhelyre.
- Az autóbusz **EKÖZBEN** – a külső sávban maradván – elindult.
- A képen látható helyzetben összeütköztek.

A plakát nem a képen látható helyzetek összes mellékhatásait taglalja. A képek, magyarázatok tájékoztató jellegűek, továbbgondolkodásra, kérdésfeltevésre sarkallnak. A kockázatok tekintetében kérdezze meg KRESZ oktatóját, baleseti helyszínelő ismerőseit.

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat

Vörös László baleseti helyszínelő

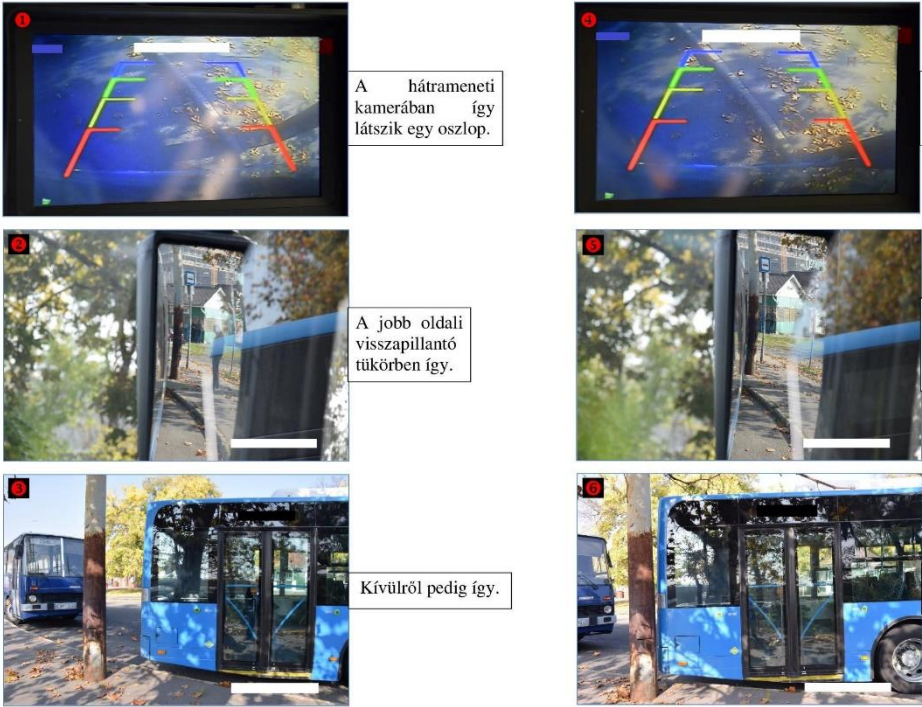
2018.01.23.

A baleseti helyszínelés története

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

BKV Zrt.

Hátrameneti kamera képe



1 A hátrameneti kamerában így látszik egy oszlop.

2 Hátrébb haladva már keresni kell az oszlopot.

3 A jobb oldali visszapillantó tükörben így.

4 A jobb oldali visszapillantó tükörben már az autóbuszhoz simul.

5 Kívülről pedig így.

6 Kívülről a látvány önmagáért beszél!

Forgalombiztonsági és Üzemeltetési Szolgálat

Vörös László baleseti helyszínelő

2017.10.30.

3. Tekintsünk ki egy picit az informatika világába.

„Az adat elemi ismeret. Az adat tények, fogalmak olyan megjelenési formája, amely alkalmas emberi eszközökkel történő értelmezésre, feldolgozásra, továbbításra. Az adatokból gondolkodás vagy gépi feldolgozás útján információkat, azaz új ismereteket nyerünk.

Az információ már egy olyan új ismeret, amely megszerzője számára szükséges, és korábbi tudása alapján értelmezhető. Az információ olyan tény, amelynek megismerésekor olyan tudásra teszünk szert, ami addig nem volt a birtokunkban. Úgy is fogalmazhatunk, hogy az információ valamely meglévő bizonytalanságot szüntet meg. Azokat az információkat, amelyekből valamilyen konkrét tény tudunk meg adhatnak is nevezük. Az információ tehát értelmezett adat.”²³

A BKV Zrt-nél évtizedekig az Ikarus buszcsalád volt az egyeduralkodó. 2004-től új, modern, Volvo gyártmányú autóbuszokkal bővült a járműpark, majd 2010-től használt Mercedes Benz Citaro járművek is színesítették az egyik garázs flottáját. A társasági baleseti adatok elemzése közben figyeltek fel a szakemberek, hogy ezen Mercedes járművekkel jellemzően az 50 év feletti autóbuszvezetők okoznak balesetet. Az adatokat értelmezve egy olyan információra tettek szert, amellyel gyorsan, egyszerűen lehetett orvosolni a baleseti számokat. Innen kezdve a használt, de a társaság járművezetői számára újabb technikát az alkalmazkodásra fogékonyabb, fiatal generációra bízta.

Tartalomjegyzékhez

²³ http://informatika.gtportal.eu/index.php?f0=alapfogalmak_01

Érdekesség, hogy 1995-ben a korábban a rendőrségnél baleseti helyszínelőként dolgozók közül páran alakítottak egy baleseti helyszínelésre specializálódott céget. Taxis társaságoknak, nagyobb járműparkkal rendelkező vállalatoknak, valamint 2009-ig a tűzoltóságnak is ők végezték a baleseti helyszínelést.

Honlapjukon így hirdetik tevékenységüket



Ügyfelünknek nincs más dolga, mint értesítenie diszpécserközpontunkat, azonosítania magát, majd kollégánk haladéktalanul intézkedik munkatársunk helyszínrre küldéséről. Az értesítések megkönnyítésének érdekében ún. baleseti kártyát bocsátunk ki ügyfeleink részére. A helyszínrre érkezésig telefonon tartjuk a kapcsolatot ügyfelünkkel és az elsődleges intézkedéseket megtesszük. Fontos, hogy mit tegyünk és mit ne tegyünk a helyszínrre!



Munkatársunk a helyszínrre több évtizedes szakmai tapasztalattal segít dönteni a felelősség kérdésében, segít kitölteni a kárbejelentő lapot vagy ha szükségessé válik, a helyszínrre együttműködik a hatóságokkal az Ön érdekeinek védelmében. Digitális felvételekkel (fotó/video) rögzít a helyszínrre mindent, amely az adott baleseti ügy elbírálásának szempontjából fontos lehet. Nálunk nincs "kis kár vagy nagy kár", minden esetről jelen vagyunk!



A helyszínrre rögzítjük a keletkezett rongálódásokat, a járművek balesetet megelőző haladási irányát, a jelzőablákat, a forgalmi rendet, a fék- és egyéb nyomokat, anyagmaradványokat, káronosításra alkalmas módon akár mérőléccel is, ha annak jelentősége van. Méretarányos vagy szemléltető helyszínrrajzot készítünk baleseti jegyzőkönyvvel. Így a laikus számára is vizuálissá válnak a baleset bekövetkezésének körülményei, amely elősegíti a felelősség kérdésének meghatározását.



A helyszínrre rögzített anyagokat, jegyzőkönyvet, helyszínrrajzot, fényképeket és azok magyarázatait 3 munkanapon belül átadjuk ügyfelünknek a biztosítótársaságokhoz való benyújtás céljából, a kifizetési jogalap vizsgálati idejének lerövidítése érdekében. Így a biztosító szakembere is vizuálisan láthatja a baleset létrejöttének konkrét körülményeit és magabiztosabban dönthet a kárrendezést illetően. Ügyfelünket nem hagyjuk magára, adott baleseti ügyben érkezett elmarasztaló rendőrségi határozat, bírósági végzés esetén tanácsadással segítünk igényeinek megfelelően.

Újdonság: kártyakár események helyszínrrelése! Érdeklődjön telefonszámainkon vagy email-ben a szolgáltatás igénybevételi lehetőségeiről!

Angol nyelvű tájékoztatónk: [Our Service](#)

Jelen

Tartalomjegyzékhez

Vissza az időszávrhoz

Hazánkban a hatóság részére a baleseti helyszínelő, vizsgáló szaktanfolyamokat az ORFK Dunakeszin működő [Rendőrségi és Kiképzőközpontja](#) tartja. **2007**-ben a [BKV Zrt](#)-vel egy új szakmai együttműködés keretében Társasági baleseti helyszínelőket kezdtek kiképezni. **2012**-től a budapesti közösségi közlekedés átalakítását követve a képzés megbízója a [Budapesti Közlekedési Központ \(BKK Zrt.\)](#) lett, ezzel egyidőben a szaktanfolyam szervezését és képzését a [Nemzeti Közszolgálati Egyetem](#) vette át. A szaktanfolyami végzettség nevének változása (Baleset- és káresemény helyszínelő) jelezte, hogy a gazdasági társaságok helyszínelői nem csak közlekedési balesetek, hanem egyéb káresemények során is eljárnak, ahol a megszerzett kriminalisztikai ismereteiket tudják hasznosítani. A képzésben rejlő potenciált **2016**-ban a [Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatósága](#) (majd **2017**-ben a Posta) is felismerte, így munkatársaival bővítette a fővárosi baleseti helyszínelők számát.

Források:

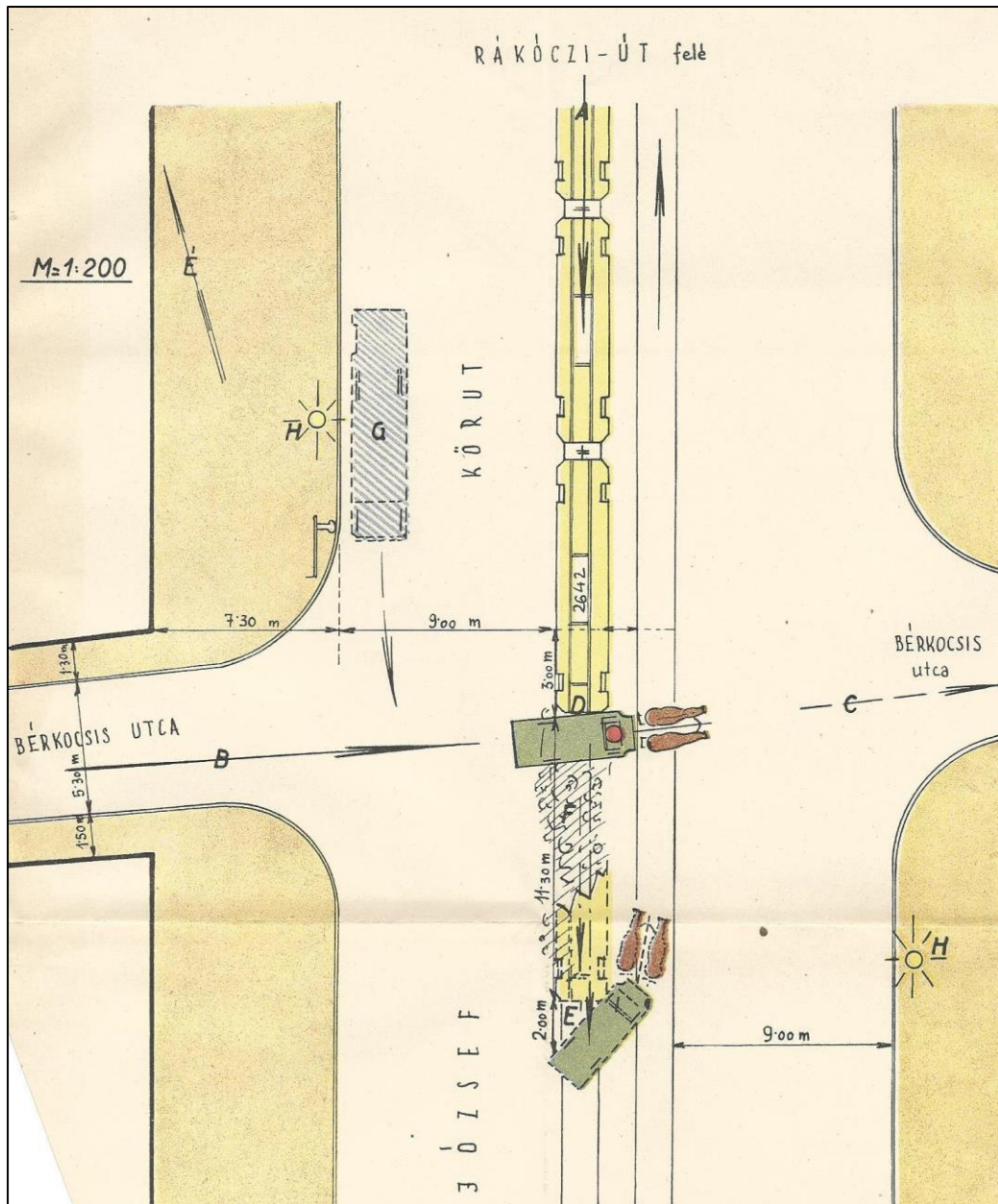
- <http://fototortenet.blogspot.hu/2013/08/az-első-magyar-rendorsergi-helyszínelo.html>
- <http://ntf.hu/index.php/2017/03/01/a-budapesti-rendorserg-gyilkos-autoja-bunugyi-helyszínelés-negy-kereken-a-horthy-korszakban/>
- http://maimanohaz.blog.hu/2017/05/21/valogatas_a_brfk_helyszíneloinek_felkavar_o_felveteleibol_1956
- <https://palyaorientacio.munka.hu/szulok/film/adatlap/4231>
- <https://palyaorientacio.munka.hu/szulok/foglalkozas/UjGenKonyv/525101>
- [BKV Balesethelyszínelők kézikönyve \(Közl. Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1970\)](#)
- <http://www.baleset-megelőzes.eu/cikk.php?id=685>
- <https://blog.britishnewspaperarchive.co.uk/2013/08/30/mary-ward-the-first-person-to-be-killed-in-a-car-accident-31-august-1869/>
- [Engi József A közúti személyszállítás története A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata](#)
- [Főváros Tanácsának jegyzőkönyvei 1950-1990](#)
- [Dr. Gárdonyi Gergely – A szemle szerepe a hazai büntetőeljárásban \(Széchenyi István Egyetem](#)
- [Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, Győr, 2017\)](#)
- <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/baleset/baleset15.pdf>
- [Lakatos-Balláné - kriminalisztikai alapismeretek jegyzet, rendőrtiszti Főiskola 2005](#)
- <http://magyarjarmu.hu/tortenet/a-magyar-automobilizmus-első-lepesei/>
- <http://www.baleset-megelőzes.eu/cikk.php?id=332>
- <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2015/10/18/tenyleg-magyar-talalmany-a-csuklos-busz/>
- [Németi Gabriella –A büntető eljárási jog fejlődéstörténete különös tekintettel a bizonyítási rendszerre Magyarországon, Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar Jogtörténeti Tanszék hallgatójának szakdolgozata, 2016 Miskolc](#)
- [2017. évi XC. törvény a büntetőeljárásról](#)
- <http://traffic-control.hu/>
- <http://autovezetes.network.hu/blog/kozlekedes-klub-hirei/a-biztonsagi-ov-fel-evszazada-tortenelem>

A fényképek forrása:

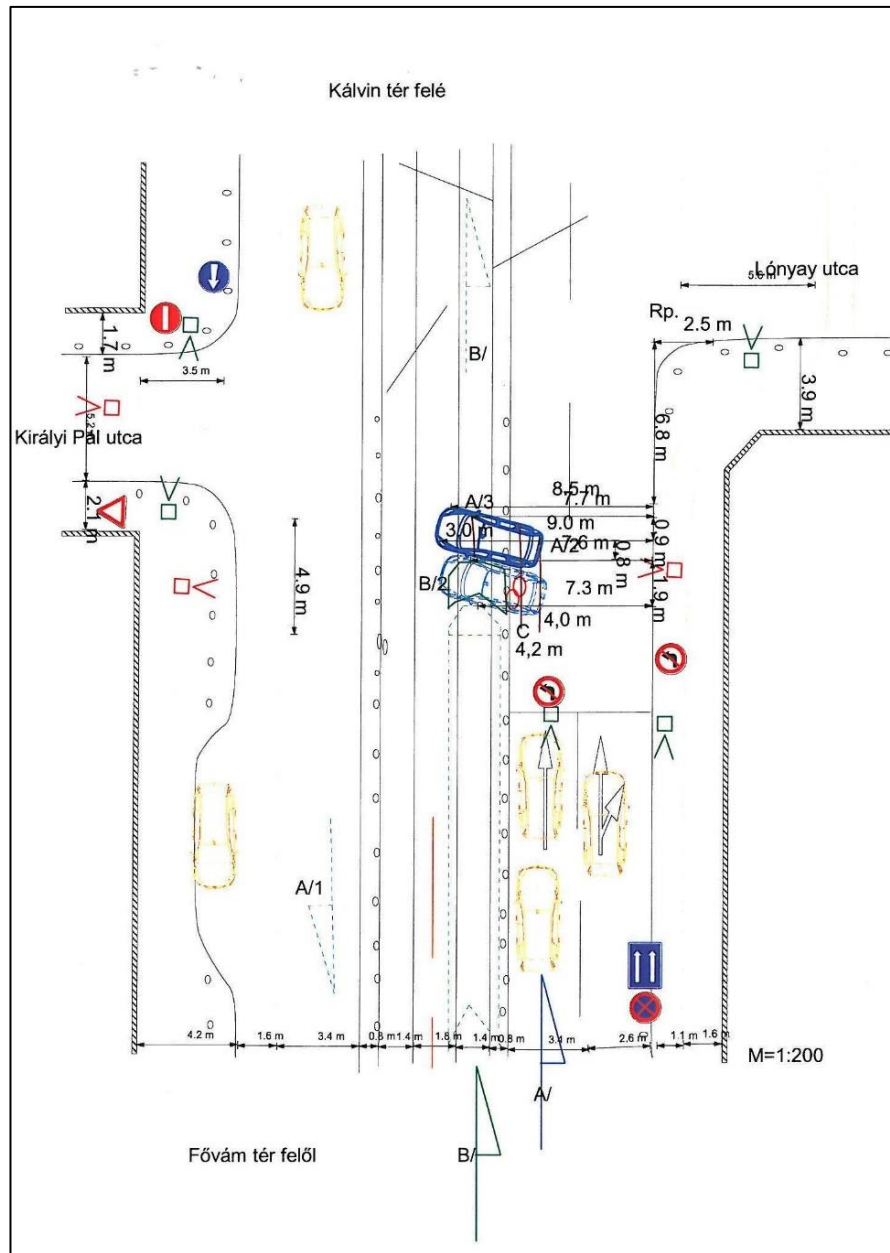
- <https://antikva.hu/kriminalisztika/a-kozlekedesi-balesetek-helyszínelése-es-nyomozasa>
- <http://rtl.hu/rtlklub/torley/gondolta-volna-elektromosauto-ipart-szeretett-volna-torley-jozsef>
- <https://thebestpictureproject.wordpress.com/2010/03/18/ben-hur/>
- <https://port.hu/adatlap/film/tv/flintstone-csalad-the-flintstones/movie-43267>
- <https://kingsleyp.wordpress.com/tag/red-flag-act/>

Mellékletek

I. melléklet – a helyszínrajzok fejlődése (1951 – 2017)



@Vörös László



30

II. melléklet – Statisztikai adatlap (4 lap)

A baleseti lap egyedi azonosítója:

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET STATISZTIKAI ADATFELVÉTELI LAP 1009/07

I. A BALESET IDŐPONTJA

200	Hó	Np	Ó	P
-----	----	----	---	---

II. A BALESET HELYE:

GPS koordináták:
 Szélesség (LAT) ° ' "
 Hosszúság (LON) ° ' "

Megye

Város, község

kertlet

1. utca neve: út 1 utca 2 tér 3 körút 4
 rakpart 5 köz 6 egyéb 7 sétány 8

házszám

1. köztút száma és betűje: km m

kategóriája: autópálya 1 autótűt 2 főút 3 egyéb út 4

2. keresztező utca neve: út 1 utca 2 tér 3 körút 4
 rakpart 5 köz 6 egyéb 7 sétány 8

2. keresztező köztút száma és betűje: km m

kategóriája: autótűt 2 főút 3 egyéb út 4

2. nem útkereszteződés

III. A BALESET HELYSZÍNÉNEK ADATAI

A) A BALESET HELYE

1	lakott területen
2	lakott területen kívül

B) AZ ÚTVONAL TÍPUSA

1	gépjárműforgalmi út
2	kerékpárút
4	gyalogút és egyéb hely (parkoló, járda)

C) AZ ÚT ALAKZATA

1	egyeses útvonal
2	útkanyarulat
3	útkanyarulatok
4	bukkanó
5	útkereszteződés
6	egyéb

D) AZ ÚTKERESZTEZŐDÉS TÍPUSA

1	gépjárműforgalmi utak egyszerű csatlakozása/keresztezése
2	gépjárműforgalmi utak körforgalmú csatlakozása/keresztezése
3	gépjárműforgalmi út és kerékpárút csatlakozása/keresztezése
4	gépjárműforgalmi út és zárt pályás villamos keresztezése
5	gépjárműforgalmi út és vasút keresztezése
8	egyéb
9	nem útkereszteződés

E) AZ ÚTKERESZTEZŐDÉS FORGALOMSZERVEZÉSE

1	egyenrangú
2	elsőbbségadás táblával szabályozott
4	forgalomirányító készülékkel szabályozott
5	egyéb
6	nem útkereszteződés

F) AZ ÚTVONAL FORGALMI JELLEGE

1	egyrányú
2	kétirányú, osztatlan
3	kétirányú, osztott pályás
4	ideiglenes forgalmi rend
5	egyéb

G) AZ AZONOS IRÁNYÚ FORGALMI SÁVOK SZÁMA

1	egy
2	kettő
3	három vagy több
4	nem úttest

H) A FORGALMI SÁVOK JELZÉSE

1	útburkolati jellel
2	leköpött, rosszal látható útburkolati jellel
3	útburkolati jelen kívül egyéb jelekkel is ellátott (szög, prizma)
4	útburkolati jel nélkül táblával, terelőszalappal
5	jelzés nélküli, vagy nem úttest

I) FORGALOMIRÁNYÍTÓ KÉSZÜLÉK

1	nincs
2	állandó van, működött
3	állandó van, nem működött
5	gyalogos által vezetett időszakos van, működött
6	gyalogos időszakos van, nem működött
8	ideiglenes forgalmi rendhez kihelyezett

J) A FORGALOMIRÁNYÍTÁS MÓDJÁ

1	kézi (rendőr, jelzőőr)
2	úttest forgalmát irányító készülék
3	villamos forgalmát irányító készülék
4	fény- és félsorompó
5	fénysorompó (félsorompó nélkül)
6	teljes sorompó
7	nem volt forgalomirányítás

K) AZ ÚT LEJTIVISZONYAI

1	sík
2	lejtő
3	emelkedő

L) AZ ÚTTEST BURKOLATA

1	burkolt
2	burkolatlan
3	nem úttest

M) AZ ÚTTEST BURKOLATÁNAK ÁLLAPOTA

1	hibátlan
2	töredezett, egyenetlen, hullámos
3	gödörös, kátyús
4	nyomvályús
5	burkolatlan, vagy nem úttest

N) AZ ÚTTEST FELÜLETÉNEK ÁLLAPOTA

1	normál (száraz) állapotú úttest
2	nedves
3	havas, jeges
5	olajos
6	egyéb szennyezett (sáros, hulladékos stb.)
8	nem úttest

100907

IV. KÖRNYEZETI VISZONYOK

A) IDŐJÁRÁSI VISZONYOK

1	derült
2	borult
3	ködös
4	esős
5	viharos, zivataros
6	havazás

B) LÁTÁSI VISZONYOK

1	nappali, természetes fény
2	nappali, természetes fény korlátozott látási viszonyokkal
31	szürkület
32	éjszaka, közvilágítás nélkül
4	éjszaka, működő közvilágítással
5	éjszaka, nem működő közvilágítással

V. A BALESET LEÍRÁSA

A) A BALESET TERMÉSZETE

11	szembetaladó járművek ütközése
12	azonos irányba haladó járművek ütközése
13	keresztelő irányba haladó járművek ütközése
15	egyesen haladó és kanyarodó járművek ütközése
14	vasúti jármű és közúti jármű ütközése
21	álló járművek ütközése (parkoló járművel)
22	szilárd tárgynak ütközés az útpályán
31	megesőzés, farolás, felborulás az útpályán
32	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés nélkül
33	pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül
51	gyalogosok elütése
61	utasok balesete
71	ütközés állattal
81	egyéb ütközés

B) A BALESET TÍPUSAI (típuskód kivételével a mellékelt listából)

	az első ütközésnél		
--	--------------------	--	--

C) A BALESETET ELŐIDÉZŐ OK

	elsődleges ok		
--	---------------	--	--

VI. BALESETET OKOZÓ ALKOHOLOS, ILLETVE KÁBÍTÓSZERES BEFOLYÁSOLTSÁGA

A) ALKOHOLOS BEFOLYÁSOLTSÁG ÉS MÉRTÉKE

1	0,5‰ és alatta / vagy 0,1 mg/l és alatta
2	0,51‰-0,79‰ között / vagy 0,11 mg/l-0,4 mg/l között
3	0,8‰-1,49‰ között / vagy 0,41 mg/L-és 0,75 mg/l között
4	1,5‰ és felette / vagy 0,76 mg/l és felette
5	nem fogyasztott alkoholt
6	ismeretlen személy, vagy nem személy

B) SZEDETT-E

1	igen
2	nem
3	ismeretlen, vagy nem személy

VII. BALESETET OKOZÓ GÉPJÁRMŰVEZETŐ

A) JÁRMŰVEZETŐI ENGEDÉLLEL

1	rendelkezett, kezdő vezetői engedéllyel
2	rendelkezett
3	nem rendelkezett
4	ismeretlen vagy nem gépjárművezető

B) MIÓTA VEZET GÉPJÁRMŰVEZET

	jogosítvány megszerzésének dátuma				
		év		hó	
2	ismeretlen vagy nem gépjárművezető				

100907

A baleseti helyszínelés története

A balesetben részt vevő járművek száma

A balesetben részt vevő gyalogosok száma

X. A BALESETBEN RÉSZT VEVŐK ADATAI

1. RÉSZTVEVŐ, FELTÉTELEZETT OKOZÓ

A) SZEREPE A FORGALOMBAN

111	motorkerékpár
112	személygépkocsi
113	autóbusz
121	tehergépkocsi
124	vontató
127	különleges gépkocsi
214	villamos
215	trolibusz
216	HÉV-szerelvény
217	vasúti szerelvény
318	kerékpár
319	segédmotoros-kerékpár
322	állati erővel vont jármű
323	egyéb jármű
411	gyalogos
540	utas
760	állat

B) A GÉPJÁRMŰ

	gyártmánya		
	gyártási éve		
	sebessége km/h		
	állandó telephelye		
	veszélyes áru kódja		

1	össztömege 3,5t alatt
2	össztömege 3,5t, 7,5 t és közötte
3	össztömege 7,5 t felett
4	ismeretlen jármű, vagy nem gépjármű

C) JÁRMŰ VEZETŐJE/GYALOGOS NEME

1	férfi
2	nő
3	ismeretlen

D) EGYÉB ADATAI

1	kora		
2	állampolgársága		

E) JÁRMŰ MOZGÁSA

1	induló	7	előző
2	haladó	8	sávot váltó
3	kanyarodó	9	hátramenő
6	megálló, álló	0	nem jármű

F) HALADÁSI IRÁNYA

közúti szelvényel, lakott területen hátszámzással			
1	azonos		
2	ellentétes		
3	nem jármű		

G) GYALOGOS HELYZETE

1	az úttesten haladt
2	keresztelte az úttestet
4	úton kívül haladt (járda, megálló stb)
3	egyéb (állt, fektült)
5	nem gyalogos

H) A GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE AZ ÚTON

1	kijelölt gyalogátkelőhelyen
2	nem kijelölt gyalogátkelőhelyen
3	nem gyalogos

2. RÉSZTVEVŐ

A) SZEREPE A FORGALOMBAN

111	motorkerékpár
112	személygépkocsi
113	autóbusz
121	tehergépkocsi
124	vontató
127	különleges gépkocsi
214	villamos
215	trolibusz
216	HÉV-szerelvény
217	vasúti szerelvény
318	kerékpár
319	segédmotoros-kerékpár
322	állati erővel vont jármű
323	egyéb jármű
411	gyalogos

B) A GÉPJÁRMŰ

	sebessége km/h		
	veszélyes áru kódja		
1	össztömege 3,5t alatt		
2	össztömege 3,5t, 7,5 t és közötte		
3	össztömege 7,5 t felett		
4	ismeretlen jármű, vagy nem gépjármű		

C) JÁRMŰ VEZETŐJE/GYALOGOS NEME

1	férfi
2	nő
3	ismeretlen

D) EGYÉB ADATAI

1	kora		
2	állampolgársága		

E) JÁRMŰ MOZGÁSA

1	induló	7	előző
2	haladó	8	sávot váltó
3	kanyarodó	9	hátramenő
6	megálló, álló	0	nem jármű

F) HALADÁSI IRÁNYA

közúti szelvényel, lakott területen hátszámzással			
1	azonos		
2	ellentétes		
3	nem jármű		

G) GYALOGOS HELYZETE

1	az úttesten haladt
2	keresztelte az úttestet
4	úton kívül haladt (járda, megálló stb)
3	egyéb (állt, fektült)
5	nem gyalogos

H) A GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE AZ ÚTON

1	kijelölt gyalogátkelőhelyen
2	nem kijelölt gyalogátkelőhelyen
3	nem gyalogos

3. RÉSZTVEVŐ

A) SZEREPE A FORGALOMBAN

111	motorkerékpár
112	személygépkocsi
113	autóbusz
121	tehergépkocsi
124	vontató
127	különleges gépkocsi
214	villamos
215	trolibusz
216	HÉV-szerelvény
217	vasúti szerelvény
318	kerékpár
319	segédmotoros-kerékpár
322	állati erővel vont jármű
323	egyéb jármű
411	gyalogos

B) A GÉPJÁRMŰ

	sebessége km/h		
	veszélyes áru kódja		
1	össztömege 3,5t alatt		
2	össztömege 3,5t, 7,5 t és közötte		
3	össztömege 7,5 t felett		
4	ismeretlen jármű, vagy nem gépjármű		

C) JÁRMŰ VEZETŐJE/GYALOGOS NEME

1	férfi
2	nő
3	ismeretlen

D) EGYÉB ADATAI

1	kora		
2	állampolgársága		

E) JÁRMŰ MOZGÁSA

1	induló	7	előző
2	haladó	8	sávot váltó
3	kanyarodó	9	hátramenő
6	megálló, álló	0	nem jármű

F) HALADÁSI IRÁNYA

közúti szelvényel, lakott területen hátszámzással			
1	azonos		
2	ellentétes		
3	nem jármű		

G) GYALOGOS HELYZETE

1	az úttesten haladt
2	keresztelte az úttestet
4	úton kívül haladt (járda, megálló stb)
3	egyéb (állt, fektült)
5	nem gyalogos

H) A GYALOGOS KÖZLEKEDÉSE AZ ÚTON

1	kijelölt gyalogátkelőhelyen
2	nem kijelölt gyalogátkelőhelyen
3	nem gyalogos

XI. A BALESETBEN MEGHALT, MEGSÉRÜLT SZEMÉLYEK ADATAI

A) A BALESETNEK

1	okozója
2	részese
3	ismeretlen

B) ÉLETKORA

	éves		
--	------	--	--

C) NEME

1	férfi
2	nő
3	ismeretlen

D) ÁLLAMPOLGÁRSÁGA

	kódja		
--	-------	--	--

E) FORGALOMBAN BETÖLTÖTT SZEREPE

1	járművezető
21	utas elől ült
22	utas hátul ült, vagy egyéb helyen volt
3	gyalogos

F) HASZNÁLTA-E A BIZTONSÁGI ÖVET

1	igen
2	nem
3	jogszabály nem kötelezte

G) HASZNÁLTA-E A BUKÓISÁKOT

1	igen
2	nem
3	jogszabály nem kötelezte

H) LÉGZSÁK

1	volt, kinyílt
2	volt, nem nyílt ki
3	nem volt

I) BIZTONSÁGI GYEREKÜLÉSBE ÜLT-E

1	igen
2	nem
3	jogszabály nem kötelezte

J) JÁRMŰ, AMELYBEN TARTÓZKODOTT, GYALOGOSNÁL, AMELYIK ELŰTÖTTE

	részvevő		
--	----------	--	--

K) A SÉRÜLÉS KIMENETELE

48 órával később		30 nappal később	
1	meghalt	1	meghalt
2	súlyosan sérült	2	súlyosan sérült
3	könnyen sérült	3	könnyen sérült

L) KÖRHÁZI ÁPOLÁS

1	A helyszínen ellátták.
2	Kórházba szállították.

A) A BALESETNEK

1	okozója
2	részese
3	ismeretlen

B) ÉLETKORA

	éves		
--	------	--	--

C) NEME

1	férfi
2	nő
3	ismeretlen

D) ÁLLAMPOLGÁRSÁGA

	kódja		
--	-------	--	--

E) FORGALOMBAN BETÖLTÖTT SZEREPE

1	járművezető
21	utas elől ült
22	utas hátul ült, vagy egyéb helyen volt
3	gyalogos

F) HASZNÁLTA-E A BIZTONSÁGI ÖVET

1	igen
2	nem
3	jogszabály nem kötelezte

G) HASZNÁLTA-E A BUKÓISÁKOT

1	igen
2	nem
3	jogszabály nem kötelezte

H) LÉGZSÁK

1	volt, kinyílt
2	volt, nem nyílt ki
3	nem volt

I) BIZTONSÁGI GYEREKÜLÉSBE ÜLT-E

1	igen
2	nem
3	jogszabály nem kötelezte

J) JÁRMŰ, AMELYBEN TARTÓZKODOTT, GYALOGOSNÁL, AMELYIK ELŰTÖTTE

	részvevő		
--	----------	--	--

K) A SÉRÜLÉS KIMENETELE

48 órával később		30 nappal később	
1	meghalt	1	meghalt
2	súlyosan sérült	2	súlyosan sérült
3	könnyen sérült	3	könnyen sérült

L) KÖRHÁZI ÁPOLÁS

1	A helyszínen ellátták.
2	Kórházba szállították.

200... évhónap

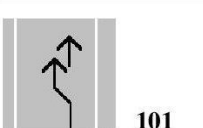
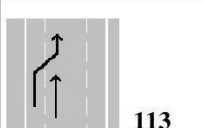
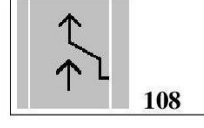
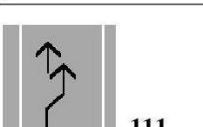
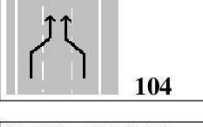

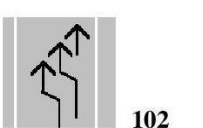
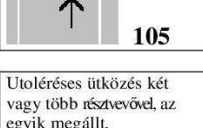
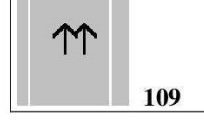
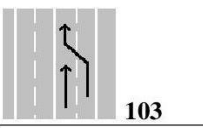


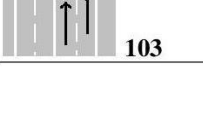
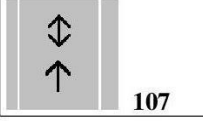
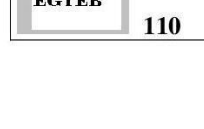
.....kiállította

.....ellenőrizte

III. melléklet – Baleset típusok (8 lap)

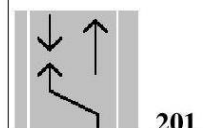
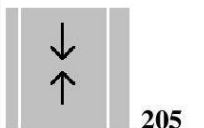


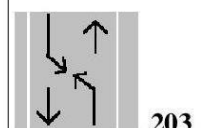
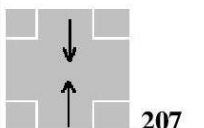
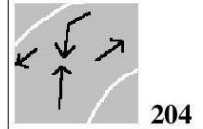
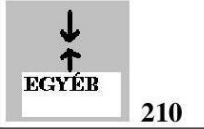
A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK TIPUSAINAK LISTÁJA

TIPUSCSOPORT: 100 AZONOS IRÁNYBA EGYENESEN HALADÓ JÁRMŰVEK ÖSSZEÜTKÖZÉSE *Típusok száma: 13*

<p>Ütközés BALRÓL történő előzés közben.</p>  <p style="text-align: right;">101</p>	<p>Ütközés BALRÓL JOBBRA történő sávváltás közben.</p>  <p style="text-align: right;">113</p>	<p>Ütközés JOBBRÓL elinduló járművel.</p>  <p style="text-align: right;">108</p>
<p>Ütközés JOBBRÓL történő előzés közben.</p>  <p style="text-align: right;">111</p>	<p>Ütközés két jármű egyidejű forgalmi sávváltása közben.</p>  <p style="text-align: right;">104</p>	<p>Ütközés BALRÓL elinduló járművel.</p>  <p style="text-align: right;">118</p>
<p>Ütközés kettős előzés közben.</p>  <p style="text-align: right;">102</p>	<p>Utólérési ütközés két vagy több mozgásban lévő résztvevővel.</p>  <p style="text-align: right;">105</p>	<p>Ütközés párhuzamosan egymás mellett haladó járművek között.</p>  <p style="text-align: right;">109</p>
<p>Ütközés JOBBRÓL BALRA történő sávváltás közben.</p>  <p style="text-align: right;">103</p>	<p>Utólérési ütközés két vagy több résztvevővel, az egyik megállt.</p>  <p style="text-align: right;">106</p>	<p>Egyéb baleset azonos irányba egyenesen haladó járművek között.</p>  <p style="text-align: right;">EGYÉB 110</p>
<p>Ütközés tolató járművel.</p>  <p style="text-align: right;">107</p>	<p>Ütközés tolató járművel.</p>  <p style="text-align: right;">107</p>	<p>Ütközés tolató járművel.</p>  <p style="text-align: right;">107</p>

TIPUSCSOPORT: 200 SZEMBE, EGYENESEN HALADÓ JÁRMŰVEK ÜTKÖZÉSE

Típusok száma: 8

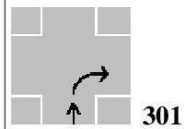
<p>Egyenes úton, szembe haladó járművek ütközése, az egyik résztvevő előz, vagy forgalmi sávot vált.</p>  <p style="text-align: right;">201</p>	<p>Egyenes úton szembe haladó járművek ütközése, előzés és forgalmi sávváltás nélkül.</p>  <p style="text-align: right;">205</p>
<p>Kanyarban, szembe haladó járművek ütközése, az egyik résztvevő előz, vagy forgalmi sávot vált.</p>  <p style="text-align: right;">202</p>	<p>Kanyarban, szembe haladó járművek ütközése, előzés és forgalmi sávváltás nélkül.</p>  <p style="text-align: right;">206</p>
<p>Egyenes úton, szembe haladó járművek ütközése, legalább két résztvevő előz vagy forgalmi sávot vált.</p>  <p style="text-align: right;">203</p>	<p>Szembe haladó járművek ütközése útkereszteződésben, a járművek nem előznek, nem váltanak sávot, nem kanyarodnak.</p>  <p style="text-align: right;">207</p>
<p>Kanyarban, szembe haladó járművek ütközése, legalább két résztvevő előz vagy forgalmi sávot vált.</p>  <p style="text-align: right;">204</p>	<p>Egyéb szembe haladó járművek ütközése.</p>  <p style="text-align: right;">EGYÉB 210</p>

A baleseti helyszínelés története

TIPUSCSOPORT: 300 AZONOS IRÁNYBA HALADÓ, KANYARODÓ JÁRMŰVEK ÜTKÖZÉSE.

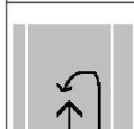
Típusok száma: 8

Azonos irányból érkező járművek ütközése az útkereszteződésben, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik.



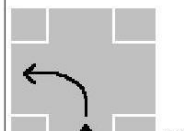
301

Azonos irányból érkező járművek ütközése, az egyik jármű megfordul.



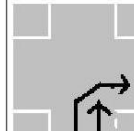
305

Azonos irányból érkező járművek ütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik.



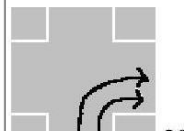
302

Azonos irányból érkező járművek ütközése, a belső sávban haladó JOBBRA kanyarodik.



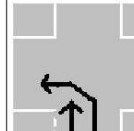
306

Azonos irányból érkező járművek ütközése útkereszteződésben, mindkét jármű JOBBRA kanyarodik.



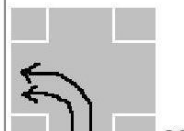
303

Azonos irányból érkező járművek ütközése, a külső sávban haladó BALRA kanyarodik.



307

Azonos irányból érkező járművek ütközése útkereszteződésben, mindkét jármű BALRA kanyarodik.



304

Egyéb, azonos irányba haladó kanyarodó járművek ütközése.



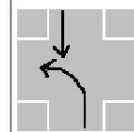
EGYÉB

310

TIPUSCSOPORT: 400 SZEMBE HALADÓ, KANYARODÓ JÁRMŰVEK ÜTKÖZÉSE.

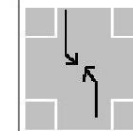
Típusok száma: 5

Szembe haladó járművek ütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő BALRA kanyarodik.



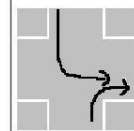
401

Szembe haladó járművek ütközése útkereszteződésben, mindkét résztvevő BALRA kanyarodik.



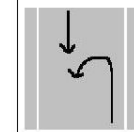
403

Szembe haladó járművek ütközése útkereszteződésben, az egyik résztvevő JOBBRA, a másik BALRA kanyarodik.



402

Szembe haladó járművek ütközése, legalább az egyik résztvevő kanyarodik vagy megfordul.



404

Egyéb, szembe haladó, kanyarodó járművek ütközése.



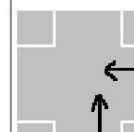
EGYÉB

410

TIPUSCSOPORT: 500 KERESZTIRÁNYBA, EGYENESEN HALADÓ JÁRMŰVEK ÜTKÖZÉSE.

Típusok száma: 2

Keresztirányból érkező, egyenesen haladó járművek ütközése.



501

Keresztirányból érkező egyenesen haladó járművek ütközése, az egyik előz vagy forgalmi sávot vált.

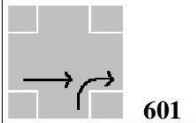


502

A baleseti helyszínelés története

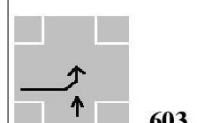
TÍPUSCOPORT: 600 KERESZTIRÁNYBÓL ÉRKEZŐ, KANYARODÓ JÁRMŰVEK ÜTKÖZÉSE. *Típusok száma: 6*

Keresztirányból érkező, azonos irányba továbbhaladó járművek ütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik.



601

Keresztirányból érkező járművek ütközése, az egyik jármű BALRA kanyarodik.



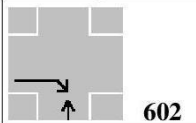
603

Keresztirányból érkező járművek ütközése, nem útkereszteződésben (telek, parkoló, garage stb.).



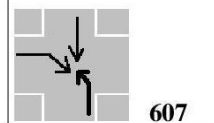
608

Keresztirányból érkező, szembe haladó járművek ütközése, az egyik jármű JOBBRA kanyarodik.



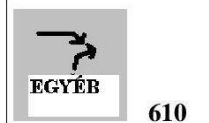
602

Keresztirányból érkező járművek ütközése, kettőnél több résztvevővel.



607

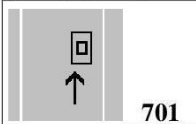
Egyéb keresztirányból érkező, kanyarodó járműütközések.



610

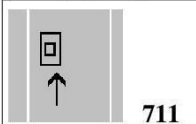
TÍPUSCOPORT: 700 VÁRAKOZÓ, PARKOLÓ JÁRMŰNEK ÜTKÖZÉS. *Típusok száma: 8*

Menetirány szerint a JOBB oldalon várakozó járműnek ütközés.



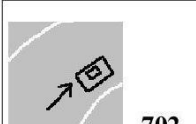
701

Menetirány szerint a BAL oldalon várakozó járműnek ütközés.



711

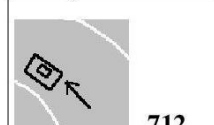
Kanyarban menetirány szerint a JOBB oldalon várakozó járműnek ütközés.



702

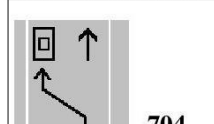
Típusok száma: 8

Kanyarban menetirány szerint a BAL oldalon várakozó járműnek ütközés.



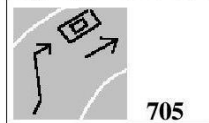
712

Várakozó járműnek ütközés egyenes úton két vagy több résztvevővel, legalább az egyik előző vagy forgalmi sávot vált.



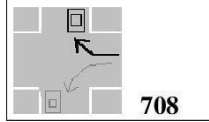
704

Várakozó járműnek ütközés útkanyarban két vagy több résztvevővel, legalább az egyik előző vagy forgalmi sávot vált.



705

Várakozó járműnek ütközés útkereszteződésben a haladó jármű kanyarodik.



708

Egyéb, várakozó járműnek ütközés.



710

TÍPUSCOPORT: 900 MAGÁNOS ÉS EGYÉB JÁRMŰBALESETEK. *Típusok száma: 15*

Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon.



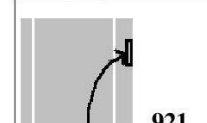
901

Pályaelhagyás járművel egyenes úton, a menetirány szerinti BAL oldalon.



911

Pályaelhagyás járművel egyenes úton, a menetirány szerinti JOBB oldalon és szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül (fa, oszlop, támfal, stb.).



921

Pályaelhagyás járművel egyenes úton, a menetirány szerinti BAL oldalon és szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül (fa, oszlop, támfal stb.).



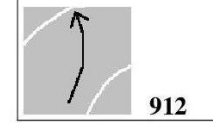
931

902 Pályaelhagyás járművel kanyarban, a menetirány szerinti JOBB oldalon.



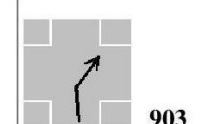
902

Pályaelhagyás járművel kanyarban, a menetirány szerinti BAL oldalon.



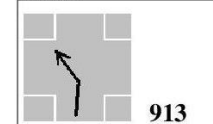
912

Pályaelhagyás járművel útkereszteződésben, a menetirány szerinti JOBB oldalon.



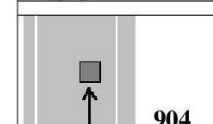
903

913 Pályaelhagyás járművel útkereszteződésben, a menetirány szerinti BAL oldalon.



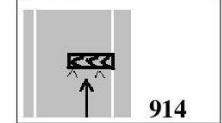
913

Szilárd tárgynak ütközés az útpályán.



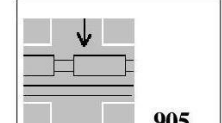
904

914 Ideiglenesen kihelyezett forgalomtechnikai jelzésnek ütközés.



914

Összeütközés vasúti járművel, HÉV-vel, villamossal.



905

Állati erővel vont járművel történt balesetek.



906

Utásbalesetek.



907

Állatok elütése.



908

Egyéb egyjárműves (magános) közlekedési baleset.

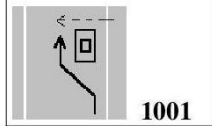


910

A baleseti helyszínelés története

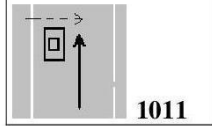
TIPUSCSOPORT: 1000 GYALOGÓS BALESETEK *Típusok száma: 15*

A menetirány szerint JOBB oldalon álló, várakozó jármű, egyéb akadály előtt (mögött) áthaladó gyalogos elütése.



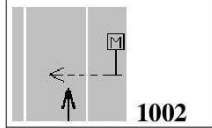
1001

A menetirány szerint BAL oldalon álló, várakozó jármű, egyéb akadály előtt (mögött) áthaladó gyalogos elütése.



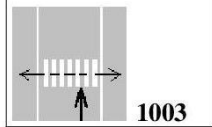
1011

Gyalogos elütése az úttesten, tömegközlekedési jármű megállójában.



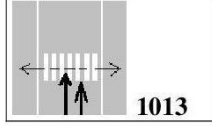
1002

Gyalogos elütése nem útkeresztezéskor kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.



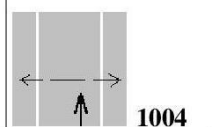
1003

Gyalogos elütése nem útkeresztezéskor kijelölt gyalogos-átkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett elhaladó járművel.



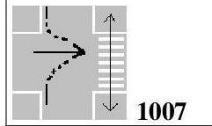
1013

Gyalogos elütése útkeresztezéskor kívül.



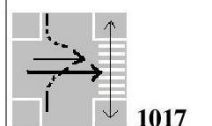
1004

Gyalogos elütése útkeresztezéskor kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.



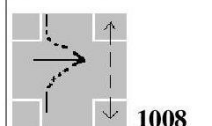
1007

Gyalogos elütése útkeresztezéskor kijelölt gyalogos-átkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett elhaladó járművel.



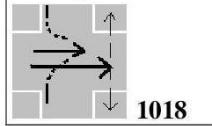
1017

Gyalogos elütése útkeresztezéskor nem kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.



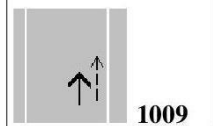
1008

Gyalogos elütése útkeresztezéskor nem kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, egy másik (álló) jármű mellett elhaladó járművel.



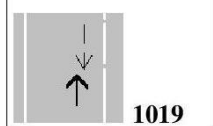
1018

Gyalogos elütése, a gyalogos az úttesten halad a jármű menetirányával azonos irányban.



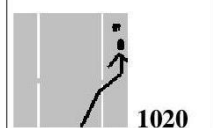
1009

Gyalogos elütése, a gyalogos az úttesten halad a jármű menetirányával ellentétes irányban.



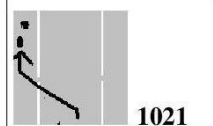
1019

Gyalogos elütés járművel az útpályán kívül, a menetirány szerinti jobb oldalon (járdán, megállóban stb.).



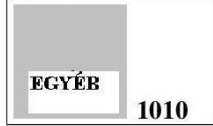
1020

Gyalogos elütés járművel az útpályán kívül, a menetirány szerinti baloldalon (járdán, megállóban stb.).



1021

Egyéb közlekedési baleset gyalogossal.



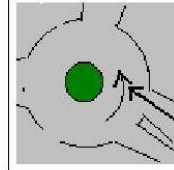
EGYÉR

1010

TIPUSCSOPORT: 2000 KÖRFORGALOMBAN TÖRTÉNT BALESETEK.

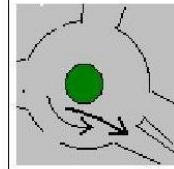
Típusok száma: 7

Ütközés körforgalomban haladó járművel behaladáskor.



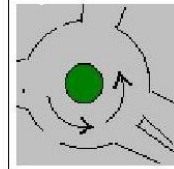
2001

Ütközés körforgalomban haladó járművel kihaladáskor.



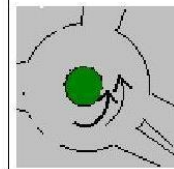
2002

Ütközés körforgalomban egymás mögött haladó járművek között.



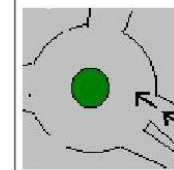
2003

Ütközés körforgalomban egymás mellett haladó járművek között.



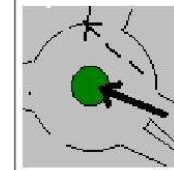
2004

Ütközés körforgalomba behaladni szándékozó járművek között.



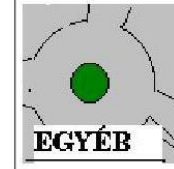
2005

Pályaelhagyás körforgalomban haladó járművel.



2006

Egyéb, körforgalomban történt közlekedési baleset.



EGYÉR

2010

A baleseti helyszínelés története

IV. melléklet – baleseti okok

Sebesség nagy a jármű ill. a rakomány szempontjából
Sebesség nagy az útviszonyokhoz képest
Sebesség nagy a forgalmi viszonyokhoz képest
Sebesség nagy az időjárási és látási viszonyokhoz képest
Sebesség nagy, elsőbbségadásnál
Sebesség korlátozás be nem tartása
Sebesség nagy, egyéb okból
Előzés közben a szembejövő forgalom zavarása
Előzés, noha más jármű már megkezdte az előzést
Előzés akadályozása
Előzés elegendő oldaltávolság hiánya ellenére
Előzés a megelőzött jármű zavarásával
Előzés a kijelölt gyalogátkelőhelyen
Előzés balról, miután az előzendő jármű balra kanyarodási szándékát jelezte
Előzés bukkánóban, útkanyarban
Előzés táblával tiltott helyen
Előzés egyéb szabályának megsértése
Megkülönböztetett jármű nem győződött meg az elsőbbségről való lemondásról
Elsőbbség meg nem adása táblával jelzett helyen
Elsőbbség meg nem adása jobbról érkezőnek
Elsőbbség meg nem adása földútról felhajtva
Elsőbbség meg nem adása villamosnak
Elsőbbség meg nem adása megkülönböztetett járműnek
Elsőbbség meg nem adása elinduláskor
Elsőbbség meg nem adása gyalogosnak, zebrán
Elsőbbség meg nem adása gyalogosnak, kanyarodáskor
Elsőbbség meg nem adása egyéb esetben
Elsőbbség meg nem adása villamosnak kanyarodó járművel
Párhuzamosan, egyenesen haladó jármű akadályozása
Kanyarodás, irányjelzés elmulasztásával
Kanyarodás szabályainak megszegése
Kanyarodás villamossal szemben
Kanyarodás, a szemben egyenesen haladó elsőbbsége ellenére
Kanyarodás, amikor a jármű előzését már megkezdte
Kanyarodás jobbra, az úttest baloldalán közlekedő járművel
Kanyarodás nem a kijelölt forg. sávban közlekedő járművel
Szabálytalan sávváltás
Követési távolság be nem tartása
Korai indítás (Utaselrántás megállóban)
Szabálytalan kikerülés
Szabálytalan megfordulás
Szabálytalan vontatás
Szabálytalan hátramenet
Kanyarodás, haladás egyéb
Álló járműnek ütközés hátulról
Szabálytalan besorolás kanyarodó busz mellé

Helytelen oldaltávolság tartása
Tilos jelzésen való áthaladás
Megállás elmulasztása, rendőr vagy lámpa jelzésére
Megállás elmulasztása tömegközlekedési jármű megállójában
Megállás elmulasztása zebra előtt
Megállás elmulasztása sorompónál ill. fénysorompónál
Megállás elmulasztása egyéb esetben
Fedezőjelző tilos jelzésére nem állt meg
Helytelen oldaltávolság megválasztása (kanyarodás)
Helytelen oldaltávolság megválasztása (sávváltás)
Helytelen oldaltávolság megválasztása (kikerülés)
Kanyarodás, jármű sajátosságait figyelmen kívül hagyva
Világítás bekapcsolásának elmulasztása
Világítás, szembe közlekedő elvakítása reflektorral
Világítás szabályainak egyéb megsértése
Kötelező haladási irány figyelmen kívül hagyása
Kanyarodás, a szemből jobbra kanyarodó elsőbbsége ellenére
Figyelmetlen elindulás
Rosszullet vezeték közben
Elalvás vezeték közben
Szabálytalan személy- és/vagy áruszállítás
Figyelmetlen, gondatlan vezetés
Szabálytalan várakozás, parkolás
Villamos ürszelvényben levő tárgynak ütközött
Jármű szabálytalan rögzítése
Jármű ajtajának figyelmetlen kezelése (ajtó rányitás)
Eltérés az út vonalvezetésétől (sebesség nagy)
Eltérés az út vonalvezetésétől (figyelmetlen vezetés)
Eltérés az út vonalvezetésétől (egyéb)
Szabálytalan rakományrögzítés
Szabálytalan (túlmeretes) rakomány szállítása
Szabálytalan rakomány szállítás (megjelölés nélkül)
Szabálytalan járműfelépítmény (nyitott ajtó, plató)
Műszaki, a kormányszerkezet meghibásodása
Műszaki, a futómű meghibásodása
Műszaki, nem megfelelő fékhatás
Műszaki, áramütés
Műszaki, kopott gumiabroncs, nyomkarima
Műszaki, gumidefekt
Műszaki, alkatrész törés
Műszaki, motorhiba
Műszaki, a fényszórók helytelen beállítása
Műszaki, a jármű kivilágítás hibája
Műszaki, a jelzőberendezés hibája
Műszaki, utánfutó rossz rögzítése
Műszaki, az áramszedő meghibásodása

Műszaki, a szabályozó elemek hibája
Műszaki, ajtóhiba
Műszaki, vészjelző hiba
Műszaki, egyéb hiba
Műszaki, járművezető szerint
Műszaki, karbantartási hiányosság
Útpálya, útelzárás nem megfelelő jelzése
Útpálya, útburkolat rossz állapota
Útpálya csúszóssága
Útpálya, szintkülönbség az úttest és a padka között
Útpálya, útépités nem megfelelő jelzése
Útpálya, egyéb nem megfelelő jelzés
Közúti útburkolati jelek kopottsága
Pálya, táblák rossz elhelyezése
Pálya, táblák rossz megvilágítása
Pálya, jelzőtáblák hiánya
Kisiklás pályahiba miatt
Kisiklás egyéb okból
Pálya, kitérő hiba
Pálya, sintörés, sinszállhiba
Pálya, nyomtáv bővülés
Pálya, a biztosító berendezés hibája
Pálya egyéb hibája
Gyalogos hirtelen lelépése
Gyalogos tilos jelzésen való áthaladása
Gyalogos tiltott helyen tartózkodott
Gyalogos álló jármű mögül való kilépése
Gyalogos zavaró magatartása
Gyalogos gyermek, felügyelet nélkül
Gyalogos egyéb helytelen magatartása
Egyéb, helytelen forgalomirányítás
Egyéb, sorompó késői leengedése
Egyéb, sorompó leengedésének elmulaszt.
Egyéb, vasúti berendezés hibája
Egyéb, fénysorompó hibás működése
Egyéb, háziállatok az úttesten
Egyéb, vadon élő állatok az úttesten
Egyéb, igavonó állatok megvadulása