

Tanulmányok

HAJNAL KORNÉL: Szervezett szurkolói csoportok kísérésének kialakulása rendszerváltástól napjainkig

MARETICS ROLAND: A bűnözés, mint jelenség a társadalom kitaszított rétegeiben

KAZI BENCE: Extrém időjárás, kivételes szolgálat: Az ember a természet erejével szemben

SZÉCSI TIBOR LÁSZLÓ: A tehergépjárművek közúti közlekedési balesetei és azok megelőzése Budapesten

CZÖVEK CSABA- MÉSZÁROS GÁBOR: Közlekedési árnyak a magyar jog útvesztőjében

A Közbiztonsági Szemle a Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozatának lektorált tudományos folyóirata

Főszerkesztő:

MAJOR RÓBERT Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

A szerkesztőbizottság tiszteletbeli elnöke:

IRK FERENC D.Sc. egyetemi tanár (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

Szerkesztőbizottság elnöke:

TIHANYI MIKLÓS Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

Szerkesztőbizottság:

BUDAHÁZI ÁRPÁD PhD egyetemi docens (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

BUZÁS GÁBOR Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

DRAGANA CVOROVIC PhD assistant professor (Department for Legal Sciences, University of Criminal Investigation and Police Studies, Republic of Serbia in Belgrade)

EKATERINA RAKHMANOVA Doctor of Law, Associated Professor (North-West Branch of the Russian State University of Justice in Sanktpeteburg)

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

GÁL ERIKA tanársegéd (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

KARDOS SÁNDOR Ph.D. (ORFK)

LAKATOS TIBOR (BM)

FEKETE CSABA mesteroktató (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

MÁTYÁS SZABOLCS Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR Ph.D. adjunktus (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

MILICA KOLAKOVIĆ-BOJOVIĆ PhD (Senior Research Fellow, Institute of Criminological and Sociological Research)

PAPP DÁVID tanársegéd (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

VÁRI VINCE Ph.D. egyetemi docens (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

VINCENT HOLUBICZKY, PhD assistant professor (Academy of the Police Force in Bratislava)

Technikai szerkesztő:

FELFÖLDI PÉTER tanársegéd (Nemzeti Közszerkesztési Egyetem)

Kiadó:

Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozat

Szerkesztőség:

1089 Budapest, Diószegi Sámuel u. 38-42.

kozbiztonsagiszemle@gmail.com

V. évfolyam, 2024/1-2. szám

Megjelenik évente két alkalommal.

Tartalomjegyzék

Tanulmányok

Hajnal Kornél: Szervezett szurkolói csoportok kísérésének kialakulása rendszerváltástól napjainkig.....	8
Kazi Bence: Extrém időjárás, kivételes szolgálat: Az ember a természet erejével szemben	26
Maretics Roland: A bűnözés, mint jelenség a társadalom kitaszított rétegeiben	40
Szécsi Tibor: A tehergépjárművek közötti közlekedési balesetei és azok megelőzése Budapesten.....	53
Czövek Csaba - Mészáros Gábor: Közlekedési árnyak a magyar jog útvesztőjében	68

Lectori Salutem!

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle V. évfolyamának 1-2. számával köszöntöm Önöket! Jelen számunkban öt figyelemreméltó tanulmányt olvashatnak, amelyek a társadalmi és közlekedési kihívások különböző aspektusait tárják fel.

Hajnal Kornél átfogó elemzése a szervezett szurkolói csoportok kísérésének kialakulását vizsgálja a rendszerváltástól napjainkig, kiemelve a rendfenntartó szervek fejlődő szerepét és a jogi keretek fontosságát.

Kazi Bence kutatása az extrém időjárás és rendőri szolgálat kapcsolatát elemzi, feltárva, hogyan befolyásolja az időjárás a bűncselekmények számát és a rendőrségi munkaszervezést.

Maretics Roland a bűnözés kérdését a társadalom kitaszított rétegeiben, ezen belül is a hajléktalanok körében vizsgálja, hangsúlyozva a szociális problémák rendészeti eszközökkel való kezelésének korlátait.

Szécsi Tibor László tanulmányában a tehergépjárművek közúti közlekedési baleseteit és azok megelőzését elemezve, a fővárosi áruszállítás kihívásait és megoldási lehetőségeit tárja fel.

Végül, Czövek Csaba és Mészáros Gábor azokat a problémákat vizsgálják a mikromobilitás területén, amelyek ezeknek az eszközöknek az egyre nagyobb elterjedéséből fakadnak, rávilágítva az elektromos rollerek szabályozatlanságára és annak következményeire.

Ezek a tanulmányok nemcsak szakmai diskurzusainkat gazdagítják, hanem hozzájárulnak a társadalmi és jogi kérdések mélyebb megértéséhez is. Kívánjuk, hogy olvasásuk során új ismeretekkel gazdagodjanak!

A folyóirat olvasásához kellemes időtöltést kívánunk!

A szerkesztőbizottság nevében:

Felföldi Péter

a szerkesztőbizottság tagja

E számunk szerzői:

HAJNAL KORNÉL (r. alezredes, mesteroktató Nemzeti Közszerolgálati Egyetem)

MARETICS ROLAND (r. törzsőrmester, hallgató Nemzeti Közszerolgálati Egyetem)

MÉSZÁROS GÁBOR (adjunktus, Nemzeti Közszerolgálati Egyetem)

SZÉCSI TIBOR (r. alezredes BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály Balesetmegelőzési és Közlekedési osztály osztályvezető)

KAZI BENCE (r. hadnagy BRFK XVII. Kerületi Rendőrkapitányság rendészeti előadó)

CZÖVEK CSABA (r. főtörzsőrmester, Siófoki Rendőrkapitányság balesethelyszínelő és vitsgáló)

E számunk lektorai:

MAJOR RÓBERT PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerolgalati Egyetem)

FELFÖLDI PÉTER (tanársegéd Nemzeti Közszerolgalati Egyetem)

PAPP DÁVID (tanársegéd Nemzeti Közszerolgalati Egyetem)

TIHANYI MIKLÓS PHD (egyetemi docens Nemzeti Közszerolgalati Egyetem)

A közlés feltételei

Tisztelt Olvasó!

A Közbiztonsági Szemle folyóirat szerkesztősége várja a közrendvédelem, a közlekedésrendészet, az igazgatásrendészet és a csapatszolgálat témaköreit vizsgáló és feldolgozó tanulmányokat.

Az írásaikat a kozbiztonsagiszemle@gmail.com e-mail címre legyenek szívesek megküldeni. A beérkezett tanulmányokat a szerkesztőbizottság elnöke vaklektorálásra küldi a témában járatos szaktekintélyeknek.

Terjedelem

A kézirat terjedelme tanulmányok esetében általában 20-40.000 leütés között legyen. A kéziratban ábrák és képek is szerepelhetnek. A beküldött kézirat első lábjegyzetében, amennyiben ez releváns, kérjük a támogatási források feltüntetését. A beszámolók, recenziók terjedelme ne haladja meg a 7-8.000 leütést.

A közlemény szerkezete és formája

A cikk a szerző nevével (*középre, Times New Roman 12-es betűmérettel, félkövér kiemeléssel*) kezdődik. A szerző neve alá a közlemény címe (*középre, Times New Roman 15-es betűmérettel, félkövér kiemeléssel*) és annak angol nyelvű fordításával folytatódik (*középre, Times New Roman 12-es betűmérettel, kiemelés nélkül*). Ezt követően egy legfeljebb 2000-2500 leütésszámú magyar és angol nyelvű összefoglalást (abstract) kérünk, valamint legfeljebb négy-öt kulcsszót magyar és angol nyelven. (1,05-es sortávolsággal, Times New Roman 11-es betűmérettel)

Ezt követően kérjük a közlemény szöveges részét közölni, **1,05-es sortávolsággal, Times New Roman 11-es betűmérettel**, a kézirat zárásaként a felhasznált irodalom jegyzékét. Külön kérjük megjelölni az internetes forrásokat. Szövegek közti kiemelésként dőlt formázást szükséges alkalmazni. Félkövér formázás kizárólag a fejezetcímek esetén alkalmazandó. A fejezetcímek sorszámozás nélkül kerüljenek megjelenítésre, Times New Roman 13-as betűmérettel félkövér kiemeléssel.

A teljes kéziratot .docx formátumban kérjük a Kozbiztonsagiszemle@gmail.com e-mail-címen a szerkesztőségbe beküldeni. Kérjük a szerzőket, hogy a kézirat beküldésével egyidejűleg küldjék meg a szerző nevét, tudományos fokozatát, (rendfokozatát), beosztását, munkahelye pontos nevét, levelezési és e-mail-címet, valamint a telefonszámát is, ahol a szerkesztők a szerzőt közvetlenül elérhetik.

Hivatkozások

A hivatkozásokat mindig a közlemény végén, ábécérendben adjuk meg a felhasznált irodalomban, a lábjegyzetekben legfeljebb az irodalomjegyzékre vonatkozó utalások lehetnek.

Irodalmi hivatkozások a lábjegyzetben: (szerző vezetékneve, megjelenés éve, oldalszám – Balogh, 1957, 27.; Feuer et al., 2002, 35–36.). Amennyiben azonos szerző(k)től ugyanazon évben több tanulmányra hivatkoznak, akkor a közleményeket az évszám után írt a, b, c stb. jelekkel kérjük megkülönböztetni mind a szövegek közti hivatkozásban, mind a felhasznált irodalomban. Különösen ügyeljenek a bibliográfiai adatoknak a szövegben és a felhasznált irodalomban történő egyeztetésére! A felhasznált irodalomban nem szerepelhet olyan mű, amelyre nem történt a szövegben hivatkozás.

Amennyiben **internetes írásra hivatkozik a szerző, ennek formája a lábjegyzetben (URL1), (URL2) stb.**, az irodalomjegyzékben URL1: Magyar Nemzeti Bibliográfia <http://mn.b.oszk.hu/>. Az URL-hivatkozások az irodalomjegyzék legvégén szerepeljenek, nem az ábécé szerinti helyükön. A hivatkozás után kerüljön feltüntetésre a letöltés ideje (év.hó.nap. formátumban).

Hajnal Kornél

Szervezett szurkolói csoportok kísérésének kialakulása rendszer váltástól napjainkig

The development of accompanying organized fan groups from the regime change to the present day

Absztrakt

A tanulmány a szervezett hazai szurkolói csoportok kísérésének kialakulását vizsgálja Magyarországon a rendszer váltástól napjainkig. Az elemzés bemutatja a rendfenntartó szervek fejlődő szerepét a szurkolók utazásának biztonságos kezelésében. A történelmi áttekintés során feltárja, hogyan változott a jogi és intézményi háttér, valamint bemutatja a sporttörvény és a hozzá kapcsolódó normák fontosságát. A szerző hangsúlyozza a rendőrségi stratégiai változások jelentőségét, amelyek célja a szurkolói csoportokkal való együttműködés és a rendbontások minimális szinten tartása, illetve megelőzése. Az elmúlt évtizedek során jelentősen átalakították a sportrendezvények biztosításának módját. A rendszer váltást megelőzően a rendfenntartó szervek inkább rendészeti intézkedések előtérbe helyezésével kezelték a szervezett szurkolói megnyilvánulásokat. Ezzel szemben az új stratégia alapelve a megelőzés, a kommunikációt és a szurkolói csoportokkal való együttműködést hangsúlyozza. A stratégiai átalakulás kulcsfontosságú eleme továbbá a Rendőrség és a sportszervezetek közötti szorosabb együttműködés, amely lehetővé teszi a különböző szurkolói csoportok viselkedésének pontosabb előrejelzését és a biztonsági intézkedések hatékony bevezetését.

Kulcsszavak: labdarúgás, szurkolók, rendezvénybiztosítás, rendőrség

Abstract

The study examines the development of the accompaniment of organized domestic fan groups in Hungary from the regime change to the present day. The analysis presents the evolving role of law enforcement agencies in the safe management of fan travel. During the historical review, it reveals how the legal and institutional background has changed, as well as presents the importance of the sports law and related norms. The author emphasizes the importance of the strategic changes of the police, the purpose of which is to cooperate with fan groups and to keep disturbances to a minimum level and to prevent them. Over the past decades, the way sports events are secured has been significantly transformed. Prior to the regime change, law enforcement agencies dealt with organized fan demonstrations by prioritizing policing measures. In contrast, the principle of the new strategy emphasizes prevention, communication and cooperation with fan groups. A key element of the strategic transformation is also closer cooperation between the police and sports organizations, which enables more accurate prediction of the behavior of different fan groups and the effective introduction of security measures.

Keywords: football, fans, event security provision, police

Alapvetés

„Magyarországon a futball a sport.” Az idézet Mátyás Iván 1927-ben íródott, „A pálya szélén” című regényéből származik, ami egy futballmeccsről szól, amelyben a Dohánygyári Lendület csapata mérkőzött meg a Hálókocsi csapatával.

Szurkolás szurkolók nélkül nem létezik, igazi sportesemény csak a nézők jelenlétében élvezhető, de ha a nézők hiányoznak, valami elmarad az eufóriából. A szurkolás hat a csapatra, a sportoló profitál belőle, nagyobb és jobb teljesítményre lesz képes akkor, ha a nézők is jelen vannak a helyszínen. A szurkoló egy győztes mérkőzést követően az ott megélt és átélt élményeknek köszönhetően a saját hétköznapijait boldogabban fogja megélni. Az ok egyszerű: részese volt egy olyan eseménynek, amire csak a labdarúgás képes. A szurkoló egy közösség részévé válik azáltal, hogy szurkol a csapathoz, valahová

tartozásban fog ez az élmény összpontosulni. Ezt a sportkedvelőknél nevezhetjük akár alapvető emberi szükségletnek is. Amikor győz a csapat, a szurkoló saját dicsőségnek fogja fel, önmagát is pozitívnak látja, nagyobb önbizalma lesz. Férfiak esetében bebizonyították, hogy egy győztes labdarúgó-mérkőzés után a tesztoszteronszint emelkedik, vesztes mérkőzést követően pedig csökken. Aki szereti a labdarúgást és szurkol valamelyik hazai csapatnak vagy éppen a válogatottnak (ez ma oly divatos lett...), az jól tudja, milyen érzelmi hullámvasútra képes a szurkoló felülni egy mérkőzés ideje alatt. Ingerlékenyvé válik, felszabadultabb lesz, befolyásolhatóvá válik. A tömegben másképp érzünk, gondolkodunk, viselkedünk.

Történelmi múlt

Az elmúlt évek bebizonyították, hogy hazánk alkalmassá vált világszínvonalú sportesemények megrendezésére. Élénken él az emlékezetemben, hogy 2010-ben még az volt a kérdés, hogy megnyitható-e a „régí Puskás Ferenc stadion” (2002-ig Népstadion, amely elnevezés még ekkor is erősen a köztudatban volt) felső karéja vagy sem. Azóta az újjáépült Puskás Arénában kizárólag teltházas labdarúgó-mérkőzések kerültek megrendezésre. A tervek szerint a 2026-os a Bajnokok Ligája döntőjét a Puskás Arénában rendezik meg.

A labdarúgó-mérkőzések megkerülhetetlen elemei az abban résztvevő csapatok, továbbá akik nélkül nem létezhet egy jó mérkőzés, maguk a kilátogató nézők, szurkolók (hazai és vendég). Mérkőzésbiztosítás során alapvető és elengedhetetlen feladat az eseményre kilátogató nézők (résztvevő csapatok) biztonságának garantálása.

A biztonság összetett, szerteágazó jelenség, többszereplős feladatrendszer. Megtaláljuk benne az államot, az állami intézményeket (pl. Rendőrség, mentők), az önkormányzatokat a tömegközlekedési vállalatokat, a magánbiztonsági szektort és az állampolgárok közösségeit. Egy-egy esemény előkészítése során az a célunk, hogy az emberek biztonságosan, épségben, egészségben, élményekkel telve, optimális esetben győzelmi mámorban térjenek haza. Amennyiben minden rendben zajlik, a kilátogató közönség észre sem veszi a szervezők és a lebonyolításban résztvevők összetett, koordinált, szervezett és magas színvonalú munkáját.

Az imént említett összetett, szerteágazó feladatrendszerből a következő oldalak hasábjain a szurkolók szervezett utazása kerül fókuszba, mivel ilyen jellegű és konkrétan a témával foglalkozó írás ezidáig nem született.

Aki részt vett már hasonló feladatban, az saját magán tapasztalhatta, hogy nem létezik a Rendőrség által megfogalmazott olyan biztosítási terv, ami minden részletre, élethelyzetre kiterjedően, pontos és adekvát választ ad a szervezett szurkolói kísérésbe beosztott résztvevő rendőri erők számára. A szurkolók kísérése során elkerülhetetlen, hogy a feladatra vezényelt rendőri erők parancsnoki állománya a kiélezett helyzetekben is azonnali és minden esetben szakmailag megalapozott döntéseket hozzon a pillanat tört része alatt. Ma már olyan „kézenfekvőnek” tűnik ez a feladat, pedig volt olyan időszak az elmúlt 40 évben, amikor jogszabályi felhatalmazásról sem nagyon tudtunk beszélni. Hogy megértsük az egész folyamatot és eljussunk odaig, hogy a rendőrség a labdarúgó-mérkőzésre érkező szurkolók kísérését „jogszabályok által körülbástyázott” előírások mentén hajtsa végre, kicsit távolabbra kell tekintenünk.¹

1948-ban kiadták a Rendőrség szolgálati szabályzatát (R-2), ami már foglalkozott a biztosítási terv tartalmi elemével. A kor elvárásainak megfelelően a biztosítási terv tartalmazta:

- „a rendezvényt, a rendezvény megtartás területét, időt, a résztvevő személyek számát;
- a rendező szerv a rendezvényért felelős megbízottjának adatait;

¹ Rakhmanova et al. 2022.

- a biztosítás parancsnokát, résztvevők összetételét, számát;
- a biztosítás formáját, rendszerét;
- az összeköttetés módját;
- a társszervekkel történő együttműködés formáját;
- a szükséges technikai eszközöket;
- a felhajtás, elhajtás, parkírozás helyét és a felvonulási útvonalakat;
- a segély és előállítási helyeket;
- a biztosítók öltözetét, fegyverzetét.”²

A 10-22/7/1977. számon kiadott és 1978. január 01-én hatályba lépő szolgálati szabályzat Biztosítási szolgálaton belül megtalálható biztosítási terv tartalmi elemei kiegészültek a rendezvény megkezdésének és befejezésének idejével (147. pont).

Az R-2 113. § alatt már megtalálhatjuk a sportversenyek felügyeleti szolgálatát, a 114. § pedig a labdarúgó-mérkőzéseken teljesítendő felügyeleti szolgálatot helyezi keretbe, ami a kiemelt és fokozott biztonsági kockázatú mérkőzések rendjének biztosításához hasonló funkciót töltött be. Abban az időben felügyeleti szolgálatot kellett teljesíteni minden olyan sportrendezvényen, amelynek megtartásához rendőrhatalom engedély volt szükséges, továbbá azokon is, amely nem volt ugyan engedélyhez kötve, de előreláthatólag nagyobb számú közönség látogatására kellett számítani. A jelentések szóltak arról is, hogy a sportrendezvényekre kivezényeltek létszámát a hatóság vezetője állapította meg.³

A korát meghaladó és mai napig nagyon figyelemre méltó előírással találkozunk már az első bekezdésben „A labdarúgó-mérkőzésekre ügyeletes tisztként lehetőleg a labdarúgósporthoz értő tisztek kell kirendelni”⁴. Ez a szabályozás előírás már megtalálható volt a 84.447/1921. B. M. számú körrendeletében is. „A football-mérkőzésekre kirendelt ügyeletes rendőrtisztviselők – a lehetőségekhez képest – a sporthoz értő rendőrtisztviselők köréből küldessenek ki.”⁵

Az 1957. évi májusi országgyűlés által a karhatalom működése tárgyában hozott Elnöki Tanácsi Határozat alapján hozott törvény rendelte el a BM Karhatalom működését.⁶ A karhatalom kezdetben a katonai rendvédelmi modell jellemzőit viselte, később reguláris szervezetté vált.⁷ A belügyminisztérium által 10-1824/1970. számon kiadott, a Rendőrség alaki karhatalmi szabályzatának IV. fejezete már foglalkozik a rendezvények, események rendőri biztosításával, ezen belül pedig a rendezvények rendőri biztosításának alapelveivel.

„A rendezvények (sport-, kulturális események, ünnepségek, fogadtatások, egyéb események) rendőri biztosítására az illetékes rendőrhatalom vezetője részletes „Biztosítási tervet” köteles készíteni. (Kisebbségi rendezvény esetében, ahol a várható tömeg nem nagy létszámú, vagy a rendezvény jellege nem teszi indokolttá, a „biztosítási tervet” nem kell írásban elkészíteni.) A biztosítási terv elkészítésének módját, tartalmát, a kirendelő és a tervet jóváhagyó rendőri szerv vezetőjének feladatait, a biztosítás parancsnokának jogait a Szolgálati Szabályzat határozza meg. A sport-, kulturális vagy ilyen jellegű rendezvények biztosítása kétirányú:

- belső (a rendezvény színhelye),
- külső (a rendezvény színhelyének környéke).

² R-2 rendőrség szolgálati szabályzata 23. – 24. oldal

³ Tóth 2019. 18.

⁴ R-2 rendőrség szolgálati szabályzata (1948. Szikra irodalmi és lapkiadóvállalat, nyomdái RT. 322. oldal)

⁵ 84.447/1921. B. M. számú körrendelete 113.§ (2)

https://library.hungaricana.hu/hu/view/OGYK_RT_1921/?pg=628&layout=s

⁶ Forró 2011. 36.

⁷ Forró 2011. 37.

A belső biztosítás a rendezvény lefolyásának rendjére, zavartalanságára, a külső biztosítás a rendezvényre érkező és onnan távozók rendben, biztonságban történő mozgására, közlekedésére irányuljon. Mindkét irányú biztosítást az egységes biztosítási tervben össze kell hangolni.”⁸
Már ebben az időszakban is utalást láthatunk arra, hogy a rendezvényre érkezők mozgására utazására távozására kiemelt figyelmet fordítottak.

A rendszerváltás előtti idők

1901-ben a magyar pályákon is elindult a bajnoki szezon, amit minden évben megrendeztek. Ez alól kivételt csupán a két világháborús időszak jelentett. A mérkőzésekre egyre többen látogattak ki, ezért szükségessé vált, hogy stadionok épüljenek, a sportág egyre népszerűbb lett, a nézők és a szurkolói csoportok már az idegenbeli mérkőzésekre is elkísérték a kedvenceiket.

A kezdeti időkben a játéktéren a rendőrségnek a játékosok megfékezésére, azaz „rendteremtésére” kellett koncentrálni és nem a kilátogató nézők okozták a fejtörést. A 84.447/1921. B.M. körrendelet kiadását követően a Budapesti Rendőr-főkapitányság átiratot küldött a Magyar Labdarúgó Szövetségnek (a továbbiakban: MLSZ) annak érdekében, hogy a szabályok betartásra kerüljenek. A „labdarúgó-mérkőzéseken kíméletlen és durva játékmódor kezdett meghonosodni, amely amellet, hogy súlyosan veszélyeztette a játékosok testi épségét, a nézőközönség kevésbé fegyelmezett részének lelkületére is káros hatással volt. Sokszor a közrendet is veszélyeztette. A mérkőzések játékvezetője a rendelet értelmében köteles volt a mérkőzésre kirendelt ügyeletes rendőrtisztviselőnek a mérkőzés zavartalan menetére, illetőleg a rend fenntartására vonatkozó utasításait pontosan teljesíteni. Ellenkező esetben az ügyeletes rendőrtisztviselő jogosult volt a mérkőzés további folytatását azonnal beszüntetni.”⁹

A labdarúgás térhódítása során a szurkolói nézeteltérés a játéktérrel szép lassan áterjedt a nézőtérre, majd a közterületekre is. A XIX. század 20-as éveiben a labdarúgás fejlődött, ezekben az években üzletemberek magántőkével álltak a futballklubok mögött. Jól működött a gazdaság, ezáltal több pénz jutott a sportra. Nagy gazdasági világválság után az állam már kénytelen volt a mentőövet a labdarúgó klubok közzé dobni.

II. világháború után államosították az országot, ebből a sport sem maradhatott ki. A sport, azon belül a labdarúgás, a politika középpontjába került. Rákosi hírhedt mondata egy FTC - Vasas mérkőzés után „*a sport fontos politikai kérdés, főleg, ha egy baloldali és a jobboldali csapat játszik egymással.*”¹⁰ Minden sport egyfajta lenyomatát képezi a társadalomban uralkodó egyéni elfojtásoknak. 1960. őszén a Népstadionban megrendezett FTC - MTK labdarúgó-mérkőzés után 300-400 szurkoló szidalmazta a sportvezetőket, végül a tömeget a rendőrség szorította ki a Népstadionból. Ennél többet a fővárosi politikai rendőrség által foglalkoztatott hálózati személyek jelentéséből tudhatunk meg. Pontosabban a „Bakos Miklós” fedőnevű ügynök beszámolójából.¹¹

Amikor klubcsapataink jó eredményeket értek el nemzetközi szinten is, akkor a szurkolók a csapat(ok) biztatásával a siker utáni kielégíthetetlen vággyal és bizalommal tekintettek a mérkőzések elé. A labdarúgást a szurkolók külföldön és idehaza is összekötötték a nemzeti identitással. 1963-ban a Dinamo Moszkva elleni mérkőzésen szovjetellenes hangulatkeltésre került sor, míg 1964-ben az FTC bajnoki címét ünnepelni kívánó tömeg csapott össze a rendőrökkel, és utcai tüntetésekre is sor került.¹² A vidéki csapatok (Videoton, Tatabánya, Rába ETO, Diósgyőr) is erősödtek, szurkolói bázisuk növekedett.

⁸ 10-1824/1970.BM rendelet 370; 374. pont (171. és 173. oldal)

⁹ Tóth 2019. 34.

¹⁰ Győri Szabó Róbert: Futball és politika a XX. századi Magyarországon idézi a 126. oldalon Hadas - Karády (1995): i. m. 114. oldal jegyzetek 11.

¹¹ Takács 2015.

¹² Takács 2015. 20.

Azonban az idő előre haladtával a falak repedeztek, a hatalom szépen lassan elengedte a sport, így a labdarúgás kezét is, a rezsime nem a labdarúgásba, hanem az életszínvonal stabilitására helyezte a hangsúlyt. Megjelentek azok a szurkolók, akik már veszélyt jelentettek a mérkőzések biztonságos megrendezésére.

Szurkolók

Amikor megszületünk és a szülői házban vagy a közvetlen környezetünkben észleljük, hogy sokan szurkolnak egy csapatnak, majd gyerekként elvisznek egy mérkőzésre, onnantól nagy az esély arra, hogy szurkolóvá válunk. Hogy pontosan melyik klubért fogunk szurkolni életünk végéig, azt a lakóhely, a családi minta vagy a futball iránti „szerelmünk” fogja meghatározni. Egy csapat iránt érzett szeretetet nem választjuk, abba inkább beleszületünk, vagy gyerekként belenövünk. Ez így is marad, amíg a futball létezik. Minden szurkolónak a saját csapatához való lojalitása és az ahhoz történő azonosulása a legfontosabb.

A rendszerváltás előtti időszakban nem készültek tudományos felmérések, azonban 1990-es években történt egy felmérés a szurkolókról, ahol az első csoportba az úgynevezett *hagyományos rendbontókat*, a második csoportba a *futballhuligánokat* a harmadik csoportba az egyébként szervezetlen, minden szektorban megtalálható és nem feltétlenül a játék miatt mérkőzésre igyekvő *kvázi szurkolókat* vizsgálták.¹³ Kiderült, hogy a rendőrség abban az időszakban nem nagyon foglalkozott azzal, hogy a kilátogató szurkolók között „nagy számban vannak a stadionokban szociálisan, kulturálisan és részben gazdaságilag marginalizálódott fiatalok, ők alkotják az ún. kemény magot.”¹⁴ A vizsgálatból megállapították, hogy az 1990-es években kilátogató szurkolók majdnem 20%-a a feszültség levezetése érdekében ment a stadionokba. Ez egyszerű ténnyel magyarázható, mégpedig „Hazánkban az elmúlt évtizedben, sajátos módon, a diktatúra enyhülésével párhuzamosan kaphattak új erőre szélsőséges előítéletek.”¹⁵ Tanulságos az alábbi szurkolói megnyilvánulás ebből az időszakból: „*Rengeteg szép emlék köt a Fradihoz, de ugyanúgy rengeteg kellemetlen is. A kilencvenes években voltam kamasz, épp a magyar futball egyik komoly mélypontján, amikor a rendszerváltást követően elszabadultak az indulatok, az utcán csak nagy nehezen lehetett megfékezni a szurkolótáborok közötti balhékat. Rutinosak voltunk, ebbe nőttünk bele, velünk együtt alakult a közeg, igazából sosem kellett félnünk. Nem volt úriemberi játék, de a legtöbb esetben az ember el tudta kerülni a felesleges kockázatot...*”¹⁶

Az időszakra az volt a jellemző, hogy jogszabályi háttér híján a rendőrök ráerőltették a szervezett szurkolói csoportokra a rendőrség által elképzelt szabályok betartását.

Kezdeti időszak

Hasonlóan a szocializmus időszakához, a sportrendezvények biztosításának megoldását a rendszerváltás utáni időszakban is a rendőrségtől várták. Tóth József már 1938-ban egyértelműen megfogalmazta a rendészet fogalmát, amely véleménye szerint „*olyan a rendészet, mint valami roppant vetületű tükör, amely az állam mindenkori képét, annak jogi szerkezetében visszatükrözi. Más hasonlattal azt is mondhatnánk, hogy olyan a rendészet, mint valami érzékeny szeizmográf, amely az állameszme - s az azt létrehozó világnézet - minden, még a legkisebb megrezdülését, elfordulását, elferdülését és érzékelteti.*”¹⁷

A rendőrség mellett, egyéb társszervek, illetve a személy és vagyonvédelem formájában az 1990-es években megfigyelhető szabad piacgazdaságnak, a magántulajdon térhódításának köszönhetően gomba módra szaporodó biztonsági szolgálatok is beléptek a sportrendezvények biztosítási feladatainak

¹³ Kassay 2017.

¹⁴ Földesiné Szabó 1995.

¹⁵ Földesiné Szabó 1995.

¹⁶ URL1

¹⁷ Tóth 1938.

végrehajtásába. A kezdeti időszakban sok nehézséggel kellett szembenézni, a személy- és vagyonvédelemben két érdekcsoport kezdett kialakulni. Az egyik csoportban a rendészet szakemberei (katonák, rendőrök, titkosszolgálat), a másikon a bűnözői világban érdekelték voltak megtalálhatók. Komoly fejtörést okozott a rendőrségnek, hogy a mérkőzések biztosítása során milyen módon lehet ezekkel a személyekkel, csoportokkal együtt dolgozni. Érdekesség, hogy a vagyonvédelmi tevékenység szabályairól szóló 24/1987. (VII.22) MT számú rendelet a személyvédelmet és a magánnyomozói szolgáltatást egyszerűen tiltotta.¹⁸ Az akkori 1994. évi XXIV. törvény (a továbbiakban: Rtv.) 28. § nevesítette az engedélyhez kötött magánbiztonsági szolgáltatásokat, felsorolta, hogy mely magánbiztonsági tevékenységek folytathatók vállalkozás keretében. Ezek között szerepelt, hogy „a személy- és vagyonvédelmi tevékenység rendőrhatalósági engedélyhez kötött szolgáltatás, amelynek során a vállalkozó a megrendelőt megillető jogok keretein belül, szerződés alapján: *rendezvényt biztosít.*” Az Rtv. jelenleg hatályos szövege, már nem nevesíti külön a különböző tevékenységfajtákat. A személy- és vagyonvédelmi tevékenység jogi lehetőségeit és korlátait szép lassan megteremtették és 1995-ben átmenetileg, rendeleti szinten valószínűsítették meg, majd következett az első jogszabály az 1998. évi IV. törvény volt. Ezt a jogszabályt a váltotta fel a jelenleg is hatályos 2005. évi CXXXIII. törvény, amely a személy- és vagyonvédelmi, valamint a magánnyomozói tevékenység szabályairól szól.

Az érem másik oldala az volt, hogy a hatalmon lévő politikai erők nem tudtak, vagy nem akartak érdemi párbeszédet folytatni, a rendészet terén. A rendőrség egyedül maradt a sportrendezvények biztosításának a kérdésében. A rendőrség ezzel a problémával akkoriban egyedül képtelen volt megbirkózni. „A közbiztonság kollektív társadalmi termék, amely az egyén és közösségeik tevékenységéből, az állami (kormányzati és önkormányzati) szervek hatósági intézkedéseiből és a vállalkozói piac nyújtotta szolgáltatások együtteséből alakulhat.”¹⁹ Ehhez társadalmi, politikai és szakmai együttműködésre lett volna szükség, azonban erre nem volt „hatalmi hajlandóság” így ennek a problémának a kezelésére a rendszerváltástól számítva több mint húsz évig várni kellett. Ezredforduló után azonban elindult egy lassú folyamat annak érdekében, hogy a szurkolókat európai módon szolgáljuk ki.

Ha kizárólag a rendőrség rendelkezésére álló, jogalkotó által biztosított lehetőségeket vizsgáljuk a szervezett szurkolói csoportok stadionba történő mozgásával, érkezésével és a távozásával kapcsolatosan, akkor egyértelműen kijelenthető, hogy nem álltunk jogszabályok által biztosított, nagy mozgási lehetőségek birtokában. A rendszerváltás kezdeti időszakában a rendőrség inkább reagált a kialakult szurkolói megnyilvánulásokra, megelőzésről, párbeszédről nem igazán beszélhettünk. Ez a folyamat sajnos mindvégig nyomon követhető volt, egészen az ezredfordulóig. A rendőrség a kezdeti időszakban a mérkőzésbiztosításokat a „szokás” alapján hajtotta végre. Az előző mérkőzésből levont következtetéseket használták fel, továbbá elsősorban az empirikus módszereket helyezték előtérbe mivel elméleti következtetések, tanulmányok nem álltak rendelkezésre. A rendészet számára a szervezett szurkolókról nyílt vagy operatív információ, mint az előkészítést vagy döntést segítő forrás nem is létezett. A nagyobb szurkolói bázissal rendelkező csapatok vezérszurkolóival az adott kapitányság közrendvédelmi osztályvezetője igyekezett a kapcsolatot fenntartani, annak érdekében, hogy lényegében a mérkőzés biztosításához szükséges minimális információ rendelkezésre álljon. Ebben az időben az is jellemző volt, hogy a fővárosban a BRFK felülbiztosítással tervezett, mivel az általa igényelt megerősítő erőt sok esetben nem kapták meg a feladat sikeres és eredményes végrehajtásához. Ezért azt a „rossz” gyakorlatot alakították ki, hogy valójában nagyobb létszámot igényeltek az akkori Rendőri Ezredtől, mint amire szükségük volt.

A Magyar Köztársaság Rendőrségének a Szolgálati Szabályzatáról szóló 1/1990. (I.10.) BM rendeletet (a továbbiakban: Szolg. Szab.), valamint az Rtv. kizárólag általánosságokat tartalmazott. A Szolg. Szab. alábbi pontjaiban nem volt konkrét feladatmeghatározás a szurkolók kísérésével kapcsolatban: „368. A nagyobb politikai, sport- és kulturális rendezvények alkalmával a rendőri szerv vezetője kijelöli a

¹⁸ 24/1987. (VII. 22.) MT rendelet a vagyonvédelmi tevékenységről és a magánnyomozás tilalmáról

¹⁹ Kacziba 2008.

biztosítás parancsnokát, aki köteles felvenni a kapcsolatot a rendező szervvel. Ennek során - a rendezvény jellegétől függően - tájékozódni kell a közönség várható létszámáról, a rendezők létszámáról és helyszínbejárással kell meggyőződni a rendezvény területének, környékének közbiztonsági, közlekedési viszonyairól, a rendezvény megtartásának egyéb feltételeiről. 369. A biztosításban részt vevő rendőri erők létszámát a rendezvény jellege, a megjelenő tömeg nagysága, várható magatartása és a közbiztonsági helyzet figyelembevételével kell meghatározni. 370. A rendőri szervek a sport- és kulturális rendezvényeket - a rendező szerv bejelentése alapján - a közrend és a közbiztonság fenntartása érdekében biztosítják. E rendezvényeken a rend fenntartása elsősorban a rendezők feladata. A rendezőknek a rend fenntartása érdekében tett intézkedéseikhez a Rendőrség köteles segítséget nyújtani.”²⁰

1990-ben kiadásra került az országos rendőrfőkapitány általános szakmai helyettesének 1/1990. számú intézkedése, amely a sportrendezvények rendőri biztosításáról szólt. Ebben fő feladatként meghatározták, hogy a rendőrkapitányok – a biztosítási tapasztalatokat figyelembe véve – vizsgáltság felül a labdarúgópályák és egyéb sportlétesítmények biztonsági előírásait. Megállapítást nyert, hogy a sportrendezvényre rendőri biztosítást kell szervezni, ha azt a rendező szerv kéri. A rendezvénybiztosítások értékelése során az ORFK vezetői megállapították, hogy a szurkolói magatartásokkal kapcsolatos hatékony rendőri fellépés érdekében szükséges a rendőrök csapaterőben történő alkalmazását szabályozó norma kidolgozása, ezzel összefüggésben kidolgozásra került a Magyar Köztársaság Rendőrségének Csapatszolgálati Szabályzata kiadásáról szóló 11/1998. ORFK utasítás (a továbbiakban: CSSZSZ.), amely részletesen szabályozza többek között a rendezvénybiztosítás végrehajtását is (253. ponttól - 257. pontig). Az ORFK utasításban már megjelenik a „rendezvényen résztvevők utazásának, mozgásának ellenőrzése”, a „Fokozott ellenőrzés a rendezvény körzetében” és a „Rendőri intézkedések rendje a rendezvény helyszínén és azon kívül” (258. ponttól - 281.pontig). Komoly előrelépés volt, az előbb említett ORFK utasítás megalkotásában, hogy „Az ORFK közbiztonsági főigazgatója az ORFK Személyügyi Szolgálatának vezetőjével 1998. május 31-ig együttes intézkedésben szabályozta a rendőr-főkapitányságokon ideiglenesen létrehozandó csapatszolgálati századok számát, állomás- (összpontosítási) helyeit, az alegységekkel és a törzsekkel szemben támasztott követelményeket, a kijelölt személyi állomány felkészítésének és továbbképzésének rendjét, tematikáját.”²¹ Az ezt megelőző időszakban egyedül a Rendőri Ezred fővárosi és vidéki csapaterős századai rendelkeztek komolyabb képzettséggel a sportrendezvények biztosításával összefüggésben.

Nyugat-Európában a szervezett szurkolói csoportok a fénykorukat az 1970-1980 közötti évtizedben éltek meg, hazánkban ez a jelenség a rendszerváltáshoz köthető. Ennek az volt az egyszerű oka, hogy a diktatúra falai leomlottak, mindenki kicsit szabadabbnak érezhette magát és nyíltabban vállalhatta a véleményét. A rendőrség elveszítette a diktatúra által biztosított „erőt”. A rendőrségtől, azaz a rendőrtől már nem kellett félni. A rendszerváltást követő bizonytalanság is jelentős szerepet játszott abban, hogy a stadionokon belül és azok környékén egyaránt megjelentek a szélsőséges szurkolói csoportok.

A rendszerváltást követő években a szurkolók kísérésével kapcsolatos elképzelésről, metodikáról nem beszélhettünk. Nem létezett stratégia arról, hogy ezt a kényes kérdést hogyan kezelje a rendőrség. Az 1990-es években a fővárosban és a vidéki fellelővárosokban megjelentek a magukat ultráknak nevező csoportok, akik az eddigi névtelenségből kibújva a kezdeti időszakban szervezetlenül majd a csoportokon belüli viharzást követő időszak elteltével szervezett formában látogatták a labdarúgó-mérkőzéseket. Abban az időszakban rendkívül jellemző volt a szurkolói csoportok körében a vandál magatartás, erőszakos viselkedés. A jelentősebb hazai labdarúgó-mérkőzések elején és végén menetrendszerűen zajlottak az utcai összecsapások, verekedések, rongálások. A szurkolók természetesen nem kímélték a közterületeket és a közösségi közlekedési járműveket sem. Rendszeresek

²⁰ https://jogkodex.hu/jsz/1990_1_bm_rendelet_2744779

²¹ 11/1998. (IV.23.) ORFK utasítás

voltak a metrókocsi rongálások, amelyek az ülések felszabdálását és az utasterek teljes megsemmisítését foglalták magukban. A szurkolók által okozott károkat a Budapesti Közlekedési Vállalatnak (a továbbiakban: BKV) azonban senki nem térítette meg, és bizony ezek a károk több alkalommal milliós nagyságrendet jelentettek. A fenti események miatt a BKV tárgyalásokat kezdeményezett a rendőrség akkori vezetőivel a tarthatatlan állapotok kezelésére felszámolása, a károk enyhítése érdekében. Mivel mindenkinek új volt a kialakult helyzet, (jogalkotói támogatás hiányában) jelentős idő telt el a kísérletezéssel.

Annak a megértésében, hogy eleinte a BKV hogyan kapcsolódott be a sportrendezvények biztosításába, köszönettel tartozom Dávid Józsefnek a Budapesti Közlekedési Központ (a továbbiakban: BKK) forgalomfelügyeleti senior főmunkatársának, aki információt tudott adni arról a kezdeti időszakról, amikor még nem volt az együttműködésre írásos szabályozás. 2010. október 27-én a Fővárosi Közgyűlés létrehozta a BKK-t, amely 2011. január 01-én alakult meg. Majd a BKK 2012. május 1-től átvette a BKV számos feladatát, többek között a forgalomirányítást a rendkívüli forgalomfelügyeletet és a zavarelhárítást. Ezt a változást tükrözi a következő interjú részletek szóhasználata is.

Eleinte az autóbuszos szállítás kipróbálása került előtérbe. Az első időszak nem ment zökkenőmentesen, rendszerezések voltak a már korábban említett járműrongálások. Nem volt ritka az sem, hogy a rivális csapat szurkolói útközben támadták meg a járműveket. *„Végül lassan kialakult egyfajta együttműködés a hatóságok és a BKV vezetői között. Mindkét fél belátta, hogy a helyzet sürgősen kezelésre szorul. A tárgyalások eredményeképpen kialakult egyfajta együtt gondolkodás, amelynek végeredményeként sikerült egy együttműködési megállapodást kötni a Budapesti Rendőr-főkapitányság akkor vezetőivel. Nagyon fontos volt, hogy az akkori rendőri vezetés megértette, hogy a magas kockázati tényezők számát csökkenteni kell”.*²² Biztosítani kellett az utazáshoz való jogot a szurkolók, valamint az átlagemberek számára egyaránt. *„Jogsabályi hiányosságok ellenére csoportosították a labdarúgó-mérkőzések kockázati tényezőit, beleértve a szállítások kockázatát, kategorizálták és meghatározták a szükséges intézkedések körét, mértékét”.*²³ Az együttműködésnek köszönhetően csökkentek az erőszakos cselekmények, az ellenségeskedés azonban nem szűnt meg. Szép lassan, nem zökkenőmentesen, de a biztonsági szolgálatok is beálltak ebbe az együttműködésbe. Ekkor még a sport törvény nem létezett. *„A szervezett autóbuszos kísérés mellett a metró, mint kötöttpályás közlekedés is kipróbálásra került, azonban ez speciális üzem, bonyolult szabályrendszerrel, üzemvitellel. A metró igénybevétele kézen fekvő elgondolás volt a kezdeti időkben. A földfelszín alatt történő szurkolók szállítása minimális biztonsági kockázatot hordozott magában. Azonban akkor még kellő tapasztalat hiányában nem volt arra gyakorlat, hogy hogyan kell ezeket az utazásokat megszervezni, milyen taktikai elemeket, beavatkozási lehetőségeket kell figyelembe venni. Előfordult olyan alkalom, amikor például a Rendőrség egyszerűen lefoglalt egy szerelvényt, a BKK tudta nélkül, és így szállította szurkolókat a mérkőzés helyszínére”.*²⁴ Más alkalommal a hétköznapi forgalomban részt vevő állampolgárok között jelentek meg nagy számban a szervezett szurkolók. Számtalan jogos észrevétel, panasz érkezett abban az időben a rendőrséghez és a BKK-hoz egyaránt *„A 2-es metró helyett pótlóbusz közlekedik a Deák Ferenc tér és az Örs vezér tere között, szurkolói rendbontás miatt - írta a BKK a Facebookon. A tájékoztatás szerint a Puskás-stadionnál kellett megállítani a forgalmat, ahol Ferencváros - Paks meccs volt”*²⁵. *„A metró azonban speciális üzem, bonyolult szabályrendszerrel, üzemvitellel. Nem kevés időbe telt, amíg a rendőrségi vezetők megértették és elfogadták a metróközlekedés adottságait és szabályrendszerét. A villamossal történő szurkolói szállítás is előtérbe került, feltételei kissé hasonlítanak a metróval történő utaztatás feltételeihez. Azonban néhány kérdésben eltér attól. Villamos esetén felszínen történik a közlekedés. A forgalomirányító jelzőlámpák szabályozása a kötöttpályás közlekedés optimális haladására van hangolva. Ezért elkerülhetetlen, hogy néhány csomópontban, kereszteződésben a villamosoknak várakozniuk kell, emelve a biztonsági kockázatot. A villamos járművek*

²² Dávid Józseffel készített személyes interjú 2024. 09. 05.

²³ Dávid Józseffel készített személyes interjú 2024. 09. 05.

²⁴ Dávid Józseffel készített személyes interjú 2024. 09. 05.

²⁵ URL2

befogadóképessége lényegesen kisebb, mint például egy metrószerelvénnyé. Így több járműre van szükség, aminek kötöttpályán történő közlekedtetése esetén sajnos több negatív hatása is megjelenik. Több villamos biztosítására van szükség, több helyen állnak meg az előbb említett forgalomirányító lámpák működése miatt”²⁶. Végül, de nem utolsósorban kialakított egyedi tulajdonságok miatt, lehetetlen kivitelezni, hogy a villamosokra csak és kizárólag a mérkőzésre kilátogató szurkolók szálljanak fel.

Összeségében megállapítható, hogy az 1994. előtti időszakban a labdarúgó mérkőzésekhez kapcsolódó intézkedések teljesen ad hoc jellegűek voltak. Minden forgalomirányítási szervezeti egység a saját illetékességi területén, egyéni elképzelések szerint oldotta meg a feladatát. Nem volt egységes koncepció, szervezettség, tájékoztatás. Többek között ezt is felismerve kialakításra került a BKV Központi Zavarelhárító Csoportja. A csoport fő feladata volt többek között a főváros területén jelentkező forgalmi zavarok kezelése, például a labdarúgó-mérkőzésekhez, tömegrendezvényekhez, kapcsolódó forgalmi változások előkészítése a megváltozott forgalmi folyamatok lebonyolítása, azok megfelelő kommunikálása.

A teljesség igénye nélkül, a kezdeti időszakról, a labdarúgó-mérkőzések előtti úgynevezett érkezési és távozási időszakban tanúsított szurkolói magatartásokból álljon itt néhány példa:

„1992. június 20. - A diósgyőri pályán rendezett DVTK-FTC találkozó előtt 64 személyt állítottak elő hivatalos személy elleni erőszak, csoportosan elkövetett garázdaság büntette, továbbá garázdaság vétsége és szabálysértés miatt. A szurkolók megrongálták a büfét az M3-as autópálya egyik parkolójában, egy másik parkolóban súlyosan bántalmaztak és kiraboltak egy férfit.

1992. szeptember 2. - Az ÚTE - FTC labdarúgó-találkozót követően mintegy 30-50 FTC-szurkoló verekedni kezdett az Árpád-hídi metrómegálló peronján, rátámadtak több szolgálaton kívüli, jogszerűen intézkedő rendőrré is. A garázdákat a rendőrök csak figyelmeztető lövéssel tudták lecsillapítani, két drukker megsérült.

1994. április 11. - A Kispest-Honvéd FC - FTC mérkőzés után mintegy kétszáz fős tömeg támadt egy színes bőrű külföldi állampolgárra. A rendőrök hat szurkolót állítottak elő, akik ellen verekedés, garázdaság, illetve testi sértés miatt indult eljárás.

1994. május 14. - Az FTC-ÚTE mérkőzés után a ferencvárosi szurkolók mintegy 200-300 fős csoportja megdobálta a lovas rendőröket, ezután a rendfenntartók a tömeget a metró aluljáróba, valamint a Népliget felé kiszorították.

1994. november 6. - A DVSC-FTC labdarúgó-mérkőzés után Debrecenben a Fradi szurkolói négy trolibuszt rongáltak meg, amely a vasútállomásra vitte volna őket. A rendőrök a randalírozó szurkolók közül 15-öt csoportos garázdaság elkövetésének alapos gyanúja miatt előállítottak, s három személyt őrizetbe vettek.”²⁷

Változások az ezredfordulótól napjainkig

Magyarországon 2004-ben teljes körű, az adott jogágazatot lefedő, komplex sporttörvény került megalkotásra, megszületett a sportról szóló 2004. évi I. törvény (a továbbiakban: sporttörvény). A részletszabályokat a sportrendezvények biztosításáról szóló 54/2004. (III. 31.) Kormányrendeletben találhatjuk meg.

A sportrendezvényeket biztonsági szempontból három csoportba sorolja a rendelet: normál, fokozott, illetve kiemelt biztonsági kockázatú. Az öt látványsportág közül kizárólagosan a kiemelt biztonsági kockázatú labdarúgó mérkőzések vonatkozásában található plusz kötelezettség a vendégsapat sportegyesületét illetően. Köteles a vendégszurkolók helyszínre utazását, hazautazását a sportszervezet vagy annak biztonsági felelőse megszervezni. Véleményem szerint ez nagyon jól példázza azt, hogy a

²⁶ Dávid Józseffel készített személyes interjú 2024. 09.05

²⁷ URL3

biztonságról kialakított kép történelmi, koronként folyamatosan változik, és egyértelműen kijelenthető, hogy a köz- és a magánbiztonság összekapcsolódása a sportrendezvények biztosításában ki is teljesedik.²⁸ Ezt jól példázták a Magyar Köztársaság Rendőrségének Szolgálati Szabályzatáról szóló 1/1990. (I.10.) BM. rendelet 370. pontjában leírtak: „A rendőri szervek a sport- és kulturális rendezvényeket - a rendező szerv bejelentése alapján - a közrend és a közbiztonság fenntartása érdekében biztosítják. E rendezvényeken a rend fenntartása elsősorban a rendezők feladata. A rendezőknek a rend fenntartása érdekében tett intézkedéseikhez a rendőrség köteles segítséget nyújtani.”²⁹ A rendőrség szolgálati szabályzatáról szóló, jelenleg is hatályos 30/2011. (IX.22.) BM rendelet már nem tartalmaz kifejezetten a sportrendezvényekkel kapcsolatos rendelkezést.

A jogalkotói igény 2004-től jelent meg arra, hogy jogszabály által előírt keretek között és hatóság által biztosított formában érkezzenek meg a szurkolók a mérkőzés helyszínére. A 2000-es években stadionjaink döntő többsége elavult volt. A szurkolók kiszolgálását az épületek korszerűtlenségéből fakadóan nem lehetett megfelelően biztosítani. Be kellett látni, hogy a kilátogató nézők a kényelemmel és a tisztsággal nem mindig találkozhatnak. 2010-ben gyökeres változást indított el a kormány azzal, hogy a sportot nemzetstratégiai ágazatnak nyilvánította.

Meglehetősen parázs vitákat generált és többekben ellenszenvet váltott ki a stadionépítési hullám. A fővárosi és a vidéki klubok is új, minden igényt kielégítő korszerű létesítményekkel gazdagodtak. 2010 és 2016 között hét stadion épült (Felcsút, Debrecenben, Ferencváros, Gyirmót, Szolnok, Mezőkövesd, Balmazújváros). 2017-ben átadásra kerül további hét stadion, Székesfehérváron, Szombathelyen, Budapesten, Diósgyőrben, Pakson, Kisvárdán és Békéscsabán. Összesen 33 stadion épült fel, 280 914 férőhellyel. A sportinfrastrukturális fejlesztések hatására egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy „a sportesemények biztosítását kellő hatékonysággal csakis speciálisan erre a célra kiképzett szakemberek tudják ellátni. Ehhez pedig elengedhetetlenül szükséges a megfelelő szintű és minőségű oktatás, amelyet egyébként a nemzetközi egyezmények és kötelezettségek is mindinkább megkövetelnek.”³⁰ Egyre több pénzt kellett a sportlétesítmények biztonságtechnikai fejlesztésére és a szakemberállomány továbbképzésére fordítani, harmonizálni kellett az egyes klubok és a szövetség biztonsági szabályzatát is.

A 2010-es és 2020-as években az MLSZ megújulási stratégiába kezdett. Ebben az volt a nagyszerű és egyben példaértékű, hogy egy közös gyakorlati együttműködés előzött meg mindent. Közös szemléletet alakítottak ki, szisztematikusan és integráltan építették fel az új koncepciót. Amikor ezzel elkészültek, kiadták a megújulási stratégiát. Ez magában foglalta a mérkőzés szervezését, rendezését, továbbá új alapokra helyezte a mérkőzések biztosítását, a stratégiai együttműködések rendszerét.

Ennek a tízéves stratégiának a bemutatása meghaladná e cikk kereteit, hiszen minden elv tételes bemutatása egy könyvnyi terjedelmet is elbírna. A legfontosabb az volt, hogy új szemléletet vezetett be az MLSZ, és ebben óriási szerepet vállalt a rendőrség. A 2010-es évekig tartó labdarúgó-mérkőzések biztosításának szemlélete úgy nézett ki, hogy a biztosítás, mint alapfeladat, mindig egyfajta rendészeti kezelése lett a kialakult helyzetnek. A biztonságra ebben az időben úgy gondoltak, hogy annak szavatolása a rendészeti szervek feladata, mint ahogyan a felmerülő infrastrukturális problémák, valamint a közlekedési gondok megoldása is. Gondoljunk csak vissza azokra az időszakokra, amikor egy FTC - UFC labdarúgó mérkőzés biztosításával összefüggésben az Üllői út egy végeláthatatlan kordonerődből állt. Annak érdekében, hogy pozitív változás történjen, és az álmainkat meg tudjuk valósítani, a nemzetközi tapasztalatokat felhasználva az MLSZ – a rendőrség aktív szerepvállalásával – reformokba kezdett. Gyakorlatilag a biztonsági feltételek megteremtése vált az elsődleges feladattá, a rendészetet, a rendészeti intézkedéseket pedig háttérbe kellett szorítani. Az eddig háttérbe szorult infrastrukturális, egészségügyi és közlekedési feltételrendszerek prioritást élveztek. Ezzel az új

²⁸ Tihanyi 2020

²⁹ https://jogkodex.hu/jsz/1990_1_bm_rendelet_2744779

³⁰ Elbert 2006. 3.

szemlélettel kezdődtek el a változások, amelyek szép lassan beleivódtak a köztudatba, és ez az új koncepció a sportrendezvények biztonságosabb, színvonalasabb biztosításhoz járult hozzá.

A rendőrség aktív szerepvállalása konkrétan megfigyelhető volt a sportrendezvények minősítéséről és biztosításáról szóló 8/2010. (OT.5.) ORFK utasításban. Korszakalkotó és úttörő jellegű volt az ORFK utasítás 27. pontjában meghatározott spotteri rendszer bevezetése. A spotterek feladata a rendezvény során a rendbontások megelőzése, az ismert rendbontók megfigyelése, és azon közlekedési eszközök felkutatása, amelyekkel a szurkolók a labdarúgó-mérkőzésekre érkehetnek. Ha a spottert a személyes kompetenciák oldaláról közelítjük meg, akkor megállapítható, hogy legfontosabb képességei között szerepel a jó kommunikációs készség, jó helyismeret, valamint a sportszervezet és a sportszervezethez kapcsolódó szurkolói csoportok teljeskörű ismerete.³¹

A szurkolók szervezett utazása

A sporttörvény *speciális szabályozása, hogy a* „labdarúgás sportág tekintetében a kiemelt biztonsági kockázatú sportrendezvényre utazó sportszervezet vagy annak biztonsági felelőse a sportesemény biztonságos lebonyolítása érdekében köteles

- a) megszervezni a vendégjátékra utazó szurkolók szervezett utaztatását,
- b) intézkedni a sportszervezet szurkolóinak létszámával arányban álló számú, a vendég sportszervezet által biztosított utazó rendező biztosításáról, valamint
- c) részt venni a szurkolói beléptetésben és a vendégszektor biztosításában”³².

Már a sportrendezvény előkészítési fázisában célszerű lefektetni azokat az alapokat, hogy a biztonsági szolgálat miként értelmezi a beléptetést és a vendégsturkolók biztosítását, és ezt pontosan hány fővel fogja végrehajtani, mivel a vendégsturkolók létszámának arányban kell állnia a rendezők létszámával. Az erre vonatkozó pontos meghatározást a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) Kormányrendelet 6.§ (3) bekezdése rögzíti: „A 100 főt elérő vendégsturkolói csoport esetén a rendezői létszámnak legalább 10 főnek kell lennie. A 100 főt el nem érő vendégsturkolói létszám esetén az előbbivel arányos rendezői létszámot kell biztosítani. Minden további 100 fő sturkolónként további 5 fő rendezővel emelkedik a rendezői létszám.”³³

A rendszerváltástól napjainkig a labdarúgás hazai sturkolói tettek azért, hogy kiemelt figyelmet kapjanak az utazásuk ideje alatt. Amikor szervezett utazásra kell felkészülni, a biztosítás előkészítése során a rendőrségnek – a biztonsági szolgálattal közösen –kiemelt figyelmet kell fordítania erre a mozzanatra. Amennyiben információ van arra vonatkozólag, hogy a sturkolók szervezett utazást terveznek, azonban a labdarúgó-mérkőzés biztonsági kockázata nem kiemelt, ebben az esetben is célszerű a rendőrségnek tervezni és készülni az érkező sturkolók szervezett utazásának a biztosítására és az alapfeladatából adódó kötelezettségeinek maradéktalan teljesítése érdekében (Rtv. 1.§ (2). 5.)

A közelmúlt eseményei

2022. április 09-én az FTC - Debreceni VSC OTP Bank Liga NB I-es, kiemelt biztonsági kockázatú labdarúgó mérkőzésen a vendégsturkolók a Budapest IX. kerület, Albert Flórián útra történő megérkezését, majd járműeikről való leszállását követően ferencvárosi sturkolók érkeztek a Nagyváradi téri irányából az Albert Flórián sétányon keresztül az Albert Flórián útra telepített kordonokhoz. A gyors és hatékony rendőri intézkedésnek köszönhetően a két ellentétes érzelmű sturkolói tábor összecsapását sikerült megelőzni.

³¹ Keller 2016.

³² A sportról szóló 2004. évi I. törvény 68/A§ (4a)

³³ A sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) Kormányrendelet 6.§ (3)

2022. augusztus 13-án Budapesten, a Szusza Ferenc Stadionban megrendezett normál biztonsági kockázatú Újpest FC - ZTE FC OTP Bank Liga NB I. bajnoki labdarúgó-mérkőzést megelőzően az ellenérdekű szurkolók közterületen összeverekedtek.

2022. augusztus 31-én Budapesten, az Illovszky Rudolf Stadionban megrendezett kiemelt biztonsági kockázatú Vasas FC - Ferencvárosi TC OTP Bank Liga NB I. bajnoki labdarúgó-mérkőzést követően a szurkoló csoportok, körülbelül ötven fő részvételével közterületen megkíséreltek összecsapni.

2022. szeptember 03-án Budapesten, a Bozsik Arénában megrendezett kiemelt biztonsági kockázatú Budapest Honvéd - Újpest FC OTP Bank Liga NB I. bajnoki labdarúgó-mérkőzést megelőzően, a szurkolók kísérése során a Budapest Honvéd szimpatizánsok az UFC szurkolókkal verekedést próbáltak provokálni.

A közelmúlt eseményei jól példázzák, hogy a szurkolók magatartása mindig egyfajta veszélyt hordozhat magában. „*A tömegben az egyén feloldódik, deperszonalizálódik, anonimná válik, kikerül a társadalmi ellenőrzés alól, önkontrollja és önszabályozó késztetése fellazul. A lebonizmus elmélete szerint a tömeg minden időben és minden esetben engedelmeskedik a külső ingereknek, így nem nehéz pusztító, deviáns magatartásra ösztönözni, minthogy egyáltalán nem rendelkezik az előrelátás és a megfontolás képességével*”.³⁴ Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a mérkőzésre kilátogató szurkolók mindegyikére úgy kell tekinteni, hogy kizárólag a „balhét” keresi. Szerencsére a rendőrség ebben a kérdéskörben már egy felfelé ívelő pályára állt rá. A régi biztonsági szemlélet alapján magát a biztonságot a hatóságok ki akarták kényszeríteni, és fizikai erővel tartották fenn. A szurkolókat a kezdeti időkben egyformán kezelték a hatóságok. A bekövetkezett eseményekre mindig csak valamilyen reakció történt, a megelőzést nem alkalmazták, annak szemléletét szinte nem is ismerték.

Ezzel szemben az új szemlélet, amely már az előkészítésben is megjelent, azt vallja:

- A biztonságot szolgáltatni kell, és a fő cél a rendbontások megelőzése, illetve a lehető legszükségesebb, alacsony feszültségi szinten való beavatkozás.
- A kialakított új rendőrségi stratégiák figyelembe veszik, hogy fontos a szurkolókkal való együttműködés (partner csoport, spotter) a nézők biztonságos környezetének megteremtésében.
- A partner csoport a biztosítás megkezdésétől folyamatosan tájékoztatást nyújt a vendégszurkolók tartózkodási helyeiről, várható érkezésükről, létszámukról, illetve viselkedésükről. A partner csoport munkája (2015-től) példamutató és kiválóan hozzájárul a rendőri egységek és a szurkolók közötti kommunikáció elősegítéséhez, a szurkolók között esetlegesen kialakuló konfliktushelyzetek békés kezelése, a szurkolók magatartásának kontrollálása.
- Az információ feldolgozása folyamatos, így konkrét, ellenőrzött adatokkal szolgálnak a parancsnokok felé.
- A rendőrség a közterületen folyamatos jelenlétet biztosít, figyelembe veszi a kilátogató szurkolók véleménynyilvánítás szabad gyakorlását, illetve az ellentétes érzelmű szurkolók, valamint a rendőrség közötti két-, illetve három pólusú konfrontációk elkerülését. Ennek érdekében – 2015-től kezdve – az alacsony profilú és kommunikációs alapokon nyugvó rendőri biztosítás alkalmazását vezette be a rendőrség.

A bevezetett új metodika mellett, további előremutató lépésekkel is próbálkozott (sajnos ez mára kezd feledésbe merülni). Az 1998/1999-es bajnoki idényben a labdarúgó-mérkőzésekre kilátogató mérkőzésenkénti átlagnézőszám 5041 fő volt, ez a 2014/2015-ös bajnoki szezonban 2502 főre csökkent³⁵. A 2021/2022-es bajnoki szezonban a mérkőzésenkénti átlagnézőszám 2772 fő volt.³⁶ A labdarúgó-mérkőzések tervezési és szervezési időszakában ezt a valóságban is megjelenő és kimutatható tendenciát, sajnos a rendőrség szakemberei nem vették minden esetben figyelembe. Ennek az egyik

³⁴ Nagy 2023

³⁵ URL4

³⁶ Magyar Labdarúgó Szövetség: Professzionális futballkörkép 2023. 1 kiadás

iskolapéldája, hogy az OTP Bank Liga NB I. 2014/2015-ös bajnoki idényében a kiemelt biztonsági kockázatú labdarúgó-mérkőzések vonatkozásában a tervezés során figyelembe vett várható szurkolói létszám szinte minden esetben jelentősen meghaladta a mérkőzésen ténylegesen résztvevő szurkolói létszámot. Ebben a korszakban a vendégszurkolók vonatkozásában is az a tendencia volt megfigyelhető, hogy alacsonyabb létszámban jelentek meg a földrajzilag nagyobb távolságban megrendezett mérkőzéseken a vendégszurkolók. A megállapított tények alapján az a parancsnoki döntés született, hogy a mérkőzésbiztosítások az előzetesen tervezett rendőri erők alacsonyabb létszámban történő vezénylésével is végrehajthatók. Ennek az optimális és a rendőrség tekintetében a megfelelő létszámú erők prognosztizálása a legnehezebb parancsnoki feladat.

A szurkolókat, szurkolói csoportokat, nézőket csoportosítani kell. Szurkolókon belül megkülönböztetünk aktív magatartást tanúsítókat. Ők azok, akik a hangulatot megteremtik a stadionokban, óriási érzelmi kötődésük van a klubjuk felé (nevezhetjük őket ultráknak is). Meg kell különböztetni az ultrákon belül azokat, akik hajlamosak az erőszakra. Ez a kisebbség fogékony arra, hogy keresse a konfliktust az ellenfél szurkolóival és a biztonsági szakemberekkel (rendőrséggel, rendezőkkel). A csoportosítás szerinti megkülönböztetett figyelemmel kell foglalkozni velük a sportrendezvény teljes időszakában (érkezés, mérkőzés alatti és távozási időszak).

A szurkolók az OTP Bank Liga és a nemzeti válogatott mérkőzéseire érkezhetnek egyénileg vagy szervezeten (személygépjárművekkel, bérelt járművekkel, kötött pályán (vasúton), közösségi közlekedéssel továbbá gyalogosan). A gyalogosan és gépjárművel történő érkezés esetén az előkészítés során információval kell rendelkezni arról, hogy mikor (útvonal tisztázása mellett), milyen közlekedési eszközökkel fognak érkezni a szurkolók a helyszínre, várhatóan milyen létszámban fognak megjelenni. Hiszen fontos a feladatba bevonásra kerülő erők optimális igénybevétele (erő-eszköz elosztás). Egyértelműen kijelenthető, hogy hazánk közlekedési hálózata alapján a szurkolók vidéki mérkőzésekre történő érkezése alapvetően autópályák irányából valószínűsíthető, ezért az autópályák biztosítása során kiemelt figyelmet kell szentelni a kiterjedés szempontjából nagyobb pihenőhelyekre, illetve azokra, amelyek üzemanyagtöltő állomással, illetve vendéglátóhelyekkel rendelkeznek. Az adott stadion egyedi elhelyezkedésének és a sajátosságainak figyelembevételével megállapítható, hogy a több irányból történő megközelítési lehetőségei miatt a rendőrségnek minden esetben számítani kell arra, hogy a hazai és a vendég szurkolók kisebb-nagyobb csoportokban érkeznek, érkezhetnek a labdarúgó-mérkőzés helyszínére. Ennek okán a területre érkező tömegközlekedési eszközök útvonalának ellenőrzését is biztosítani kell. Kiemelt figyelmet kell fordítani az útvonalon felállított mobil egységek szűrő- és megelőző tevékenységére annak érdekében, hogy az esetlegesen kialakuló szurkolói ellenséges magatartásokra képesek legyenek a rendőri erők megfelelő időben reagálni. Legnehezebb feladatok egyike, amikor a szurkolótáborok előre megbeszélte helyen találkoznak, ahol ún. ustawka keretén belül vagy csak egyszerű találkozás mellett verekedést kezdeményeznek, erre előre felkészülni kizárólag közrendvédelmi tevékenység fenntartásával lehetetlen vállalkozás (2023. február 05-én megrendezett FTC - UFC labdarúgó-mérkőzés, valamint a szurkolói összecsapás az agárdi állomáson.³⁷)

A vonattal szervezeten utazó szurkolói csoportok stadionba történő érkezésével összefüggésben a vonatkísérést és a szurkolók stadionba történő kísérését (utazás biztosítást) a rendőrség a biztonsági szolgálattal és a Magyar Államvasutakkal (a továbbiakban: MÁV Zrt.) történő előzetes egyeztetéseket követően hajtja végre. Általánosságban elmondható, hogy a szervezett szurkolói csoportok kísérése együttműködési megállapodás alapján történik, ami a MÁV Zrt. és a rendőrség között jött létre. Ennek a jelentősége abban áll, hogy a fővárosi klubok szervezett szurkolói csoportjait (FTC, ÚFC, Budapest Honvéd FC) a Készenléti Rendőrség állománya, vidéki klubok tekintetében az érintett vármegyei rendőr-főkapitányság erői kísérik a szurkolókat a labdarúgó-mérkőzés helyszínére. A kialakult gyakorlat alapján, ha a szervezett szurkolói csoportok külön szerelvényt igényelnek a MÁV Zrt.-től (természetesen a megfelelő díjazást kifizetik), akkor a MÁV Zrt. biztosítja a külön szerelvényt, amit informális

³⁷ URL5

csatornákon keresztül előre jelez a rendőrség irányába. Másik opció, amikor a szurkolók a menetrend szerint közlekedő vonattal utaznak szervezeten a mérkőzés helyszínére. Ezzel kapcsolatos információkkal egyfelől a spotterek másrészt az érintett klubok biztonsági igazgatója rendelkezik, akik tájékoztatják optimális esetben a rendőrséget. A tervezés és a szervezés időszakában a kísérésre beosztott rendőri erők létszámát a rendőrség a szervezett szurkolói csoportok létszámához igazítja.

1. kép Diósgyőri szurkolók érkezése a Nyíregyházi vasútállomásra



Forrás: Nyíregyháza - Diósgyőr (2024. október 05.)
készítette: Somogyi Erzsébet Anna

Ez a valóságban úgy néz ki, hogy optimális esetben a szurkolói létszám 10%-ának megfelelő rendőri erő kerül betervezésre a feladat végrehajtásához. Sok esetben nézeteltérésre adhat okot, hogy a vonatkísérésre beosztott állományt a labdarúgó-mérkőzés teljes időszakában igénybe veszik. Ha bevonják a feladatba a vonatkísérő állományt az hasznos is lehet, mert kialakítanak egyfajta kapcsolatot a szurkolókkal már a kísérés során, ami valószínűleg fenntartható a mérkőzés teljes időszakában. Ellenben igen megterhelő a feladatba bevont rendőri erőnek, hogy a vonatkísérésben a mérkőzésbiztosításban és a visszautazásban is részt vesznek.

A fővárosban (vidéki nagyobb városokban is) megszokott szurkolói kultúra, hogy a mérkőzések során a szurkolók bérelt közösségi közlekedési eszközökkel (buszokkal) érkeznek a mérkőzés helyszínén a vendégszurkolók számára fenntartott területre (belépőkapukhoz). Ennek az előzetes megszervezése során a BKK bérelt autóbuszainak számához, valamint a vendégszurkolók létszámához kell a kísérésre beosztott rendőröket betervezni. Figyelembe kell venni, hogy a szurkolók hány autóbuszban férnek el (ezért is van többek között jelentősége a jegyvásárlási adatok nyilvántartásának), mivel a lépcsőzetesen kialakított kíséresi metodikát ehhez kell igazítani. Ennél az előzetes szervezési munkafolyamatnál még figyelembe kell venni, hogy a kíséresi feladatra beosztott állomány mennyi idő alatt kíséri el a szurkolókat a gyülekezési helyszíntől a stadion vagy aréna vendégei számára fenntartott belépési pontjához (vendégszektorhoz), és onnan szükség esetén mennyi idő alatt érkezik vissza a kísérésben részt vevő rendőri erő az eredeti felállítási helyére. Ez fontos tényező az előkészítés fázisában, mivel az optimális erőkihasználást is számításba és figyelembe kell venni.

A labdarúgó mérkőzések lebonyolítása azonban nem csak a szurkolók szervezett szállítására korlátozódik. Egy mérkőzés során a stadionok környékén jelentősen megváltoznak a közlekedési viszonyok, amely sok esetben a közúti forgalom korlátozásával jár, ami a közösségi közlekedés járműveire is hatással van. „Ilyen esetekben jelentős tervezési és szervezési munkát igényel az autóbuszok, villamosok, trolibuszok útvonalának, megállóhelyeinek megtervezése. Komoly feladatként jelentkezik a megváltozott forgalmi rendek megfelelő színvonalon történő kommunikálása az utasok irányába. Hasonlóan színvonalas előkészítési és lebonyolítási kihívás a mérkőzésre nem szervezett formában, a közösségi közlekedést igénybe vevő, a mérkőzésre kilátogató, majd a végén távozó szurkolók számára a megfelelő jármű és járatmennyiség biztosítása. A stadionok környezetében jelentkező utazási igények kielégítését, szinte minden esetben kizárólag többlet jármű és járművezető biztosításával lehet orvosolni. Egy gondolatot megér a mérkőzésre egyéni közlekedési eszközzel érkező szurkolók járműveinek parkolása által okozott forgalmi torlódások hatása a közösségi közlekedésre. Ez komoly erőfeszítésekre kerül mind a Rendőrség, mind a forgalomirányítók számára a tömegközlekedés biztosítása, fenntartása.”³⁸

A szervezett szurkolói kísérek során több alkalommal problémaként jelentkezett a buszok töltöttsége. Ezzel kapcsolatban mindenképpen két feltételrendszert is figyelembe kell venni, melyben az első szempont a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV.12) KÖHÉM rendelet ide vonatkozó előírása. A 20. § (3) és (4) bekezdése a következőképpen fogalmaz: „Személyszállításra szolgáló jármű megengedett legnagyobb össz tömegét kilogrammban kell meghatározni. A terhelhetőségen belül külön meg kell határozni a szállítható személyek számát - ideértve a jármű vezetőjét - és a poggyásztömeget is. (4) A (3) bekezdésben foglalt rendelkezés alkalmazásában a szállítható személyek számát az ülőhelyek száma, valamint - ha álló utasok szállítása is megengedett - az álló utasok elhelyezésére szolgáló terület minden négyzetméterére - menetrend szerinti helyi forgalom lebonyolítására készült autóbusz esetén 8 személy, - egyéb autóbusz esetén 6,7 személy figyelembevételével kell meghatározni.”³⁹ Egyértelmű, hogy 8 személy egy négyzetméteren nehezen fér el. A másik feltételrendszer a vezetőfülke külső burkolatán feltüntetett álló és ülőhelyek száma, valamint a mozgáskorlátozottak számára kialakított terület megjelölése. Amennyiben ezek a feltételrendszerek teljesülnek, túltöltöttségről nem lehet beszélni. A szervezett szurkolók szállításának megkezdése előtt célszerű szabadon hagyni a buszok lépcsőfeljáróit az ajtók nyitásának és zárásának akadálymentes biztosítása érdekében. A szervezett szurkolói szállításra használt autóbuszok száma, minden esetben a vendégek részére eladott vagy rendelkezésre bocsátott jegyek nagyságrendjéhez igazodik, amit az egyeztető tárgyalások során pontosítanak le a klubok és a BKK szakemberei.

Utoljára, de nem utolsó sorban fontos kiemelni a mérkőzésbiztosítással szoros összefüggésben kiadott közlekedésrendészeti intézkedéseket, amiknek óriási jelentősége van a szervezeten érkező (vendég) szurkolók és a hazai szurkolók találkozásának megakadályozásában. Iskolapéldája annak, hogy a közlekedésrendészeti és a közrendvédelmi állomány hogyan képes egymás munkáját támogatni és segíteni, többek között a mérkőzés helyszínén, közvetlen környezetében, valamint az érkezés-távozás útvonalain, a szurkolók elkülönítésében, felügyeletében, továbbá az esetleges rendbontások megelőzésében, megszakításában. Egy kellően átgondolt és előkészített mérkőzésbiztosítással összefüggésben mindenképpen kiadásra kerül az adott mérkőzésre fókuszálva egy közlekedésrendészeti intézkedés. A kiadásra kerülő közlekedésrendészeti intézkedés során mindenképpen célszerű figyelembe venni az alábbi szempontokat abban az esetben, ha szervezett szurkolói csoportokat kell kísérni:

- az adott létesítmény (stadion) egyedi sajátosságait elhelyezkedését;
- szurkolók által igénybe vett megközelítési útvonalakat;

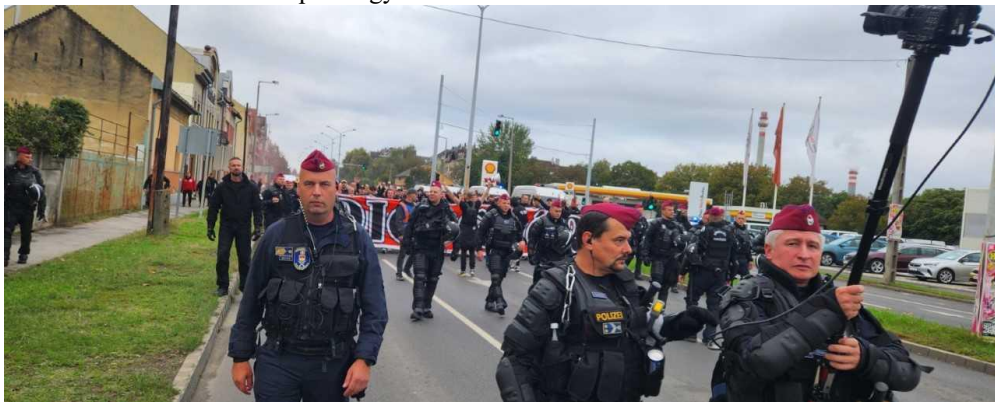
³⁸ Dávid Józseffel készített személyes interjú 2024. 09.05

³⁹ A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. KÖHÉM rendelet 20. § (3) és (4) bekezdése.

- stadion megközelítésével összefüggésbe hozható közösségi tömegközlekedési eszközök útvonalait;
- az elmúlt években kialakult esetleges rendbontások helyszíneit;
- a parkolási lehetőségeket;
- a mérkőzés (megelőző/távozás) időszakában a hazai és vendégszurkolók érkezése, a vendégszurkolók kísérése, hazai szurkolók érkezési útvonalának kialakítását;
- a szurkolótáborok találkozásának megakadályozását, lehetőség szerinti szétválasztásukra, elkülönítésükre kialakított koncepciót;
- feladatba bevont rendőri erők technikai eszközeinek (gépjárművek) parkoltatása szempontjából rendelkezésre álló területeket.

Ez a szempontrendszer nem tartalmazza az összes lehetséges kritériumot, csupán a szervezeten érkező szurkolókkal kapcsolatos feladatok megkönnyítésére fókuszál.

2. kép Diósgyőri szervezett szurkolók rendőri kísérése



Forrás: Nyíregyháza - Diósgyőr (2024. október 05.)

készítette: Somogyi Erzsébet Anna

Összegzés

A rendszerváltást követően a rendőrség kereste a megoldásokat a szurkolók szervezett utaztatására, kísérésére. Az 1990-es évektől a 2010-es évek elejéig tartó időszak kihívásokkal teli volt, de mára kialakult egy jól bevált gyakorlat, amely folyamatos tervezést és előkészítést igényel a szurkolók biztonságos kíséréséhez. A rendőrség továbbra is figyelemmel követi az európai jó gyakorlatokat, és a szurkolói igények változását is beépíti a protokollokba.

A 8/2010. (OT 5.) ORFK utasítás szerint a sportrendezvények biztosításában részt vesz a bűnügyi állomány és a „spotterek” is, bár a partner csoport a norma szövegéből hiányzik. Szükséges lenne a vármegyei rendőr-főkapitányságoknál is létrehozni partner csoportokat kizárólag azokkal a feltételekkel és feladatrendszerrel, ahogyan a Készenléti Rendőrség azt úttörő jelleggel meghonosította. Épp ennyire fontos lenne, hogy a spotterek önálló szervezeti egység keretében kizárólag a szurkolói kíséréssel kapcsolatos feladatokkal foglalkozzanak.

Összeségében kijelenthetjük, hogy a sportrendezvények biztosítását a rendőrség a társszervekkel közös koordinációban, precízen, lelkiismeretesen, biztonságosan és eredményesen hajtja végre.

Irodalomjegyzék

- Ekaterina N. Rakhmanova, Miklós Tihanyi, Szabolcs Mátyás (2022): The legal and organizational basis of ensuring safety of sports activities in Hungary. Vestnik of Saint Petersburg University – Law Vestnik Sanktpeteburgskogo Universiteta Pravo (2074-1243 2587-5833): 13 3 pp 759-770.
- Elbert Gábor (2006): Sportrendezvények biztonsága és biztosítása (tanulmánygyűjtemény) 3.
- Forró János (2011): A Kádár rendszer rendvédelmi szervezetei a BM karhatalom és a Készenléti Rendőri Ezred Rendvédelem-történeti Füzetek XX. évfolyam 23. szám Budapest
- Földesiné Szabó Gyöngyi (1995): Magyar NB I-es labdarúgó mérkőzések nézőinek társadalmi összetétele és motivációi. Szociológiai Szemle 5.
- Győri Szabó Róbert: Futball és politika a 20. századi Magyarországon 126. oldal Hadas - Karády (1995): i. m. 114. oldal jegyzetek 11.
- Kacziba Antal (2008): A lekésett jövő dilemmái, In: Rendőrség 2007, 26-32. old., Szerk: Garamvölgyi László, Budapest, 2008.
- Kassay Lili (2017): Akarunk mi meccsre járni? A labdarúgó mérkőzésre járás mögötti szurkolói motivációkat meghatározó tényezők. mtak II. évfolyam 3. szám
- Keller Nándor (2016): A rendbiztosi és spotteri feladatok asszimilációja a Készenléti Rendőrség párbeszéd csoportjában, Nemzeti Közszerológiai Egyetem Rendészettudományi Kar, Budapest,
- Magyar Labdarúgó Szövetség: Prefesszionális futballkörkép 2023. 1 kiadás
- Nagy László (2023): Sportrendezvények kockázatelemzése Belügyi Szemle 2023. évi 10. szám
- Takács Tibor (2015): A Weidmann ügy, 1961 Sport, hatalom és állambiztonság a korai Kádár korszakban Aetas 30. évfolyam 4 szám, 5-22. oldal
- Tihanyi Miklós (2020): Criminal Law Protection of Sport Events in Hungary In: Rakhmanova Ekaterina Nikolaevna (szerk.) головно-правовые и криминологические проблемы противодействия преступности в спорте: Сборник научных статей по результатам Всероссийского научно-практического круглого стола (Северо-Западный филиал Российский государственный университет правосудия. Sankt Peterburg: Russian State University of Justice North- West Branch, pp 102-109
- Tóth József (1938): A rendészetfogalom a nemzeti szocialista államban. Szent István nyomda. Eger,
- Tóth Nikolett Ágnes (2019): Sportrendészet a sportgazgatás rendszerében NKE, 34. oldal)

Jogforrások

- 2004. évi I. tv. a sportról
- 1994. évi XXXIV. tv. a rendőrségről
- 54/2004. (III. 31.) Kormányrendelet a sportrendezvények biztonságáról
- Szolgálati szabályzat a Rendőrség részére (R-2) 1948
- Szolgálati szabályzat Rendőrség részére 1977
- 84.477/1921 B.M. számú körrendelete
- 10-1824/1970. BM számú Rendőrség alaki és karhatalmi szabályzata
- Vagyonvédelmi tevékenység szabályairól szóló 24/1987. (VII.22) MT számú rendelet
- 1/1990 (I.10.) BM rendelet
- országos rendőrfőkapitány általános szakmai helyettesének 1/1990. számú intézkedése
- Magyar Köztársaság Rendőrségének csapatszolgálati szabályzatáról szóló 11/1998 (IV. 23.) ORFK utasítás
- közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990 KÖHÉM rendelet
- sportrendezvények minősítéséről és rendőri biztosításáról szóló 8/2010. (OT.5.) ORFK utasítás

Internetes hivatkozások

- URL1: <https://csak.taccs.hu/2016/02/24/a-futball-nem-a-tiszta-erzelmekrol-szol/> (2024. 09.15)
- URL2: <https://rangado.24.hu/nb1/2014/06/01/balheztak-a-fradi-szurkolok/> (2024.09.17)
- URL3 <https://www.origo.hu/sport/sport-futball/2009/11/tobb-tucat-balhejuk-volt-a-fradiszurkoloknak-a-rendszervaltas-ota>
https://hvg.hu/sport/2009_11_02/fradi_39_szurkoloi_botrany_ket_evtized (2024.09.21)
- URL4: <https://rangado.24.hu/nb1/2016/08/04/nem-csak-az-nb-i-ben-fogynak-a-szurkolok/> (2024.09.20)
- URL5: <https://index.hu/bulvar/agard0422/> (2024. 09.20)

Kazi Bence

Extrém időjárás, kivételes szolgálat: Az ember a természet erejével szemben

Extreme weather, exceptional service: Human against the forces of nature

Absztrakt

Kutatásomban a közterületi szolgálatot ellátó rendőrök és az időjárás-változások közötti kapcsolatot vizsgáltam, különös tekintettel arra, hogyan befolyásolják ezek a bűncselekmények, valamint egyes rendőri intézkedések számát. Elemeztem a 2017 és 2019 közötti időjárási és rendőrségi adatokat, megvizsgáltam az időjárás hatásait az emberi szervezetre, a közlekedési balesetekre és a rendőrségi munkaszervezésre extrém körülmények között. Továbbá foglalkoztam az informatikai eszközök és járművek védelmével, valamint a rendőrség felkészítésével és a közösségi kapcsolatok erősítésével szélsőséges időjárás esetén.

Kulcsszavak: időjárás, fronthatás, rendőrség, munkaszervezés

Abstract

In my research, I examined the relationship between weather changes and police officers on public duty, focusing on how these changes affect crime rates and the number of some police measures. I analyzed weather and police statistics from 2017 to 2019 and explored the impact of weather on the human body, traffic accidents, and police work organization under extreme conditions. Additionally, I addressed the protection of IT equipment and vehicles, as well as police training and community relations strengthening in extreme weather situations.

Keywords: weather, front effect, police, work organization

Bevezetés

Az elmúlt évtizedekben tapasztalható klímaváltozás fokozódó szélsőséges időjárási körülményeket eredményezett, amelyek kihívást jelentenek az emberiség számára. A forró hőhullámok, a kemény téli fagyok és a pusztító viharok mind növekvő gyakorisággal fordulnak elő. A második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia adatai szerint 2000–2010 közötti évtizedben 2005 kivételével mindegyik év átlaghőmérséklete meghaladta az 1971–2000 közötti normál értéket. A 2012-es nyár az elmúlt 112 év második legmelegebb nyara volt, a 2010-es év (959 mm évi csapadékmennyiséggel) 1901 óta a legcsapadékosabb év volt, a 2012-es év tavasz és nyár pedig az elmúlt száz esztendő legszárazabb hónapjai voltak.¹

Míg sokan védelmet keresnek otthonaikban, a rendőrség tagjai és más, a közszolgálatban dolgozók ilyenkor is kötelességüket teljesítik. A rendőrségnek extrém körülmények között is biztosítani kell a közbiztonságot és közrendet, felkészülten és hatékonyan kell reagálnia az azokat sértő eseményekre. Ehhez innovatív technológiai megoldásokra, speciálisan kialakított felszerelésekre és jól kiképzett szolgálati állatokra van szükség, hogy minden helyzetben helyt álljanak, biztosítva ezzel az állampolgárok biztonságát.

Az időjárás kedvezőtlen hatásai a környezetre és ezáltal az emberi szervezetre

Az időjárásnak és az éghajlatváltozásnak jelentős hatása van mind a környezetre, mind az emberi szervezetre. A szélsőséges időjárási jelenségek növekvő gyakorisága közvetlenül és közvetve is befolyásolja az emberi egészséget és jólétet. A jelenség meglehetősen komplex. A tudományos kutatások

¹ Kovács, 2024

évek óta vizsgálják ezeket a hatásokat, különféle tudományágak bevonásával, mint a meteorológia, egészségtudomány, pszichológia. A kutatások különös figyelmet fordítanak a meteorológiai tényezőkre, például a hőmérséklet és a páratartalom egészségre gyakorolt közvetlen hatásaira, valamint a pszichológiai és érzelmi következményekre, mint például a szezonális affektív zavar. Ezek az interdiszciplináris tanulmányok létfontosságúak a közegészségügyi válaszok és stratégiák kidolgozásában.

Az időjárás hatása a bűnelkövetésre statisztikai adatokkal szemléltetve

Kutatásom egyik központi része arra fókuszál, hogy statisztikai adatok révén vizsgáljam az időjárás által a fronthatások változásainak potenciális hatásait a bűncselekmények gyakoriságára, azonban tekintettel a rendelkezésre álló adatokra, ezeket havi bontásban vettem össze. A folyamatosan változó időjárás egyik alapfogalma a légköri front. A légköri front nem más, mint a két különböző (légnomású, páratartalmú, hőmérsékletű) légtömeg találkozásánál kialakuló „homlokzat”, azaz határvonal. A légkörben egy-egy ilyen időjárási front akár több száz, vagy akár ezer kilométer hosszan is elnyúlhat – ezeknek a frontoknak a változása, kialakulása és feloszlása alkotja magát az időjárást, a felmelegedést és a lehűlést, a légnomásváltozást, a páratartalom csökkenését, vagy például egy erős szellőkés kialakulását.²

Ebben a részben a 2017 és 2019 közötti időszak Budapestre (Budapesti Rendőr-főkapitányság) vonatkozó adatsorait elemeztem és hasonlítottam össze. A választott időintervallum azért esett erre a három évre, mert így elkerülhetők a 2015-16-os migrációs válság és a 2020-ban kirobbant COVID-19 világjárvány statisztikai adatokat torzító, hirtelen bekövetkező változások által okozott esetleges téves következtetések. Az elemzés során évenként bontom le az adatokat, hogy részletes képet kaphassak az egyes évek dinamikájáról, majd ezt követően összevetem a három év adatait, hogy átfogó következtetéseket vonhassak le. Az Országos Meteorológiai Szolgálat Meteorológiai Adattárából lekért, napi szintre lebontott adatok értelmezéséhez szükség van az általuk használt jelölések megértésére.

1. táblázat: Az OMSZ által használt frontok kódjainak leírása

1	nincs fronthatás
2	stabil melegfronti hatás
3	labilis melegfronti hatás
4	labilis hidegfronti hatás
5	stabil hidegfronti hatás
6	kettős fronthatás

Forrás³

A kutatásaimban kizárólag a labilis és a kettős fronthatásokkal érintett napokat vettem alapul a statisztikai összehasonlításban, mivel ezek a fronthatások viselik meg legjobban az emberi szervezetet. A döntésem végül nem a PRE-STAT weboldal által szolgáltatott információk felé billent, mert több ponton is adatbázis hibákat észleltem (2023. 09. 21.), továbbá nem láttam különösebb tendenciát a bűncselekmények között. Tekintettel arra, hogy a police.hu-n nincsenek specifikus bűncselekményekre vonatkozó statisztikai adatok, a három legrelevánsabb, azokhoz kapcsolódó adattal foglalkoztam, a „szándékos bűncselekményen tettenért, elfogott személyek”, a „biztonsági intézkedések” és a „kényszerítő eszközök alkalmazása összesen” statisztikák havi számbeli értékeivel. Emellett tudom, hogy a biztonsági intézkedések nem feltétlenül bűncselekményekkel kapcsolatosak, hanem az önveszélyes személyekkel, illetőleg az anyagi javakat közvetlenül fenyegető veszélyhelyzetekkel⁴, de mivel az időjárás változásának viszonyosságai hatással vannak a pszichés gondokkal küzdő személyekre is, ezért véleményem szerint ez is szolgálhat megfelelő információkkal a kutatásomhoz.

² URL1

³ URL2

⁴ 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről 37. §

2. táblázat: Elfogott személyek - Szándékos bűncselekményen tettenért [Rtv. 33. § (1) bek. a)]

Elfogott személyek - Szándékos bűncselekményen tettenért [Rtv. 33. § (1) bekezdés a)]
2010-2019. évek közötti időszak
országos adatok területi szervezeti bontásban

	2018. XII.	2019. XII.	Dinamika 2018-2019.	2010. I-XII.	2011. I-XII.	2012. I-XII.	2013. I-XII.	2014. I-XII.	2015. I-XII.	2016. I-XII.	2017. I-XII.	2018. I-XII.	2019. I-XII.	Dinamika 2018-2019.	Dinamika 2010-2019.	Országos %-a 2019
BRFK	621	646	4.0%	8 970	9 537	8 924	9 561	9 216	8 027	8 992	9 667	9 440	9 407	-0.3%	4.9%	26.5%
Baranya	92	147	59.8%	1 781	1 969	1 803	1 745	1 541	1 446	1 475	1 529	1 617	1 809	11.9%	1.6%	5.1%
Bács	121	128	5.8%	1 833	2 084	2 073	1 635	1 964	2 198	2 075	2 123	1 784	1 655	-7.2%	-9.7%	4.7%
Békés	77	82	6.5%	925	767	792	751	823	826	988	1 069	1 071	1 090	1.8%	17.8%	3.1%
Borsod	125	212	69.6%	3 089	2 952	2 910	2 976	2 307	2 316	2 300	2 227	1 927	2 146	11.4%	-30.5%	6.0%
Csongrád	71	75	5.6%	1 741	1 375	1 504	1 200	1 014	1 135	1 130	1 225	1 382	968	-30.0%	-44.4%	2.7%
Fejér	137	75	-45.3%	934	1 033	896	1 150	1 112	948	1 074	1 147	1 116	1 200	7.5%	28.5%	3.4%
Győr	65	78	20.0%	610	508	646	739	803	609	851	926	1 004	1 059	5.5%	73.6%	3.0%
Hajdú	143	228	59.4%	2 007	1 979	1 662	1 991	1 846	1 787	2 070	2 087	1 982	1 982	-5.0%	-1.2%	5.6%
Heves	65	68	4.6%	923	865	872	972	1 184	1 054	1 086	1 117	1 020	941	-7.7%	2.0%	2.6%
Komárom	51	87	70.6%	912	751	802	998	888	806	1 066	1 201	996	1 116	12.0%	22.4%	3.1%
Nógrád	71	54	-23.9%	411	434	347	425	587	544	594	700	706	710	0.6%	72.7%	2.0%
Pest	143	192	34.3%	2 281	2 064	2 507	2 462	2 486	2 809	3 032	3 003	2 631	2 412	-8.3%	5.7%	6.8%
Somogy	117	108	-7.7%	600	573	600	892	1 008	1 460	1 843	1 545	1 707	2 057	20.5%	242.8%	5.8%
Szabolcs	85	95	11.8%	1 180	1 013	980	1 392	1 190	1 394	1 580	1 668	1 469	1 244	-15.3%	5.4%	3.5%
Szolnok	94	84	-10.6%	624	909	894	1 019	1 029	1 078	1 178	1 228	1 075	983	-8.6%	57.5%	2.8%
Tolna	24	48	100.0%	194	208	189	345	458	407	457	477	453	391	-13.7%	101.5%	1.1%
Vas	52	60	15.4%	816	762	670	847	903	709	709	756	818	704	-13.9%	-13.7%	2.0%
Veszprém	44	103	134.1%	692	821	835	832	796	1 064	1 252	1 343	1 331	1 504	13.0%	117.3%	4.2%
Zala	60	54	-10.0%	861	994	795	1 075	1 150	1 011	1 082	1 127	1 021	910	-10.9%	5.7%	2.6%
KR	102	43	-57.8%	636	1 063	2 210	4 109	4 837	2 921	1 878	1 547	2 030	1 172	-42.3%	84.3%	3.3%
RRI	4	8	100.0%	65	10	20	26	46	49	23	30	44	57	29.5%	-12.3%	0.2%
ORFK	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0.0%
Összesen	2 364	2 675	13.16%	32 085	32 671	32 931	37 142	37 188	34 598	36 735	37 725	36 729	35 517	-3.30%	10.70%	100%

Kék szín jelöli az elmúlt év adataihoz képest tapasztalható számszaki csökkenést.
Piros szín jelöli az elmúlt év adataihoz képest tapasztalható számszaki növekedést.
A sárga szín az előző évi adatokkal történő megegyezést mutatja.
15.0% A zöld szín a területi szerv %-os részesedését jelenti az országos adatokból 2019. évre vonatkozóan.

Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság 2010-2019. évek közötti időszak statisztikai kimutatása Rendészeti szakterület (2023.09.20.)

3. táblázat: Biztonsági intézkedések

Biztonsági intézkedések
2010-2019. évek közötti időszak
országos adatok területi szervezeti bontásban

	2018. XII.	2019. XII.	Dinamika 2018-2019.	2010. I-XII.	2011. I-XII.	2012. I-XII.	2013. I-XII.	2014. I-XII.	2015. I-XII.	2016. I-XII.	2017. I-XII.	2018. I-XII.	2019. I-XII.	Dinamika 2018-2019.	Dinamika 2010-2019.	Országos %-a 2019
BRFK	785	801	2.0%	6 924	8 816	10 230	10 088	10 376	10 010	10 126	10 630	9 651	8 794	-8.9%	27.0%	23.5%
Baranya	112	102	-8.9%	928	1 135	1 311	1 116	1 023	1 117	1 155	1 206	1 284	1 110	-13.6%	19.6%	3.0%
Bács	137	116	-15.3%	1 048	1 242	1 560	1 495	1 509	1 745	1 456	1 406	1 499	1 308	-12.7%	24.8%	3.5%
Békés	100	103	3.0%	1 393	1 286	1 557	1 460	1 477	1 422	1 510	1 549	1 464	1 205	-17.7%	-13.5%	3.2%
Borsod	298	332	11.4%	2 052	2 345	2 715	2 945	3 133	3 190	3 431	3 752	3 704	3 493	-5.7%	70.2%	9.3%
Csongrád	186	190	2.2%	1 171	1 322	1 760	1 381	1 550	1 439	1 409	1 595	2 277	1 921	-15.6%	64.0%	5.1%
Fejér	226	226	0.0%	1 473	1 749	2 175	2 083	2 091	2 224	2 201	2 332	2 386	2 157	-9.6%	46.4%	5.8%
Győr	74	43	-41.9%	1 057	1 318	1 623	1 371	1 175	1 063	1 025	963	882	750	-15.0%	-29.0%	2.0%
Hajdú	291	278	-4.5%	2 167	2 542	2 745	3 216	3 946	4 002	3 886	3 717	3 693	2 941	-20.4%	35.7%	7.9%
Heves	60	55	-8.3%	690	668	950	929	1 157	1 156	1 041	1 033	988	739	-25.2%	7.1%	2.0%
Komárom	95	79	-16.8%	1 035	1 148	1 389	1 309	1 221	1 030	1 158	1 020	1 046	850	-18.7%	-17.9%	2.3%
Nógrád	50	32	-36.0%	413	439	577	481	461	454	452	475	500	383	-23.4%	-7.3%	1.0%
Pest	261	241	-7.7%	1 722	2 083	2 861	3 152	3 064	3 254	3 211	3 243	3 056	2 786	-8.8%	61.8%	7.4%
Somogy	110	83	-24.5%	758	870	1 064	1 092	1 139	1 100	1 586	1 277	1 327	1 178	-11.2%	55.4%	3.1%
Szabolcs	227	250	10.1%	1 814	2 173	2 773	2 768	2 982	3 199	3 167	3 293	2 982	2 659	-10.8%	46.6%	7.1%
Szolnok	73	61	-16.4%	889	1 024	1 318	1 265	1 252	1 265	1 252	1 060	1 012	730	-27.9%	-17.9%	1.9%
Tolna	90	76	-15.6%	475	690	766	816	843	854	862	866	1 056	923	-12.6%	94.3%	2.5%
Vas	51	57	11.8%	615	599	664	589	598	566	640	666	702	625	-11.0%	1.6%	1.7%
Veszprém	73	78	6.8%	1 086	1 248	1 401	1 228	1 102	1 037	1 077	952	903	714	-20.9%	-34.3%	1.9%
Zala	63	66	4.8%	635	688	845	837	799	818	788	805	759	740	-2.5%	16.5%	2.0%
KR	108	74	-31.5%	402	814	1 272	2 323	3 784	2 601	1 336	1 178	1 938	1 406	-27.5%	249.8%	3.8%
RRI	6	4	-33.3%	15	26	22	46	43	39	23	45	57	45	-21.1%	200.0%	0.1%
ORFK	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0.0%
Összesen	3 476	3 347	-3.71%	28 762	34 225	41 587	41 990	44 726	43 585	42 792	43 063	43 166	37 457	-13.23%	30.23%	100%

Kék szín jelöli az elmúlt év adataihoz képest tapasztalható számszaki csökkenést.
Piros szín jelöli az elmúlt év adataihoz képest tapasztalható számszaki növekedést.
A sárga szín az előző évi adatokkal történő megegyezést mutatja.
15.0% A zöld szín a területi szerv %-os részesedését jelenti az országos adatokból 2019. évre vonatkozóan.

Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság 2010-2019. évek közötti időszak statisztikai kimutatása Rendészeti szakterület (2023.09.20.)

4. táblázat: Kényszerítő eszközök alkalmazása összesen [Rtv. 47 - 52. §]

Kényszerítő eszközök alkalmazása összesen [Rtv. 47 - 52. §]

2010-2019. évek közötti időszak

országos adatok területi szervénykénti bontásban

	2018. XII.	2019. XII.	Dinamika 2018-2019.	2010. I-XII.	2011. I-XII.	2012. I-XII.	2013. I-XII.	2014. I-XII.	2015. I-XII.	2016. I-XII.	2017. I-XII.	2018. I-XII.	2019. I-XII.	Dinamika 2018-2019.	Dinamika 2010-2019.	Országos %-a 2019
BRFK	847	906	7,0%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	16 984	16 308	16 268	15 726	13 742	12 945	-5,8%		21,1%
Baranya	209	189	-9,6%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 566	2 841	3 032	2 689	2 626	2 265	-13,7%		3,7%
Bács	162	154	-4,9%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2 312	2 124	2 117	1 653	2 150	1 988	-7,5%		3,2%
Békés	100	77	-23,0%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 093	2 398	2 462	1 888	1 224	1 206	-1,5%		2,0%
Borsod	515	575	11,7%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	11 141	7 786	7 212	6 684	6 988	7 195	3,0%		11,7%
Csongrád	132	157	18,9%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	17 009	12 611	4 700	3 142	2 618	1 705	-34,9%		2,8%
Fejér	186	165	-11,3%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5 205	3 740	3 285	2 956	2 362	2 119	-10,3%		3,4%
Győr	73	181	147,9%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 837	2 869	2 641	2 020	1 544	1 591	3,0%		2,6%
Hajdú	394	563	42,9%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	14 601	12 245	10 665	8 705	7 209	6 354	-11,9%		10,3%
Heves	228	192	-15,8%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 774	3 322	2 788	2 604	3 425	2 798	-18,3%		4,6%
Komárom	68	93	36,8%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 984	2 748	1 880	1 481	1 316	1 265	-3,9%		2,1%
Nógrád	70	83	18,6%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 562	1 029	930	918	895	805	-10,1%		1,3%
Pest	313	301	-3,8%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	9 856	8 095	6 440	5 680	5 261	4 127	-21,6%		6,7%
Somogy	212	161	-24,1%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5 603	4 267	4 047	3 252	3 172	2 519	-20,6%		4,1%
Szabolcs	276	266	-3,6%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	7 824	6 695	6 220	4 936	3 916	3 511	-10,3%		5,7%
Szolnok	161	178	10,6%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	5 710	4 453	3 945	3 249	2 685	2 368	-11,8%		3,9%
Tolna	66	59	-10,6%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 745	1 289	1 271	1 104	919	884	-3,8%		1,4%
Vas	57	61	7,0%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 444	2 529	2 082	1 614	1 113	813	-27,0%		1,3%
Veszprém	66	60	-9,1%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1 983	1 465	1 178	1 043	1 010	985	-2,5%		1,6%
Zala	94	134	42,6%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3 529	2 225	2 118	1 854	1 609	1 499	-6,8%		2,4%
KR	215	98	-54,4%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	6 672	3 509	2 252	1 622	2 287	1 889	-17,4%		3,1%
RRI	57	59	3,5%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	543	2 039	699	557	597	606	1,5%		1,0%
ORFK	0	0		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0	1	0	0	0	0			0,0%
Összesen	4 501	4 712	4,69%	0	0	0	0	133 977	106 588	88 232	75 377	68 668	61 437	-10,53%		100%

Kék szín jelöli az elmúlt év adataihoz képest tapasztalható számszaki csökkenést.
Piros szín jelöli az elmúlt év adataihoz képest tapasztalható számszaki növekedést.
A sárga szín az előző évi adatokkal történő megegyezést mutatja.
A zöld szín a területi szerv %-os részesedését jelenti az országos adatokból 2019. évre vonatkozóan.

n.a. - A 2010-2013. évekre hitelesített statisztikai adat nem áll rendelkezésre

Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság 2010-2019. évek közötti időszak statisztikai kimutatása Rendészeti szakterület (2023.09.20.)

A 2., 3., 4. számú táblázatokat a 2019-es évből szűrtem be, mert azon látszanak az elmúlt évek tendenciái is.

5. táblázat: 2017 vizsgált adatainak értékei

2017	szánd. bes. tett.	bízt. int.	kénysz. eszk. össz.
január	653	1015	1363
február	783	889	1427
március	912	816	1606
április	829	864	1257
május	924	956	1383
június	879	954	1290
július	900	917	1295
augusztus	916	955	1381
szeptember	799	807	1172
október	772	840	1355
november	669	751	1236
december	631	866	961

Forrás: Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság 2010-2017. évek közötti időszak statisztikai kimutatása Rendészeti szakterület (2023.09.20.)

Készítette: a Szerző

Az 5. számú táblázatban láthatóak a vizsgált adatok, amelyek összevetésre kerülnek a fronthatásokkal, amelyek a 6. számú táblázatban találhatóak.

6. táblázat: 2017 fronthatásai darabszámban megadva

fronthatások száma 2017	labilis és kettős	összes
január	4	11
február	7	9
március	9	16
április	15	17
május	7	8
június	10	11
július	10	11
augusztus	9	10
szeptember	10	11
október	9	12
november	2	14
december	10	21

Forrás⁵

Készítette: a Szerző

Az 5. és 6. táblázat összehasonlítása alapján 2017-ben nem mutatkozott összefüggés a fronthatások és a bűncselekmény elkövetésén tetten ért személyek, biztonsági intézkedések vagy kényszerítő eszköz használatok száma között. A 2018-as és 2019-es adatok sem mutattak összefüggést a fronthatásokkal, de egy érdekes tendencia figyelhető meg: 2017 óta az értékek folyamatosan csökkennek. Ez új irányt adhat a kutatásnak. Az átláthatóság érdekében csak a 2018-as és 2019-es eredményeket mutatom be, hogy könnyebb legyen követni az elemzést.

A fent megállapítottak alátámasztásául célszerűnek tartottam egy korreláció-analízis elvégzését. A korreláció számítás során az összes vizsgált esemény (szándékos bűncselekmény elkövetésén tetten ért személy elfogása, biztonsági intézkedés, kényszerítő eszköz alkalmazás) együtt változását vizsgáltam az összes fronttal. A korreláció jelzi két tetszőleges érték (valószínűségi változó) közötti lineáris kapcsolat nagyságát és irányát (egymáshoz való viszonyát). A korrelációs együttható -1 és +1 közötti értéket vehet fel, ahol a +1 egyenes arányosságot, a -1 fordított arányosságot jelent. Ha értéke 0, akkor a két változó között nincs kapcsolat (függetlenek egymástól). A korrelációs együttható által felvett értékek kapcsán az alábbiak szerint tehetünk különbséget:

- 0 - 0.2 (-0.2 - 0): gyenge, majdnem hanyagolható kapcsolat
- 0.2 - 0.4 (-0.4 - -0.2): biztos, de gyenge kapcsolat
- 0.4 - 0.7 (-0.7 - -0.4): közepes korreláció, jelentős kapcsolat
- 0.7 - 0.9 (-0.7 - -0.9): magas korreláció, markáns kapcsolat
- 0.9 - 1 (-1 - -0.9): nagyon magas korreláció, erős függő kapcsolat

Az összes vizsgált esemény és az összes front korrelációs együtthatója -0,594, ami közepes negatív korrelációt, jelentős fordított kapcsolatot jelent. Tehát havi bontásban minél több a front, annál kevesebb a vizsgált rendőri események száma, ami rendkívül meglepő eredmény.

Közlekedési vetület

Jelen kutatásom nem az időjárás közlekedésre gyakorolt hatásainak vizsgálatára összpontosít, ebből adódóan ezen a területen nem végeztem saját kutatást, viszont úgy érzem, fontos kiemelni, hogy az időjárás gyors változása és az ezzel járó hatások nem csupán a bűnelkövetések, valamint rendőri intézkedések terén tapasztalhatók, illetve vizsgálandók. Ennek fényében hivatkoznék egy már létező

⁵ URL3

tanulmányra⁶, amely statisztikai adatokon keresztül igazolta, hogy a hirtelen változó időjárási feltételek és az ezek által kiváltott emberi reakciók jelentősen hozzájárulnak a balesetek számának növekedéséhez. Kiemelten fontos odafigyelni azokra a meteorológiai jelenségekre, melyek gyorsan és nagymértékben képesek megváltoztatni egy adott terület aktuális időjárási állapotát, mert ezek egészségünk szempontjából is jelentős hatásokkal bírnak. Az időjárás drasztikus változása, legyen az napok közötti vagy egy napon belüli gyakori ingadozás, még az egészséges emberek számára is kihívást jelenthet, mert zavarja a szervezet természetes ritmusát, folyamatos alkalmazkodást követel a hőszabályozó rendszertől, és terheli a szív- és keringési rendszert. Szakirodalmak mutatnak rá arra, hogy a hőmérséklet és a légnyomás változásai jelentős befolyással lehetnek fizikai és lelki állapotunkra. Az ilyen változások hatására tapasztalhatók lehetnek vérnyomás és vércukorszint ingadozások, fejfájások gyakoriságának növekedése, koncentrációs képesség romlása, ami idegességhez, alvászavarokhoz, kimerültséghez, feledékenységhez, letargiához, depresszióhoz, kardiovaszkuláris problémákhoz, szédüléshez és légzési problémákhoz vezethet. Ezen állapotok nemcsak a teljesítőképességünket befolyásolhatják, hanem a közlekedésben mutatott viselkedésünkre is hatással lehetnek, így potenciálisan veszélyes helyzeteket teremthet.⁷

A személyi állomány megóvása

Tudományosan igazolt, hogy a légköri változások hatással vannak az emberi szervezetre, amit a humánmeteorológia vizsgál. A melegfrontok hőmérséklet- és páratartalom-emelkedést, valamint légnyomás-csökkenést okoznak, ami táguló ereket, alacsonyabb vérnyomást és gyorsabb pulzust eredményez, gyakori tünetként pedig migrént, levertséget és koncentrációs zavarokat figyelhetünk meg. Hidegfront esetén a hőmérséklet és páratartalom csökken, a légnyomás nő, ami migrént, koncentrációs problémákat, ízületi fájdalmakat és asztmás tüneteket okozhat. Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat a WHO ajánlása alapján kidolgozott egy háromfokozatú hőségriasztási rendszert, amit az országos tisztifőorvos rendelhet el, ha a következő feltételek teljesülnek:

I. fokozat (figyelmeztető jelzés): ha a várható napi középhőmérséklet 25 °C vagy afeletti.

II. fokozat (riasztás): ha a napi középhőmérséklet várhatóan legalább három napon keresztül eléri vagy meghaladja a 25 °C-ot.

III. fokozat (riadó jelzés): ha a napi középhőmérséklet legalább három egymást követő napon 27 °C vagy afeletti.⁸

2018-ban az országos tisztifőorvos három alkalommal rendelte el a hőségriadót, amely összesen 11 napig volt érvényben. 2019-ben a hőségriadó 18 napig volt érvényben.⁹

„Előfordulhat, hogy a közterületi állomány megóvása érdekében a szélsőséges meleg és hideg időszakok különleges szolgálattervezési, de még inkább szolgálatszervezési intézkedéseket igényelnek.”¹⁰ A hőségriadó alatt a rendőrségnek számos intézkedést kell tennie a rendőrségi alkalmazottak, az ügyfelek és az eljárás alatt álló személyek egészségének védelme érdekében. Ezt a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről szóló 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás is szabályozza. A viszonylag új norma a rendőrség személyi állománya, a rendőrségi épületekben tartózkodó ügyfelek és a rendőrhatalom eljárás alá vont személyek hőség okozta egészségkárosodásának megelőzése érdekében végrehajtandó intézkedésekről szóló 30/2008. (OT 16.) ORFK utasítást váltotta. Ennek jegyében bizonyos feltételeket kell biztosítani és fenntartani a rendőrségi személyzet védelme érdekében a hőségriadó időszakában, mint például a védőital biztosítása.

Hőségriadók idején a személyi állomány részére azon munkahelyek esetében, ahol a hálózati ivóvíz ellátás nem biztosított vagy az érintett állomány részére nem hozzáférhető, 14-16 °C-os hűtött védőitalt – elsősorban ásványvizet – kell biztosítani igény szerint, de naponta legalább 3 liter/fő mennyiségben. A szolgálati gépjárművekben hűtőtáskában kell a szükséges védőital mennyiséget biztosítani, lehetőség szerint 0,5 literes kiszerezésben, ezt meghaladó kiszerezés esetén gondoskodni kell egyszer használatos

⁶ Gyarmati et al., 2014

⁷ Gyarmati et al., 2014

⁸ Papp, 2019a

⁹ Papp, 2019a

¹⁰ Papp, 2020, 362. o.

poharak rendelkezésre állásáról.¹¹ A vezető kötelessége gondoskodni arról, hogy megfelelő mennyiségű védőital álljon rendelkezésre, és hogy azt az egyes szervezeti egységek között arányosan osszák szét. A parancsnok dolga pedig az, hogy közvetlenül felügyelje a védőitalok megfelelő mennyiségű és hőmérsékletű kiosztását, valamint figyelemmel kísérje a rendelkezésre álló készleteket, és szükség esetén jelezze a vezető felé az utánpótlás szükségességét.¹²

Csapatszolgálati feladatok ellátásához, a teljes csapatszolgálati állomány részére a folyamatos hűtött védőital utánpótlásról gondoskodni kell. A védőital biztosítási kötelezettség azon rendőri szervet terheli, amelyik illetékességi területén a csapatszolgálati feladatok ellátása zajlik.¹³ Vezetőként és parancsnokként egyaránt számítani kell arra, hogy a csapatszolgálati feladat végrehajtása szerint illetékes rendőri szerv nem tesz eleget a védőital biztosításával kapcsolatos előírt kötelezettségeknek. Ezen okból, és az esetlegesen felmerülő váratlan helyzetekre tekintettel, érdemes gondoskodni arról, hogy a csapaterő rendelkezzen saját védőital készlettel.¹⁴

A szélsőséges téli időjárásnál kevesebb szolgálatsszervezést érintő szabályozást találunk, de az olyan alapvető intézkedések, mint a közterületi állomány meleg védőitalal történő ellátása, valamint ruházatkönnyítés engedélyezése jogos elvárás, sőt (a védőital esetében) kötelezettség a közterületi szolgálatot ellátók előjáróira vonatkozóan. A téli időjárás körülmények ellen alapvetően négy védekezés képzelhető el a rendőr számára: a téli öltözet viselése; a ruházati könnyítések alkalmazása, amelyek sorába tartozik az előjáró engedélyével a téli sapka (usánka) lehajtva történő viselése, a melegedő helyiségek biztosítása a munkaközi szünet idejére, végül pedig a meleg védőital.¹⁵ Elsődlegesen kiemelkedő fontosságú, hogy a személyzet az Öltözködési Szabályzat¹⁶ által előírt téli ruházatot viselje, mely megóvjá őket a hideg és zord környezeti tényezőktől. Fontos hangsúlyozni, hogy a rendőrnek lehetősége van, szolgálati vezetője engedélyével, az időjárás függvényében a szolgálati téli sapkáját lehajtva viselni, biztosítva ezzel a megfelelő védelmet a hideggel szemben. Továbbá, hogy bizonyos helyzetekben (például rendkívüli időjárás körülmények között) a kötött sapka viselésére is van lehetőség, ezzel is növelve a személyzet komfortérzetét és védelmét a hideg időjárás kihívásaival szemben.

A hidegnek minősülő munkahelyen a munkavállalók részére +50 °C hőmérsékletű teát kell kiszolgáltatni. A tea ízesítéséhez a cukrot, illetve édesítőszert kell biztosítani. A védőital és a tea elfogyasztásához legalább a dolgozók létszámát elérő mennyiségben, személyenként és egyéni használatra kiadott ivópoharakról kell gondoskodni. A védőital, valamint a tea készítése, tárolása, kiszolgálása a közegészségügyi követelmények betartása mellett történhet.¹⁷

Ezen túlmenően személyes álláspontom szerint kiemelt jelentőségűnek tartom, hogy a szolgálati gépjárművekben az évszaknak megfelelően működő légkondicionáló és fűtési rendszer álljon rendelkezésre. Sajnálatos módon a szakmai gyakorlataim során többször is szembesültem azzal a helyzettel, hogy számos szolgálati gépkocsiban ezek a lényeges berendezések nem, vagy csak részben működnek hatékonyan. Fontos, hogy ezek a járművek olyan műszaki állapotban legyenek, hogy teljes mértékben kiszolgálják rendőreinket a napi feladataikban. Az 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről is egyértelműen fogalmaz ezen kérdésekben, és előírja a megfelelő munkakörülmények biztosítását.¹⁸ A 87. § 5. pontja szerint foglaltak értelmében munkahelynek minősül minden olyan szabad vagy zárt tér (ideértve a föld alatti létesítményt, a járművet is), ahol munkavégzés céljából vagy azzal összefüggésben munkavállalók tartózkodnak.¹⁹ Ennek értelmében a 33. § (1) bekezdése kimondja, hogy a munkahelyiségben a munkavállalók létszámát, a tevékenység jellegét és a veszélyforrásokat figyelembe véve elegendő mennyiségű és minőségű, egészséget nem károsító levegőt és klímát kell biztosítani. Ezen felül a 33. § (2) meghatározza, hogy ha az (1) bekezdésben előírt levegő

¹¹ 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről 3; 6. pont

¹² Papp, 2019a

¹³ 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről 5. pont

¹⁴ Papp, 2019a

¹⁵ Papp, 2022a

¹⁶ 43/2018. (VIII. 7.) ORFK utasítás az Öltözködési Szabályzatról

¹⁷ A munkahelyek munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről szóló 3/2002. (II. 8.) SzCsM-EüM együttes rendelet 7. § (11)-(12) bek.

¹⁸ 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről

¹⁹ 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről 87. § 5. pont

vagy klíma biztosítása műszakilag megoldhatatlan, a munkavállalók egészségének megóvása érdekében szervezési intézkedéseket kell tenni, egyéni védőeszközt alkalmazni, illetőleg védőitalt juttatni.²⁰

A munkavédelmi jogszabályok egyértelműen szabályozzák a munkavállalók biztonságát, így fontos, hogy ezek betartására kiemelt figyelmet fordítsunk. A jogszabályok nem csak jogi keretet, hanem iránymutatást is adnak a munkavállalók egészségének és biztonságának védelmére. Minden szervezetnek, beleértve a rendőrséget is felelőssége, hogy biztosítsa az alkalmazottak megfelelő munkakörülményeit. Ez nem csak az eszközök karbantartását, hanem a dolgozók képzését is magában foglalja. A rendőrségnek együtt kell működnie más szervezetekkel is, hogy átfogó munkavédelmi megoldásokat alkalmazzon. A vezetőknek ismerniük kell a jogszabályok előírásait, és együtt kell dolgozniuk a szakértőkkel, hogy azok maradéktalanul megvalósuljanak. Emellett folyamatosan figyelni és értékelni kell a meglévő intézkedéseket, és szükség esetén gyorsan reagálni a kihívásokra. Az úgynevezett parancsnoki gondoskodásnak egyrészt maximálisan meg kell felelnie a normatív követelményeknek, másrészt esetenként túl kell mutatnia azokon.

Szolgáltatsszervezési intézkedések

A rendőrségnek hőségben is kötelessége, hogy szolgáltatásainak megfelelő működését előtérbe helyezve, különös tekintettel az alárendelt állomány jóllétére, munkaszervezési és szolgáltatsszervezési intézkedéseket léptessen érvénybe. Ez nem csak a hivatásos állomány komfortérzetének fokozása és megőrzése érdekében van, hanem annak biztosítására is, hogy a szolgálati érdekek továbbra is elsődlegesek és sértetlenek maradjanak. Emellett, a bevezetett intézkedések lehetővé teszik a rendőrség számára, hogy megfelelően reagáljon a hőhullámok által előidézett kihívásokra, miközben fenntartja a szolgáltató jellegét és gondoskodik a munkatársak egészségéről és biztonságáról.

Már I. fokozatú hőségriadó elrendelésekor az egy óra időtartamot meghaladó szabadtéri feladatellátás esetén munkaszervezési intézkedésekkel gondoskodni kell óránként legalább 10 perc munkaközi szünet biztosításáról. E rendelkezés tartós szabadtéri feladatellátás során kiegészül azzal, hogy az érintett személyi állomány részére minden 4. órában az óránként esedékes munkaközi szünetet legalább 30 perc időtartamban szükséges biztosítani. Ettől csak különösen indokolt esetben lehet eltérni, azonban a feladat befejezését követően biztosítani szükséges a hőségnek kitett állománytagok részére legalább 30 perc munkaközi szünet eltöltését. Ha a munkaközi szünet eltöltése céljából a munkahelytől ésszerű (a szünet idejével arányos) távolságon belül nem biztosítható a szükséges tárgyi eszközökkel (fix vagy mobil légkondicionáló berendezéssel vagy ventilátorral) felszerelt helyiség, a munkaközi szünet eltölthető működőképes légkondicionáló berendezéssel ellátott szolgálati gépjármű utasterében vagy közvetlen napsugárzástól védett árnyékos helyen is. II. és III. fokozatú hőségriadó idején az állományilletékes parancsnok intézkedik a fentieken túlmenő munkaközi szünetek beiktatására, amennyiben az a hőség okozta egészségkárosodások elkerülése érdekében előreláthatólag szükséges. II. fokozatú hőségriadó esetén a fokozott ellenőrzés elrendelésére jogosult vezető gondoskodik a kiemelten fontos szolgálati érdek sérelmével nem járó fokozott ellenőrzések 10 és 18 óra között történő felfüggesztéséről vagy elhalasztásáról, valamint a tervekben a pihenőidők meghatározásáról. Ekkor a személyi állomány tagja szabadtéri feladatok ellátására egyedül nem vezényelhető, ide nem értve azt a feladatot, amit működő légkondicionálóval rendelkező szolgálati gépkocsiból kell ellátni. Emellett az esetlegesen alkalmazott 24 órás határrendészeti szolgálatokat lehetőség szerint 12 órás váltásokban kell megszervezni. A határrendészeti feladatokat ellátó személyi állomány részére – szükség esetén árnyékolástechnikai eszközökkel is – biztosítani kell a közvetlen napsugárzás elleni védelmet.²¹ Az I. és II. fokú hőségriadóra vonatkozó intézkedések értelemszerűen a III. fokú riasztás eseteire is vonatkoznak. A szolgálatparancsnok, vagy a közvetlen szolgálati előjáró szolgálatba lépés előtt, valamint a közvetlen vezető a munkavégzés megkezdésekor – munkafolyamatba épített ellenőrzés keretében – ellenőrzi az állomány szolgálatra, valamint munkavégzésre alkalmasságát, fokozott figyelemmel kíséri az állomány egészségi állapotát. A hőség egészségkárosító hatására fokozottan érzékeny – így különösen krónikus betegségben szenvedő, fényérzékeny, fényérzékenységet okozó gyógyszereket szedő – állománytagokat orvosi javaslat alapján lehetőség szerint átmenetileg irodai (épületen belüli) munkára kell beosztani. Az érintett személyi állományt –pszichológusok bevonásával – fel kell készíteni, hogy a hőség általános

²⁰ 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről 33. §

²¹ 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről

hatása miatt az intézkedés alá vont személyek agresszívebbek, ingerlékenyebbek, türelmetlenebbek lehetnek, így fokozottabb a hivatalos személy elleni erőszak veszélye, ezért legyenek türelmesebbek és toleránsabbak az intézkedés alá vont személyekkel. Az eligazítások, feladatszabások alkalmával a szolgálatparancsnoknak, közvetlen szolgálati előljárónak vagy vezetőnek fel kell hívnia a szolgálati gépjárművel közlekedők figyelmét, hogy fokozott körültekintéssel és koncentrációval lássák el feladataikat.²²

Az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat által elrendelt hőségriadók időtartama alatt az állományilletékes parancsnokoknak intézkedniük kell a személyi állomány lövészetének, fizikai erőnléti felméréseinek, kiképzéseinek, intézkedéstaktikai és vezetéstechnikai oktatásainak - a hőségriadó teljes idejére történő - azonnali felfüggesztéséről, amennyiben a korábban ismertetett (szabadterre, zárt terre és szolgálati gépkocsira vonatkozó) feltételek nem biztosítottak.

Az egészségügyi szolgálatoknak fel kell készülniük a személyi állomány, az ügyfelek, valamint az eljárás alá vont személyek körében a hőséggel összefüggésbe hozható heveny rosszullétek (túlhevülés, hőséguta) soron kívüli ellátására, melyeket utólag kötelesek telefonon jelenteni a Rendőrség munkavédelmi főfelügyelőjének. Hőségriadó esetén az egészségügyi szolgálatok fokozottan ellenőrzik a rendőrségi épületekben lévő ételmezési egységekben az ételkészítés-higiéniai előírások betartását. A munkavédelmi, valamint a közegészségügyi-járványügyi feladatokat ellátó szakemberek soron kívül, szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a rendőrségi épületekben és szolgálati gépjárművekben lévő klímaberendezések időszakos javításának, karbantartásának, tisztításának megtörténtét, azok működőképes állapotát, indokolt esetben megteszik a szükséges intézkedéseket. A klímaberendezések használatával feltételezhetően összefüggésbe hozható megbetegedéseket az alapellátó orvosok az észlelést, vagy a munkavédelmi vagy közegészségügyi-járványügyi szakemberek a tudomásszerzést követően telefonon haladéktalanul jelentik a Rendőrség közegészségügyi-járványügyi főfelügyelőjének. A rendőrségi, illetve a rendőrség kezelésében lévő objektumokban - különösen az ételkészítés előállítására, tárolására és étkezésre szolgáló, valamint a WC, mosdó- és tisztálkodó helyiségekben - fokozott figyelmet kell fordítani a fertőtlenítő takarításra, a higiéniai szabályok betartására és betartatására.²³

A szolgálati állatok megóvása

A szolgálati állatok szabadtéri igénybevételét a 10 és 18 óra közötti időszakban, valamint 35 °C-ot meghaladó léghőmérséklet esetén fel kell függeszteni, amennyiben a szolgálati állattal rendelkező szervezeti elem vezetőjének döntése szerint az nem sérti indokolatlan mértékben a szolgálati érdekeket. A szolgálati kutyák szállítására a 10 és 18 óra közötti időszakban kizárólag légkondicionált szállítótérrel rendelkező szolgálati gépjármű vehető igénybe. A szolgálati lovak szállítása esetén a szállítótérben fokozott mértékű szellőztetés biztosítása szükséges.²⁴ Emellett mind a szolgálati kutyák, mind pedig a szolgálati lovak állandó elhelyezését úgy kell kialakítani, hogy biztosított legyen azok nyugodt pihentetése, valamint az állandó zavaró hatások, így különösen az állandó fény vagy zaj, vegyi anyagok, egészségre káros egyéb anyagok, erős napsütés, erős szél, hőség, hideg vagy nedves környezet közömbösítése.²⁵

Informatikai és meteorológiai rendszerek használata

A 21. század az információáramlás és a rohamos technológiai fejlődés korszaka, számos új eszközt és módszert kínál az emberiségnek a különböző tudományágakban. Ezen előnyök között kiemelkedően fontos a meteorológiai adatok gyűjtése és elemzése, amelyek már közvetlen módon is segíthetik a rendőrségi erők munkáját. Ahogy a technológia egyre fejlettebbé válik, úgy válik egyre pontosabbá és

²² 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről 19-22. pont

²³ 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről

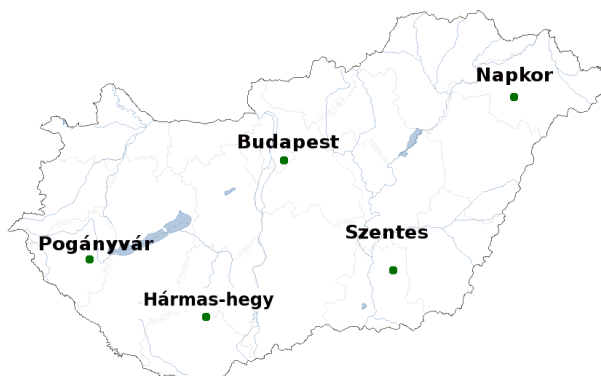
²⁴ 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről 27. pont

²⁵ 36/2020. (XII.30.) ORFK utasítás a Rendőrség Kutyás Szolgálati Szabályzatáról 151. pont

7/2021. (IV.9.) ORFK utasítás a Rendőrség Lovas Szolgálati Szabályzatáról 54. pont

hatékonyabbá az időjárás előrejelzés, ami kritikus információt jelenthet a rendőrség számára különböző műveletek tervezése és végrehajtása során.

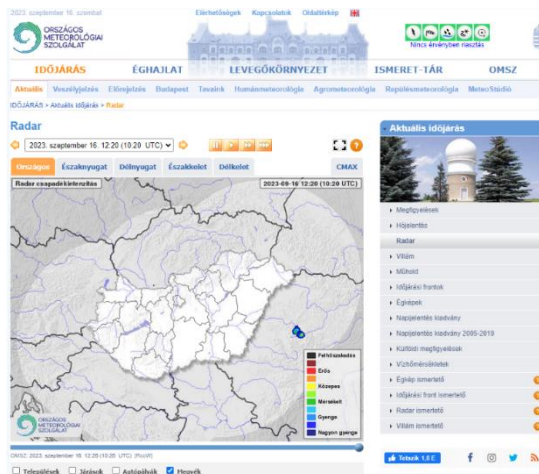
1. ábra: Az Országos Meteorológiai Szolgálat időjárás radarhálózatának tagjai.



Forrás²⁶

Magyarországon öt stratégiai ponton találhatók időjárás radarok. Ezek Budapesten, Pogányváron, Hármas-hegyen, Szentesen és Napkoron helyezkednek el, és mindegyikük jelentős területi lefedettséggel bír. Egy-egy radar hatósugara 240 kilométer, ami azt jelenti, hogy az összes radar együttesen az ország egész területét lefedi, és nyomon követhetővé teszi a különböző meteorológiai jelenségeket. Amikor azt mondjuk, hogy egy radar 480 kilométer átmérőjű területet képes lefedni, az valójában azt is magába foglalja, hogy nem csak közvetlen közelében lévő, hanem távolabbi területeken is képesek vagyunk adatokat gyűjteni és elemzéseket végezni. Ez az előrelépés óriási segítséget jelent a rendőrség számára. Nem csak abban, hogy előre jelezhetnek bizonyos időjárás körülményeket, ami befolyásolhatja a rendőri intézkedéseket, hanem abban is, hogy azonnal reagálhatnak a váratlan időjárás változásokra.

2. ábra: Az Országos Meteorológiai Szolgálat honlapja



Forrás²⁷

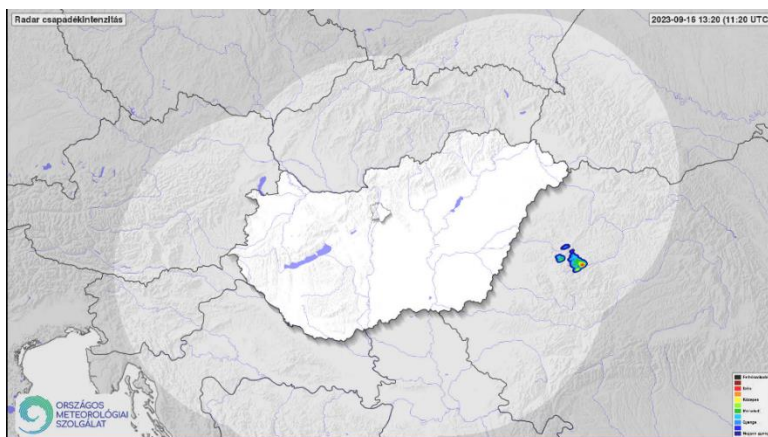
A meteorológiai radarok által generált képek folyamatosan elérhetők az Országos Meteorológiai Szolgálat weboldalán, 10 percenként frissülnek, lehetővé téve ezzel, hogy mindig naprakész információkkal rendelkezünk az ország éghajlati állapotáról. Akár zivatarokról, hóesésekről, erős szélről vagy fronthatásokról van szó, a platformon látható radarképek segítségével időben

²⁶ URL4

²⁷ URL5

tájékoztathatjuk a szolgálatukat éppen kezdő rendőröket. Így tudatosan felkészülhetnek az előttük álló kihívásokra, beleértve az időjárásnak megfelelő öltözködést is.

3. ábra: Radarkép



Forrás²⁸

A 3. számú ábrán, mely az öt radar 480 kilométeres átmérőjű hatókörét ábrázolja, világosan és pontosan látható, hogy ezek milyen kiterjedt területet fednek le Magyarországon. Ez az ábrázolási mód segítséget nyújt az olvasó számára abban, hogy érzékelje, milyen stratégiai pontokon és milyen kiterjedtséggel működnek a radarok. Amennyiben az ábrák között eltelt időről van szó, ezt a változást is érdemes részletesen vizsgálni. A 2. és a 3. számú ábra összehasonlítása során feltűnő azok az időjárási változások, amelyek azok készítése közötti időszakban következtek be. Lehet, hogy ezek a változások egy közelgő frontot, esőzónát vagy éppen viharos területet ábrázolnak. Az ábrák közötti különbségek azoknak az előnyöknek a szemléltetését is szolgálják, melyeket a modern meteorológiai radarok használata nyújt: lehetőségünk van az időjárási jelenségek gyors és hatékony nyomon követésére. Az összehasonlítás során látható változások nem csak az éghajlati változásokat mutatják be, de rávilágítanak a radartechnológia pontosságára és megbízhatóságára is. Ezen ábrák segítik a rendőrséget abban, hogy időben előre láthassunk és felkészülhessünk az esetleges kihívásokra vagy veszélyekre, amelyek az adott időjárási változásokból eredhetnek. Ennek példájára a Tevékenység-irányítási Központok folyamatosan figyelik az időjárás előrejelzést a <https://www.met.hu/>²⁹ térképes felületein.

Egy fontos, kapcsolódó esemény 2006. augusztus 20-án történt Budapesten, amikor a nemzeti ünnepi tűzijáték alatt hirtelen vihar csapott le orkán erejű széllel. A tömeg pánikba esett, sokan megsérültek, és többen életüket veszítették. Ez az eset rávilágított arra, mennyire fontos az időjárási viszonyok figyelembevétele nagy rendezvényeknél. A tragédia után a hatóságok nagyobb hangsúlyt fektettek a meteorológiai adatokra és az időjárás-monitorozásra a rendezvények biztonsága érdekében.

Technikai eszközök megóvása

A rendőrségnek elengedhetetlen, nem csupán a személyi állomány és a szolgálati állatok biztonságának és jólétének megőrzése, hanem a különböző technikai eszközök, például a szolgálati gépjárművek megóvása. Ennek részeként kiemelten fontos az évszaknak megfelelő gumiabroncsok alkalmazása és a járműpark időszakos, alapos műszaki ellenőrzése. A gumiabroncsok futófelülete minőségének megóvása érdekében tavasszal ajánlatos, ősszel kötelező gondoskodni az évszaknak megfelelő gumiabroncsok felszereléséről.

A rendőrség gépjármű szabályzatáról szóló 10/2016. (IV.25.) ORFK utasítás alapján a tavaszi és az őszi gépjárműszemle végrehajtása során ki kell térni arra, hogy az évszaknak megfelelő gumiabroncsok vannak-e a gépjárművön, azonban „Nem alkalmas” minősítést csak az őszi gépjárműszemle során, a téli gumiabroncs hiányáról tett megállapítás – az utasítás 157. pontjában taglalt kivételekkel – von maga után.³⁰

²⁸ URL6

²⁹ URL7

³⁰ Papp, 2019b

„157. Téli gumiabroncs felszerelésének hiányában a technikai szemle minősítése „Nem alkalmas”, kivéve

- a) a négyévszakos gumiabronccsal ellátott M3 és N3 kategóriájú gépjárműveket;
- b) a terepabronccsal szerelt terepjáró gépjárműveket;
- c) azokat a gépjárműveket, amelyekre a forgalmazó írásban igazolja, hogy téli gumiabroncs a kereskedelmi forgalomban nem kapható (pl. Rába tehergépjárművek, Renault Midlum és Midliner típusú kényszerszállító gépjárművek, valamint Avia gyártmányú autómotör).³¹

Ezen kívül fontos a szolgálati gépjárművek rendeltetésszerű használatának ellenőrzése:

„186. A szolgálati feladathoz igénybe vett szolgálati gépjármű szabály- és rendeltetésszerű használatának ellenőrzését

- a) a nyilvántartási jegyzékkel rendelkező rendőri szerv vonatkozásában saját illetékességi területén a területi rendőri szerv ellenőrzési szolgálata, illetve a rendőri szerv vezetője által erre külön felhatalmazott;
- b) az ORFK vonatkozásában az országos rendőrfőkapitány-helyettesek, valamint az országos rendőrfőkapitány közvetlen alárendeltségbe tartozó szervezeti elemek vezetője által kijelölt;
- c) a NEBEK igazgatója által kijelölt személy végzi.³²

Ezen szabályok betartása és betartatása mindenképp hozzájárulhatnak a rendőrségi járművek teljesítményének, valamint megbízhatóságának fenntartásához.

Civilek, valamint a rászoruló személyek megóvása

„A rendőrség védelmet nyújt az életet, a testi épséget, a vagyonbiztonságot közvetlenül fenyegető vagy sértő cselekménnyel szemben, felvilágosítást és segítséget ad a rászorulóknak. A rendőrség tiszteletben tartja és védelmezi az emberi méltóságot, óvja az ember jogait.”³³ Ennek értelmében a rendőrségnek szélsőséges időjárási körülmények közepette is elsődleges kötelessége a közösség szolgálata, a segítségnyújtás a rászorulóknak, valamint a veszélyeztetett személyek életének, fizikai integritásának és vagyonának védelme. „A rendőrségi épületekben ügyféli minőségben tartózkodó személyek részére biztosítani kell egyszer használatos poharak rendelkezésre állását és a hálózati ivóvízhez való hozzáférést vagy annak hiányában gondoskodnia kell ivóvíz kihelyezéséről az ügyfelek számára nyitva álló várakozó helyiségekben”³⁴ Habár az utasítás nem sorol fel további specifikus előírásokat a civil személyek hőség ideje alatti védelmével kapcsolatban, a rendőrség feladata és természete alapján, az egyének fizikai biztonságának megóvása érdekében a következőknek elengedhetetlennek kell lenniük: különös figyelmet kell fordítani a közterületeken parkoló járművek ellenőrzésére is, mivel a közvetlen napsütésben parkoló járművekben a zárt utastérben a hőmérséklet elérheti akár a 60 °C-t, amikor a külső léghőmérséklet 35 °C. Sajnos nyáron meglehetősen gyakori, hogy a felelőtlen szülők otthagyják gyermekeiket a forró autókban „néhány percre”, miközben máshol a személyes dolgait intézik. Ugyanez gyakran előfordul háziállatokkal, különösen kutyákkal is. Sűrűbb ellenőrzés a közterületeken a hőség által rosszuléttal érintett emberek iránt, szükség esetén elsősegély nyújtása és vízzel való ellátás, véleményem szerint ezért is fontos, hogy a közterületeken járőröző hivatásos kollégák aktívan részt vegyenek a „Police Medic” képzéseken, ezzel elsajátítva és tökéletesítve az elsősegélynyújtás alapjait. Továbbá az adatvédelmi előírások betartása mellett kiemelten fontos a rendőrségi épületekben egy hűtött terem rendelkezésre bocsátása a hűsölni vágyók számára.³⁵

A 2018 telén mért legalacsonyabb hőmérséklet -18,6 °C, míg a legmagasabb 23,5 °C volt. A hideg téli időjárásban két tipikus, rendőrségi beavatkozást igénylő eset fordulhat elő, amelyek a közterületeken járőröző hivatásosokat érintik. Az egyik a hipotermia által okozott halálesetek előfordulása, míg a másik a közúti közlekedési balesetek száma. A fagyhalál veszélyének leginkább kitett emberek a

³¹ 10/2016. (IV. 25.) ORFK utasítás a Rendőrség gépjármű szabályzatáról

³² 10/2016. (IV. 25.) ORFK utasítás a Rendőrség gépjármű szabályzatáról

³³ 1994. évi XXXIV. törvény a rendőrségről 2. § (1) bekezdés

³⁴ 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről 7. pont

³⁵ Papp, 2019a

közterületeken életvitelszerűen élő hajléktalan személyek, a mozgásukban korlátozott, elszigetelten élő idősök, valamint a szeszital és/vagy bódító hatású szer befolyása alatt közterületeken elalvó személyek.³⁶

A rendőrség által minden ősszel indított és a téli időszakban folytatott rendszeres tájékoztató kampányok mellett (pl. „Látni és látszani program”) rendkívül fontosak a téli időszakban a rendőrségi útellenőrzések, különösen azok, amelyek a gépi meghajtású járművek világítási rendszerét és gumibroncsait ellenőrzik („Téli gumi kommandó”).³⁷

A 24/2016. (X. 6.) ORFK utasítás értelmében a téli időszakban a közterületi szolgálatot teljesítő rendőrnek speciális feladatokat kell ellátnia a rászoruló személyek védelme érdekében. Ha ilyen személyt észlel, haladéktalanul intézkednie kell az állapotánál fogva láthatóan rászoruló, önmagáról tartósan vagy a téli időjárási viszonyok miatt átmenetileg gondoskodni nem tudó személy mentővel történő elszállíttatásáról. Abban az esetben, ha az orvosi ellátást nem igénylő személy az intézkedő rendőrtől elhelyezése érdekében segítséget kér, azonban önállóan nem képes eljutni a legközelebbi, hajléktalan személyek részére átmeneti elhelyezést vagy ellátást nyújtó intézménybe, vagy tömegközlekedési eszköz igénybevétele esetén veszélyeztetné a közegészséget, és készpénzzel nem rendelkezik, a rendőrnek – szolgálati helyétől függően – azonnal értesítenie kell a Készenléti Rendőrség ügyeletvezetőjét, illetve az illetékes megyei (fővárosi) rendőr-főkapitányság tevékenység-irányítási központját, az illetékes karitatív szervezet megkeresése érdekében. A rendőrnek addig a helyszínen kell maradnia, amíg a karitatív szervezet meg nem érkezik.³⁸

A körzeti megbízottakkal szemben elvárás, hogy az elhagyatott, ritkán lakott külterületi részeken, tanyákon élő személyekkel minden évben legkésőbb október 15-ig felvegyék a kapcsolatot, és tájékoztatást adjanak a legközelebbi rendőri szerv elérhetőségéről, illetve a karitatív szervezetek szolgáltatásairól és elérhetőségéről. A téli időszakban a körzeti megbízottak a tanyán vagy ritkán lakott külterületi részeken élő magányos, illetve idős személyeket – együttműködve az önkormányzatokkal, civil szervezetekkel, így különösen a polgárőrséggel – visszatérően ellenőrizték.³⁹

Következtetések

Kutatásomban átfogóan vizsgáltam az időjárás, különösen a frontok emberi szervezetre gyakorolt hatásait. A szakirodalom alapján ezek a változások befolyásolhatják az emberi pszichét, érzelmeket és viselkedést, gyakran okozva stresszt, türelmetlenséget vagy agressziót. Bár a statisztikai elemzéseim nem igazolták, hogy a frontok közvetlenül növelnék a bűncselekmények számát, az időjárás hatása az emberi viselkedésre figyelemre méltó.

Fontos, hogy a rendőrségi erők tisztában legyenek ezzel a kockázattal, mivel a fronthatások hatására az emberek reakciói kiszámíthatatlanok lehetnek, növelve például a balesetek kockázatát. A megfelelő felkészülés és a közösségre gyakorolt hatások megértése kulcsfontosságú a rendőrségi munka hatékonysága és biztonsága szempontjából. A jövőbeli kutatások számára izgalmas téma lehet a fronthatások és a rendőri intézkedések közötti összefüggések vizsgálata.

Összegzés

Kutatásom a közterületi rendőrök felkészítésére összpontosított a hirtelen bekövetkező, esetenként szélsőséges időjárás-változások kezelésére. Feltételezésem szerint a gyors időjárás-változások, különösen a fronthatások, növelhetik a bűncselekmények, illetve ebből (is) kifolyólag a rendőri intézkedések számát, de a rendelkezésre álló statisztikai adatok ezt nem igazolták.

Bemutattam az időjárás emberi szervezetre gyakorolt negatív hatásait, és kiemeltem a rendőrségi állomány védelmét szolgáló normatív rendelkezéseket extrém időjárási körülmények között. Vizsgáltam

³⁶ Papp, 2019b

³⁷ URL8

³⁸ 24/2016. (X.6.) ORFK utasítás a rászoruló személyeket a téli időjárási viszonyok következtében fenyegető veszélyhelyzetek megelőzésével és kezelésével összefüggő feladatok végrehajtásáról

³⁹ Papp, 2022b

a meteorológiai rendszerek szerepét és az eszközök, valamint járművek védelmét. Emellett külön figyelmet fordítottam a rászoruló, különösen az idősök segítésére.

Bár a statisztikai elemzések nem igazolták a frontok és a bűncselekmények közötti kapcsolatot, fontosnak tartom a rendőrség pszichoszociális támogatását, hogy jobban kezeljék az időjárás okozta hatásokat. Kutatásomban javaslatokat tettem a rendőrségi képzésekre, a stresszkezelésre és a mentális egészség támogatására, hogy hatékonyabban reagáljanak az időjárás okozta kihívásokra, és javítsák a közösséggel való kapcsolatot.

Irodalomjegyzék

- Gyarmati Renáta, Puskás János és Nagy Éva: Az időjárás hatása a magyarországi közlekedési balesetek előfordulására (LÉGKÖR 59. évfolyam, 2014. 2. szám)
- Kovács Lajos, 2024: A rendkívüli időjárási jelenségek hatása a védelmi igazgatás egyes területeire, Biztonságpolitikai szakportál pp. 1-16.
- Dávid Papp, 2019b: Patrolling in Public Space in Inclement Weather Conditions In: Oldřich, KRULÍK; József, PADÁNYI; Zdeněk, RATHAUSKÝ; Bedřich, ŠESTÁK (szerk.) Climate Change and its Security Impacts : Proceedings from the International Scientific Conference, 18th and 19th September 2019, Prága, Csehország : Policejní akademie České republiky v Praze (2019)
- Papp Dávid, 2019a: Szélsőséges időjárási viszonyokkal, extrém hősséggel kapcsolatos vezetői, parancsnoki feladatok. (Magyar Rendészet 2019/4.)
- Papp Dávid, 2020: Közterületi és őrszolgálat In: Ruzsonyi, Péter (szerk.) Közbiztonság : Fenntartható biztonság és társadalmi környezet tanulmányok III. Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó (2020) 2, 134 p. pp. 327-363.
- Papp Dávid, 2022a: Közterületi és őrszolgálat In: Tihanyi, Miklós (szerk.) Közrendvédelem, Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó (2022) 304 p. pp. 63-94.
- Papp Dávid, 2022b: Körzeti megbízotti szolgálat In: Tihanyi, Miklós (szerk.) Közrendvédelem, Budapest, Ludovika Egyetemi Kiadó (2022) 304 p. pp. 95-118.

Jogforrások

- 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről
- 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről
- 3/2002. (II. 8.) SzCsM-EüM együttes rendelet a munkahelyek munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről
- 10/2016. (IV. 25.) ORFK utasítás a Rendőrség gépjármű szabályzatáról
- 24/2016. (X.6.) ORFK utasítás a rászoruló személyeket a téli időjárási viszonyok következtében fenyegető veszélyhelyzetek megelőzésével és kezelésével összefüggő rendőri feladatok végrehajtásáról
- 43/2018. (VIII. 7.) ORFK utasítás az Öltözködési Szabályzatról
- 20/2022. (V.31.) ORFK utasítás a hőségriadó elrendelésekor végrehajtandó intézkedésekről

Internetes hivatkozások

- URL1: <https://www.penzcentrum.hu/egeszseg/20210811/mik-a-fronthatas-tunetei-ma-milyen-fronthatas-van-ma-tudd-meg-mi-a-fronthatas-mikor-van-fronthatas-es-ma-milyen-fronthatas-van-1116837> (2023. 09. 22.)
- URL2: https://odp.met.hu/weather/weather_reports/frontcode/ (2023.09.22.)
- URL3: https://odp.met.hu/weather/weather_reports/frontcode/historical/ (2023.09.20.)
- URL4: Hadvári Marianna, Szegedi Csaba, Csirmaz Kálmán, Németh Péter: Országos Meteorológiai Szolgálat radarhálózatának mérései, 2023. https://met.hu/ismertetok/radar_ismerteto.pdf (2023.09.16.)
- URL5: https://www.met.hu/idojaras/aktualis_idojaras/radar/ (2023.09.16.)
- URL6: https://www.met.hu/idojaras/aktualis_idojaras/radar/ (2023.09.16.)
- URL7: <https://www.met.hu/> (2023.09.22.)
- URL8: <https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/baleset-megelozes/aktualis/teli-gumi-kommando> (2023.09.22.)

Maretics Roland

A bűnözés, mint jelenség a társadalom kitaszított rétegeiben

Crime as a phenomenon in the outcasts of society

Absztrakt

A társadalom kitaszított rétegei közül elsősorban a hajléktalan személyeket vonja be a cikk a vizsgálatok körébe. A bűnözés kifejezés kellően tág értelmezése lehetőséget teremt arra, hogy a tárgyalt társadalmi csoport kriminalitását, és annak szociális hátterét egyaránt vizsgáljuk. A kutatásba bevont személyek kérdőíves vizsgálata bemutatja a családi, jövedelmi, és a hajléktalanná válás szempontjából lényeges további sajátosságokat. A hajléktalan lét elsősorban szociális probléma, ezért rendészeti eszközökkel való kezelése nem lehetséges. Ugyanakkor azok jogsértések, amelyek szorosan kapcsolódnak ehhez a létformához már rendészeti beavatkozást igényelnek.

Kulcsszavak: hajléktalan, közterület, lakhatás, közterületi rendészet

Abstract

Amongst the outcasts of society, the article mainly includes people from housing studies in the scope of the investigations. A sufficiently broad interpretation of the term crime creates an opportunity to examine both the criminality of the discussed social group and its social background. The questionnaire examination of the persons included in the research shows the family, income, and additional characteristics that are important from the point of view of becoming homeless. Being homeless is primarily a social problem, so it is not possible to deal with it by means of law enforcement. At the same time, violations of the law that are closely related to this form of existence require law enforcement intervention.

Keywords: homeless, public space, housing, public space policing

A témaválasztás indoklása

Elsődlegesen a témaválasztásom oka, hogy gyakorló rendőrként számtalan ízben találkoztam hajléktalan személyek által elkövetett bűncselekményekkel, és több esetben feltettem a kérdéseimet: „Hogy válik egy sikeres ember hajléktalan bűnözővé?”, „Miért követnek el sok esetben indokolatlan bagatell bűncselekményeket?”. Mit is jelent a bűnözés, mint jelenség a társadalom kitaszított rétegeinek körében? Cikkemben törekszem hipotézisemnek megfelelően alátámasztani különböző módszerekkel igazolni állásfoglalásomat, miszerint a legtöbb általam megkérdezett ember élete már a gyermekkortól kezdődően rossz irányba halad, amelynek mindösszesen csak végeredménye, hogy a társadalomba nem képes az egyén megfelelően beilleszkedni, és abban szerepet vállalni. A Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Karának Közrendvédelmi szakirányos hallgatójaként kiemelten fontosnak tartom feltárni, és vizsgálni, hogy mely tényezők járulnak hozzá ahhoz, hogy a hajléktalanság életformáját élő személyek bűncselekmények elkövetéséből tartsák fent magukat, vagy azokat szándékosan elkövetve tudatosan juttassák magukat büntetés végrehajtási intézetbe.

Hipotézis

Egyéni meglátásom szerint az emberek neveltetése és általános viselkedése szorosan összefügg a bűnözővé válás folyamatával, valamint a társadalmi kitaszítottsággal. Véleményem szerint a probléma visszavezethető a gyermekkorra, mely magába foglalja a szülői gondoskodási-, nevelési folyamatok hiányát vagy elégtelenségét, az iskolarendszeri szocializáció során adódó nehézségeket, bizonyos esetekben a pedagógusok didaktikai-, neveléstani hozzáállását, továbbá a társadalmi megítélést. A gyermekkori traumák kimondottan hozzájárulhatnak az egyén életviteli, beilleszkedési nehézségeihez a felnőttkor előre haladtával, amennyiben a pszichés fejlődés szempontjából jelentős életszakaszokban nem kapja meg a szükséges támogatás a különböző szocializációs közegektől. E tényezők, valamint azon társadalmi közeg, amelyben az egyén él nagy ráhatást gyakorolhat az állampolgári minőségére.

A kutatás célja

Szeretném egyértelművé tenni a hajléktalan személyek vonatkozásában az olvasó számára, hogy a hajléktalanság jelensége nem feltétlenül jelent olyan állapotot, amelybe az érintett személy önhibáján kívül sodródik. Tapasztalható az a tény is, hogy egyes személyek szándékosan választják a hajléktalanság életformáját valamely belső indíttatás okán. Feltárni kívánom az ok-okozati összefüggéseket a témával kapcsolatban társadalmi, pszichológiai és rendészeti vonatkozásban is, valamint javaslatot kívánok megfogalmazni a hajléktalanság és a hajléktalanok által elkövetett bűncselekmények visszaszorítására, és kezelésére.

A kutatás módszertana

Fent megfogalmazott hipotézisemet kvantitatív oldalról, kívánom alátámasztani, esetlegesen megcáfolni. Kutatásom során elsődlegesen az empiriára helyezek hangsúlyt, hisz gyakorló rendőrként személyes tapasztalataim, és impresszióim is vannak hajléktalan személyekkel kapcsolatban. A témában magukat érintettnek tartó személyek körében 200 fő vonatkozásában anonim kérdőív került kitöltésre, amely részint kvalitatív, részint kvantitatív mutatókkal rendelkezik, ezeket a 9. pontban bővebben kifejtem.

A hajléktalanság fogalma

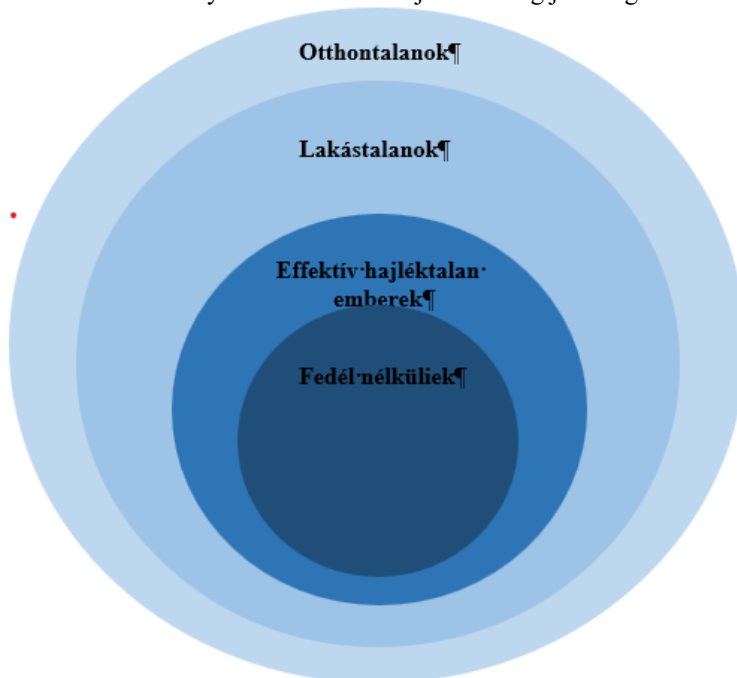
Mindenekelőtt fontos meghatározni kiket nevezünk hajléktalanoknak. A hajléktalanság, mint életkörülmény alatt nem csupán azon embereket kell érteni, akik ténylegesen az utcán élik mindennapjaikat, hanem sok esetben olyan embereket is hajléktalannak kell tekinteni, akik nem rendelkeznek állandó és biztos lakóhellyel. Fontos tulajdonságuk továbbá, hogy nem rendelkeznek olyan mértékű anyagi egzisztenciával, valamint emberi kapcsolatokkal, amely segítségükre lehetne életkörülményeik javulásában. Fenti okokra való tekintettel nehezen jutnak állandó munkahelyhez, stabil megélhetési forráshoz és így nem tudnak elfogadhatónak ítélt életkörülményeket teremteni saját maguk részére. Gyuris Tamás gondolatai alapján „a hajléktalanok meghatározása folyamatosan változott, bővült, kezdetben a lakásviszonyokra, a lakhatás hiányára korlátozódott, majd kiterjedt a szociális kapcsolatok hiányára is. A mai korszerű megközelítések már magukban foglalják a hajléktalanság kockázatát és oksági viszonyait is, és a hajléktalanságot a társadalmi kirekesztettség egyik formájaként határozzák meg.”¹

Bényei és munkatársai által 2000-ben alkotott modell szerint a hajléktalanság jelenségét 4 fokozat alapján osztották fel, amelyek gyakorlatilag diagrammként is ábrázolhatók. A modell értelmében *fedél nélkülinek* kell tekinteni azokat az embereket, akik életvitelszerűen az utcákon élnek, vagy valamely lakhelyül szolgáló félreeső kisebb tetőzet alatt élik mindennapjaikat. A fenti kategóriába eső személyek minden kétséget kizáróan a klasszikusan hétköznapi szóhasználat szerinti hajléktalanok. A következőkben egyre tágul a fogalmi körökről fogok írni. A fedél nélküliek kategóriáját kiegészítendő jelölik meg az *effektív hajléktalan emberek* csoportját, akik magukba foglalják a fedél nélkülieket, és azokat, akik minden nap küzdenek azért, hogy az éjszakát egy relatív biztonságosnak mondható helyen töltsék, tekintettel arra, hogy nem rendelkeznek állandó lakhatási lehetőséggel. A csoportok tovább bővülésével jutottak el Bényeiék a *lakástalanokig*, akik ugyan életük nagy részét lakásban, vagy lakhatásra szolgáló helységben töltik, (pl.: büntetés végrehajtási intézetek, bentlakásos intézmények, gyermek és ifjúságvédelmi intézmények, munkásszállók) de nem formálhatnak jogot ott az állandó stabil élet és otthon felépítésére. A lakástalanok körébe tartoznak az albérletben élők, a befogadottak és a szívésségből lakásban élő személyek is. A legtágabb kört az *otthontalanok* alkotják, akiknek a lakása, vagy háza nem megfelelő ahhoz, hogy oda otthont rendezzenek be, összességében csak a túlélésre tudják

¹ Gyuris 2003.

felhasználni. Ezek az ingatlanok gyakorlatilag a legtöbb esetben élhetetlen állapotúak, sok esetben az alapvetően elfogadott hőmérséklet és ivóvíz sem biztosított.

4. ábra: Bényei féle modell a hajléktalanság jelenségéről



Forrás: Bényei et al 2000 alapján Szerzői szerkesztés

Nyugati minta, avagy a jövő modellje?

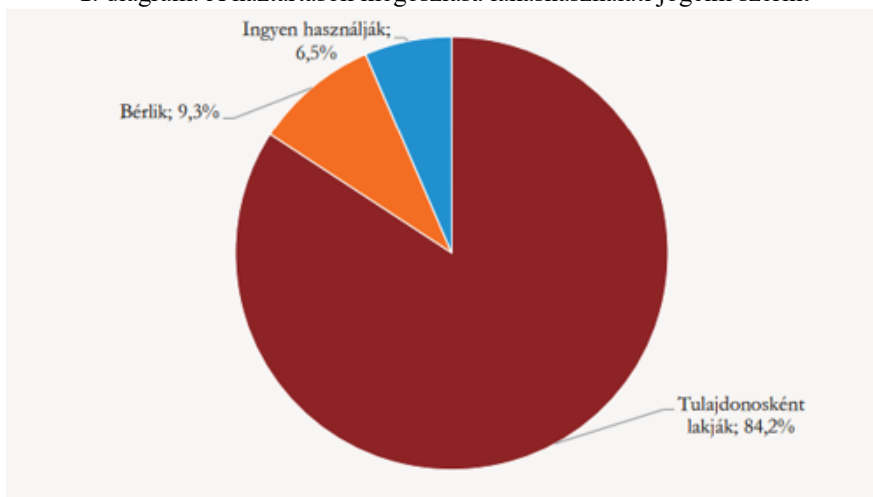
Dolgozatom megírása során igyekszem feltárni a különbséget a magyar valóság és a nyugat-európai modell között. Nagyban segítségemre volt a tudományos alátámasztás során Erdélyi Csaba gondolatai.² A nyugat-európai államok vonatkozásában kivétel nélkül elmondható, hogy csak a lakosság legfelsőbb rétege engedheti, és engedi meg magának, hogy saját tulajdonú ingatlant vásároljon. Alapvetően a tendencia arra hajlik, hogy piaci bérlakásokban éljenek az emberek. Az átlag magyar ember számára roppant furcsán hangzik, hogy az életét albérletben élje le, pedig ennek legalább annyi, ha nem több előnye ismert, mint hátránya. Mi is a különbség a két társadalmi modell berendezkedése között?

Magyarországi helyzet

Ma Magyarországon az emberek döntő többsége minden áron saját tulajdonú ingatlan megszerzésére törekszik. Be kell látni viszont azt a tényt, hogy napjaink magyar átlagkeresetéből hitel felvétele nélkül szinte lehetetlen ingatlant vásárolni. Rengetegen keverednek adósságcsapdába, mivel a vállalt hitel törlesztőrészletét nem képesek fizetni egy esetleges munkahely megszűnése esetén, vagy napjaink jelentős inflációja mellett a mindennapi megélhetés oly módon megrágult, hogy emiatt nem marad elegendő pénze az egyénnek a hitele törlesztésére.

² Erdélyi 2023.

1. diagram: A háztartások megoszlása lakáshasználati jogcím szerint



Forrás: https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/mibol_elunk14.pdf

Fenti állításom súlyosságát igazolja az általam készített és lentebb látható táblázat, amelyet a Magyar Bírósági Végrehajtói Kar által közzétett hiteles adatok alapján állapítottam meg. Világosan látszik, hogy 2021-es évben a COVID-19 vírus által okozott veszélyhelyzetben a Kormány által tett intézkedések – ideértve a *hiteltörlesztési moratórium veszélyhelyzettel kapcsolatos különös szabályainak bevezetéséről* szóló 637/2020. (XII.22.) Korm. rendelet módosításáról szóló 536/2021. (IX.15.) Korm. rendelet, illetőleg kiegészítő rendelkezésként a *hiteltörlesztési moratórium igénybevételéhez alkalmazandó kérelemről* szóló 6/2021. (IX.15.) MK. rendelet – következtében mintegy 1603 kilakoltatással lett kevesebb 2020-hoz képest. Ebben az időszakban fontos arról is beszélnünk, hogy a fent említett rendeletekben meghatározottak szerint a végrehajtás 2020-hoz képest 2021-ben háromnegyed évvel kevesebb időben is működött. Ami fontosabb mutató lehet viszont az elmúlt 3 év statisztikáját tekintve, hogy 2020 év teljes kilakoltatását, ha arányosan negyedévekre elosztjuk, akkor is 2022-ben közel 2,5-szer annyi otthonvesztés következett be, aminek következtében feltételezhető, hogy nagyjából ennyivel több hajléktalan személyt jelent napjainkra.

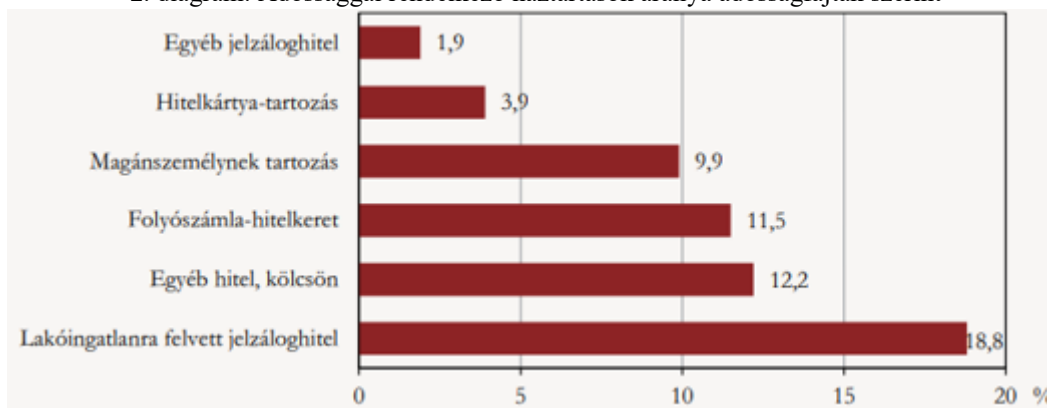
7. táblázat: Kilakoltatási mutatók 2020-2022 között

Vizsgált év	Aktív végrehajtási negyedévek	Kilakoltatások száma
2020	4	1645
2021	1	42
2022	1	989

Forrás: <https://mbvk.hu/1970/inqatlannal-kapcsolatos-egyes-vegrehajtasi-cselekmények-statisztikaja-3/> alapján saját szerkesztés

Ha a szélsőséges állapottól el is tekintünk, akkor is megállapítható tény, hogy a legtöbb hazánkban élő személynek kényszertakarékosságot kell alkalmazni már azért is, hogy a hitelt finanszírozni tudja. Emellett további gondot jelent, hogy nem marad elegendő pénze az otthon állagmegóvására, amely hozzájárul a lakásszegénység állapotához, ezzel belekerül a személy a Bényei féle hajléktalanság modell szerinti otthonatlanok csoportjába.

2. diagram: Adóssággal rendelkező háztartások aránya adósságfajták szerint



Forrás: https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/mibol_elunk14.pdf

A legtöbb munkalehetőséget Budapest és a nagyvárosok képesek nyújtani az emberek számára. Abban az esetben, ha egy hirtelen lakásigény jelentkezik – pl.: válás, eltartó családtag halála – ezekben a térségekben külső segítség nélkül szinte lehetetlen lakáshoz jutni, ellenben a munkalehetőség miatt fontos volna az adott városban, vagy annak közvetlen körzetében élni.

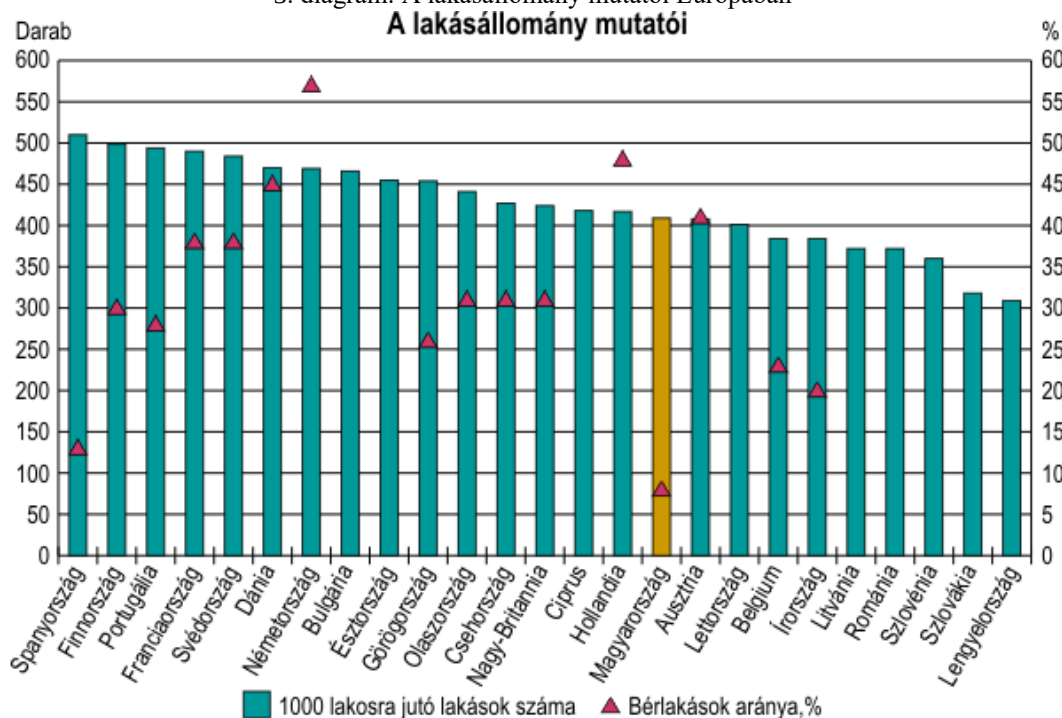
Nyugat-Európai helyzet

Nyugat-Európa számos államában jellemzően a társadalom legtehetősebb rétege vásárol ingatlanokat, majd azok egy részét bérbe adja. A nyugati közösségek többségét képező polgári réteg alapvetően bérlakásokban él. Ennek a megoldásnak egyértelműen hátránya, hogy az otthon sosem tárgyilagos, és közel sem állandó, viszont ennél számottevően nagyobb értékkel bíró előnyöket hordoz magában. Tekintettel arra, hogy az átlagos nyugati család nem saját tulajdonú ingatlanjában él nincs „röghöz kötve”. Egy egyén vagy család vonatkozásában ez abszolút pozitív tényezőként tud hatni, mivel egy nagyobb lehetőségeket magában hordozó állásajánlat esetén viszonylag könnyen, jelentősebb anyagi megterhelés nélkül képes lakóhelyet váltani. Amennyiben munkahely- vagy a dolgozó munkaviszonyának megszűnésével kapcsolatos nehézség merül fel, nem kell magát kényszertakarékosságban tartani, egyszerűen olcsóbb bérleti díjú ingatlant választ. A legszélsőségesebb helyzetben pedig a nyugati államokban szociális bérlakásokat tartanak fent azon állampolgárok számára, akik nem tudnák egy átlag lakásnak a bérleti díját megfizetni. Ezek a bérlakások arányaiban véve nagyobb számban vannak jelen, mint Magyarországon, kifogástalan állapotúak, állandóan karbantartottak és megfizethetők mindenki számára. Természetesen igénylésük a helyi jogszabályoknak megfelelően szabályozott, így valóban csak az arra rászorulóknak kaphatják meg azokat.

„A szociális bérlakások bérleti díja alacsony és az üzemeltetésük állami támogatással fizetődik ki tulajdonosaik számára. Az ilyen rendszert működtető országokban a közpénzek jelentős részét a szociális bérlakás rendszer fenntartására és nem szegényeknek lakástulajdonba kényszerítésére vagy tehetőségek vásárlásának támogatására fordítják.”³

³ A hajléktalanság társadalmi okairól, és ezek kezelésének lehetőségeiről
<https://tk.hu/a-hajlektalansag-tarsadalmi-okairol-es-ezek-kezelesenek-lehetosegeirol>

3. diagram: A lakásállomány mutatói Európában



Forrás: https://www.ksh.hu/szamlap/életunk_lak.html

A diagramon jól szemlélteti, hogy a Központi Statisztikai Hivatal által közzétett adatok szerint számottevően kevesebb bérlakás található hazánkban, mint a nyugati államokban. Ez a probléma tovább fokozza a lakhatás kérdését, hiszen aki nem kíván saját ingatlant vásárolni, és a nyugati modellt követné meglehetősen nehezen fog boldogulni.

Hajléktalanok sérelmére elkövetett jogsértések

Számtalan esetben beszélnek az emberek a hajléktalanok által elkövetett jogsértő magatartásokról, de minden bizonnyal kevesen gondolnak abba bele, hogy a hajléktalan személyek sérelmére is követnek el szabálysértéseket és bűncselekményeket egyaránt. Társadalmi tekintetben sokszor ezeket a személyeket nem kezelik egyenrangú emberként társaik, pedig erkölcsi, etikai, sőt mi több jogi alapon is azonos bánásmód illet meg minden embert.

A hajléktalan személyeket számtalan esetben érik negatív behatások mindennapjaik során. Tekintettel arra, hogy az otthon és a ház falai által nyújtott biztonság számukra nem adatott meg rendkívüli módon kiszolgáltatott helyzetben vannak az átlagemberhez képest. Sérelmükre leggyakrabban előforduló jogsértések az élet-, testi épség-, emberi méltóság- illetve a vagyon elleni bűncselekmények. Több esetben találkozhatunk sajnos azzal, hogy fiatalokúak fogadásból, vagy csak pusztán „szórakozásból” bántalmaznak hajléktalan személyeket. Kállai Barbara: A hajléktalan kérdés rendészeti 4 aspektusai című A Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészetelméleti Kutatóműhely országos tudományos pályázati felhívására beadott pályázatában megfogalmazza, hogy kutatások szerint az utcán élő emberek több mint kétharmada válik erőszakos bűncselekmények áldozatává. Azon túlmenően, hogy a társadalom, amely többsége rájuk kitaszítottként tekint, és számos esetben bántalmazza is őket, még attól is tartaniuk kell, hogy sorstársaikkal kerülnek fizikális konfliktusba. Fontos említést tenni arról, hogy az utca emberei egymás sérelmére követnek el vagyon elleni bűncselekményeket. Ezek leggyakrabban a lopás, rablás és a kifosztás. Hajléktalanok többsége egybehangzóan kimondja azt az állítást miszerint az utcán „farkastörvények uralkodnak”, amely arra utal, hogy a fizikálisan erősebb elvehet a gyengébbtől

⁴ <https://docplayer.hu/287655-A-hajlektalan-kerdes-rendeszeti-aspektusai.html>

mindent, és a törvények az ő közegükben ugyancsak háttérbe szorulnak. Elmondásuk szerint úgy érzik, hogy őket a társadalom és a rendőrség is magukra hagyta, élnek saját „törvényeik” szerint, hiszen többségükben a rendőr látványa csak félelmet kelt, nem pedig biztonságérzetet. Többen is elmondták, hogy ahányszor rendőrrel találkoznak, annyszor különböző szabálysértésekért felelősségre vonják őket, az esetek többségében helyszíni bírsággal szankcionálva azt. Ezek a szabálysértések szinte kivétel nélkül a koldulás és az életvitelszerűen közterületen tartózkodás szabályainak megsértése.

Ahogy arról a fentiekben már említést tettem, de ezen a ponton sem elhanyagolható, hogy a tartós magányosság és a társadalmi kitaszítottság alapjául szolgál számos mentális betegségnek. A pszichés alulmaradottság, és mentális betegségek kialakulása okán több esetben akár szerfüggőség miatt, tovább rontják saját biztonságuk állapotát. Társaik, és a társadalom többi tagja is számos esetben önkívületi állapotukat kihasználva tulajdonít el tőlük vagyontárgyakat. Természetesen nem nagy értékű tárgyakra kell ez esetben gondolni. Általában egymástól tulajdonítanak el ruházati cikkeket, élelmet vagy csekély mennyiségű készpénzt. A pszichés állapotuk miatt továbbá számos esetben emberölés, illetve testi sértés áldozataivá is válnak.

Állításaimmal kapcsolatban több, a témában tudományos művet alkotó szerzővel azonos véleményre jutottam. Fontosnak tartom kiemelni Szoboszlai és társai korábban hivatkozott cikkében leírtakat, miszerint „*A hajléktalanok legalább kétharmada szenvedett már el valamilyen kárt. A cselekmények jellemzően anyagi természetűek vagy életet veszélyeztető cselekmények voltak. Minden második fedél nélküli sérelmére követtek el lopást. A lopás cselekménye legtöbbször a túlélést jelentő elemi javak, úgymint ruha, cipő, élelem elvételére irányult. Emellett pénzlopás is előfordult, több esetben ennek erőszakos formája is megvalósult. Az ellopott tárgyak értéke olyan csekély volt, hogy a sértetté válás nem jutott a hatóságok tudomására. [...] A hajléktalanok az éjjeli menedékhelyet tartják a leginkább veszélyes intézménynek a bűncselekmény bekövetkezését tekintve. A lopással okozott személyes kár sok esetben visszatartó erő a szállást nyújtó intézmények igénybevételénél. A lopás mellett a bántalmazás is gyakori a sértetté válásban. [...] A zaklatás egy bizonyos hely elhagyására való kényszerítésben is kimerül a hajléktalanok számára, amit lakásban élő kezdeményez. Több esetben rendőri segítséggel távolítják el őket lépcsőházból, parkból, belvárosi közterületről. A megalázás és a szidalmazás legtöbbször „szórakozó” fiatal emberek csoportjától éri a hajléktalanokat, akik felforgatják utcai szállásaikat, szétszórják a holmijaikat, szidalmazzák őket, és konfliktushelyzetet teremtenek. [...] A testi sértés és az emberéletpot veszélyeztető bántalmazás elkövetői között találjuk a kötekedő fiatalok mellett a sorstársakat, az intoleranciát kifejező lakásban élőket és a rendvédelmi hatóságot. Ez utóbbiról csak ritkán tesznek említést a fedél nélküliek, nem ellenkeznek, inkább beletörődve veszik tudomásul a „közakaratot” (pl. egy terület elhagyására való felszólítás). Sértettként a hajléktalanok az ellenük elkövetett bűncselekményekről ritkán tesznek bejelentést a rendőrségen, mivel nem tudják maguk mellett a jog védelmét. Az underclass létben a hajléktalanok a jogok gyakorlását is elveszítik, és nem gondolják, hogy az igazságszolgáltatás mellettük is működik, és az elkövető büntetést kaphat.*”⁵

Az utca emberéről elmondható mindamellett, hogy az időjárás viszontagságaival és az életben maradásért küzd, hogy a társadalom és saját társaik sem könnyítik meg helyzetüket. A bűncselekményi áldozattá válás úgymond napi rutinnak számít életükben, és sajnálatos tényként kell megállapítanom, hogy az illetékes hatóságok bevonása nélkül ez az állapot változni sem fog. Az említett nehéz életkörülmények ellenére további tény, hogy ezen információk hiányában a társadalom többségében a hajléktalan szó nem az áldozat asszociációját ébreszti fel, hanem ellenkezőleg, bűncselekmény elkövetőjére vagy az agresszióra gondolnak.

⁵ Szoboszlai et al 2008. 103.

Hajléktalanok által elkövetett jogsértések

A fenti fejezetben említettek szerint tehát a „hajléktalan” szó az átlagember számára egyenlő a bűnöző kifejezéssel. Az, hogy a közvélemény általánosan így ítélkezik egy több komponensből megvizsgálható dolog eredménye.

Először is a fentiekben egy rövid elmondás alapján szemléltettem, hogy a hajléktalanok nem igénylik a hatósági közbelépést belső viszáltaik rendezése során, ellenben amint ők válnak olyan bűncselekmény vagy szabálysértés elkövetőjévé, amelynek sértettje egy nem hajléktalan személy abban az esetben szinte kivétel nélkül rendőrségi ügy generálódik a történetekből. Mielőtt a kérdéskörben mélyebbre ásnánk magunkat le kell szögezzem, hogy fontos különbséget tenni a különböző jogsértő magatartások között, hiszen a csekély súlyú szabálysértésektől, a „bagatell” bűncselekményeken át az egészen súlyos esetben élet ellenes bűncselekmények elkövetői között is találni hajléktalan személyeket. Természetesen az előbbi mondat nem azt hivatott kiemelni, és alátámasztani, hogy minden hajléktalan bűnöző lenne, csupán ténymegállapítás és tapasztalat.

A hajléktalanok, mint embercsoport az esetek számszerű többségében szabálysértési kategóriában a 2012. évi II. törvény A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló törvény 177. §. (A tulajdon elleni szabálysértés) 178/B. §. (Életvitel szerű közterületi tartózkodás szabályainak megsértése), 185. §. (Koldulás) szabálysértések elkövetőjeként jelennek meg a Szabálysértési nyilvántartási rendszerben (SZNYR). Természetesen törvényes keretek között tekintve e cselekmények jogellenesek, de ha szociális aspektusba helyezzük, teljesen más rálátást kaphatunk a történetekre.

Gyakorlatilag, ha élethelyzetüket vizsgálva belegondolunk kicsit mélyebben a tulajdon elleni szabálysértés kapcsán a legtöbb esetben megélhetési okokról kell beszélünk. Tapasztalataim azt mutatják, az esetek döntő többségében ezt a szabálysértést még a jelenlegi inflációs helyzetben is 5000 Ft érték alatt követik el, hiszen nagy általánosságban a napi betevőjüket tulajdonítják el az üzletekből. A további említett két szabálysértés is szorosan összefügg vagyoni helyzetükkel.

Az életvitelszerűen közterületi tartózkodás szabálysértésével kapcsolatban több értekezés és cikk jelent meg, mégis amellyel leginkább egyet tudok érteni az. Tihanyi Miklós Hajléktalanság az alkotmányos rendszet tükrében (Belügyi Szemle) című cikke (Tihanyi 2019).

A jogalkotó meglehetősen hosszán, ellenben a teljesség igénye nélkül dolgozta ki a szóban forgó szabálysértés törvényi tényállását, ahogy ez Tihanyi cikkében is olvasható. Számos bizonytalan kérdés vetődik fel a jogszabályban, amely bizonytalanságok egyértelművé tétele a jogalkalmazókra marad. Nem hanyagolhatjuk el azt a tény sem, hogy alapvetően a szóban forgó állapot elsődlegesen szociális probléma, csupán másodlagosan rendészeti feladat. Ha a jogszabály egyes bekezdésein végig haladunk könnyen rájöhettünk, hogy a rendszet önmagában egy alapvetően szociális probléma tartós megoldását nem képes elérni (Tihanyi 2023).

Az (1) bekezdésben foglaltak szerint, ha jogkövető magatartást kíván folytatni a hajléktalan személy abban az esetben hajléktalan szállóra kényszerül. Ezzel önmagában nem lenne semmi gond, viszont számos ilyen szálláshelyen elfogadhatatlan életkörülmények uralkodnak miközben, ahogy azt már fentebb említettem egymástól kell tartanak, hisz könnyen bűncselekmény áldozatává válhatnak. A szóban forgó bűncselekményeket a későbbiekben kifejtem.

Az (5) bekezdés szerinti tényállás jelentős nehézséget okozhat a végrehajtói állomány számára. Tekintettel arra, hogy a hajléktalan személyek egy jelentős csoportja rendelkezik állandó bejelentett lakcímmel, vagy legalább tartózkodási hely igazolására alkalmas okmánnyal, nehezen megállapítható, hogy az érintett személy valóban a közterületen éli-e mindennapjait. Amennyiben valaki mégis egyértelmű jelét adja a szabálysértési tényállás megvalósításának, abban az esetben is több végrehajtási probléma merülhet fel. Tekintettel arra, hogy a jogalkotó kizárja a helyszíni bírság lehetőségét az intézkedő rendőr számára máris kevesebb szankcionálási lehetőség áll rendelkezésre. A háromszori figyelmeztetés szükségessége 90 napon belül megnehezíti az első érdemi szankcióhoz vezető utat is. Ha viszont minden feltétel adott a szabálysértést akkorra már rendszeresen elkövető személy előállításához, továbbá szabálysértési őrizetbe vételéhez ismételt problémával találkozhatunk. Az őrizetbe vétel ideje

alatt a rendőrségnek kell gondoskodnia a fogva tartott személy étkeztetésére, tisztálkodására vonatkozóan a (8) bekezdésbe foglaltak szerint. Bár igaz, hogy a fogvatartott személyeknek általánosan joguk van a fentiekhez attól függetlenül, hogy hajléktalanok-e vagy sem, mégis többek úgy vélekednek, hogy bagatell jogsértések elkövetésével a hajléktalan személyek egy része tudatosan azt kívánja elérni, hogy egy rövidebb időre (főleg a téli hónapokban) élhető helyen tölthesse mindennapjait. Mindezen gondok mellett tovább haladva még egy tézisről fontosnak tartok szót ejteni a témával kapcsolatban. Figyelembe véve, hogy ezek az emberek életük nagy részét az utcán töltik, számos fertőző betegséggel rendelkeznek nagy általánosságban.

Végül szabálysértések körében a Koldulásról, mint gyakori hajléktalan szabálysértésről is érdemes szót ejteni. Az utca embere többségében meglehetősen csekély nettó jövedelemből éli mindennapjait. Kutatásom során azt kellett megállapítanom, hogy az elmondások szerint a legtöbbjüknek a havi átlagos nettó jövedelme nem éri el a 100.000 Ft-ot sem. Életük nélkülözhetetlen része a kéregetés, hiszen jelentős részben a társadalomnak kiszolgáltatottak. Alapvetően viszont azt kell mondjam, hogy a koldulás szabálysértése miatt felelősségre vont személyek alulinformáltságuk miatt kerülnek kellemetlen élethelyzetbe. A törvény azt mondja ki röviden, hogy gyermekkorú személy társaságában, házalva vagy közterületen, illetve nyilvános helyen pénz átadása céljából embereket leszólítva tilos a cselekményt folytatni, és ezen szabályok meg nem ismerése bár nem jogosít fel azok be nem tartására, mégis az információ hiányában keverednek kellemetlen helyzetbe. Számos „kreatív” megoldással találkozhattunk az előbb említettekkel ellentétben, amelyek viszont ha ugyan nem is feltétlenül elfogadottak erkölcsileg jogilag mégis megengedettek. Legfőképp Budapest közterületein, mint például a táblákra felírt üzenetek, egyszerű csöndes várakozás egy pénz gyűjtésére szolgáló tároló edény mellett vagy esetenként a zene világában jártas személyek részéről az utcazene.

Mint arra vonatkozóan már fentebb említést tettem Szoboszlai Katalin – Fábián Gergely – Hüse Lajos: Hogyan válnak áldozattá a hajléktalanok? című alkotásuk által a hajléktalan személyek körében gyakorta előfordul szabálysértések elkövetése mellett bűncselekmények elkövetése is. A körükben leggyakrabban elkövetett cselekmények többségét a vagyon elleni, vagy az élet és a testi épség elleni bűncselekmények alkotják, de súlyosabb bűncselekmények is megjelennek hajléktalanok általi elkövetésben. Ezek lehetnek tipikusan a testi sértés, a garázdaság, a lopás, kifosztás és a rablás bűncselekmények.

A testi sértéssel kapcsolatban leszögezni, hogy a büntetési tétele a sértett fél számára okozott sérülés súlyától függ, azaz amennyiben a sértett fél sérülései 8 napon belül gyógyulónak minősülnek abban az esetben könnyű testi sértésről beszélünk, ellenben ha 8 napot meghaladó a gyógyulás időintervalluma abban az esetben súlyos testi sértésről beszélhetünk. Az eljárás metodikájában is különbség mutatkozik ennek függvényében, tekintettel arra, hogy a könnyű testi sértés magánindítványra üldözendő, amíg a súlyos testi sértés közvádra üldözendő büntett. Ezen információkra fontos kitérni, hisz ez magyarázatként szolgálhat arra vonatkozóan, hogy miért is jelentkezik több esetben a súlyos testi sértés a hajléktalan személyek körében, mint a könnyű testi sértés. Ahogy azt már korábban említettem, a társadalom periferiájára sodródott személyek szinte kivétel nélkül saját „törvényeik” szerint élnek. Ez a jelenség magyarázatként szolgálhat arra, hogy nem kívánnak magánindítvánnyal élni, és ezzel hatósági ügyet kezdeményezni, ellenben a közvádra üldözendő súlyos testi sértést a Rendőrség járőrei saját észlelés alapján büntető eljárás keretein belül bíróság elé tudják vinni. A hajléktalan személyek többnyire egymással szemben szokták megvalósítani fent nevezett törvényi tényállást, bár olykor előfordulhat, hogy túlzott bódítószert fogyasztás okán teljesen indokolatlanul a szóban forgó embercsoporton kívül esőkkel szemben is megkísérlik, vagy el is követik a testi sértés valamely esetét. Amellett a tény mellett viszont továbbra sem szabad elmenni, hogy alapvetően nem mondható el általánosítva, hogy minden hajléktalan személy bűnöző, vagy mi több közveszélyes személy lenne.

A Kifosztás büntette kapcsán az előzőekhez hasonlóan szintén a hajléktalanok csoportján belül elkövetett bűncselekményről kell többnyire beszélnünk. Legszélesebb körben a bűncselekmény 366.§. (1) bekezdés szerinti a) illetve c) pontja fordul elő a hajléktalan személyek csoporton belüli

bűnelkövetésében. Számtalan esetben találkozhatunk azzal, hogy sok esetben önkormányzati rendelet tiltása ellenére is közterületen alkoholt fogyasztanak hajléktalan személyek, akik ezt követően egymástól különböző tárgyakat, vagy sok esetben készpénzt vesznek el, ezzel kimerítve a Kifosztás (1) bekezdés a pontjába ütköző törvényi tényállást. Más esetekben a c pont szerinti védekezés képtelen állapotot használják ki egymással szemben. Elmondásaik alapján leginkább azért nem veszik igénybe a hajléktalan szállókat, mert ott, amíg ők alszanak, társaik eltulajdonítják dolgaikat. Ehhez hasonlóan az előbb említett cselekmény sorozat lezajlik közterületen is. Nem elhanyagolható az a tény sem, hogy számos esetben az egyén ittas vagy bódult állapotát kihasználva követik el a Kifosztás büntettét. Egy másik megközelítésbe helyezve viszont említést kell arról is tennünk, hogy a (2) bekezdés a) illetve b) pontja szerinti törvényi tényállást is ugyan csekélyebb számban, mint az előzőket, de elkövetik hajléktalan személyek csoportjai. A legegyszerűbb példával leggyakrabban Budapest területén találkozhatunk. Több esetben előfordult már, hogy két személy kéregetett közterületen, ahol szóba elegyedtek néhány arra sétáló állampolgárral. Abban a pár másodpercnyi időben, ameddig ők sikeresen lefoglalták a sértett figyelmét egy harmadik társuk a sértettől vagyontárgyat tulajdonított el (kizsebelte). Ezek az esetek a csoportos elkövetési forma okán mindenképpen a Kifosztás minősített esetét merítik ki mindamellett, hogy néhány esetben ez akár jelentős értékre elkövetett büntett is lehetett a dolog értékétől függően.

Lopás esetében a kifosztáshoz hasonló események történhetnek itt meg. Általában az elkövető megvárja, amíg a sértett valamely oknál fogva elhagyja a közösen birtokba vett helyiséget, majd ezt követően az ott hátrahagyott értékeket eltulajdonítja. A bi) pont szerinti tényállást úgynevezett „vidéki bűncselekménynek” nevezném, mivel Budapest illetékességi területén egyrészt nem jellemző a nagyobb erdőterület, ahol elkövethetnék a szóba forgó bűncselekményt, másrészt a budapesti hajléktalanok részére számos lehetőség van téli időszakban a melegedésre. Vidéki városi kapitányságok illetékességi területén viszont a téli időszakban megemelkedik rendszerint az erdei fa eltulajdonításával kapcsolatos vétségek száma. Ha és amennyiben mélyebben belegondolunk, a vidéki városok, falvak lakói többségben családi házakban élnek, ahol továbbra is az elsődleges fűtési módszer a fatüzelés. Ha nem csak a szűk értelemben vett hajléktalanokat tekintjük alanyként, hanem ide soroljuk a Bényei-modell szerinti otthontalanokat is, akkor hamar megállapítást nyer, hogy megélhetési bűnözésről beszélünk. A hideg otthon ellen pénz szűkében a kevésbé tehetős emberek csoportja sok esetben falopásra kényszerül. Számos esetben tapasztalhatjuk azt is, hogy nem csupán önértékből teszik, hanem sokszor gyermekük és családjuk számára más módon nem képesek megteremteni a szükséges életfeltételeket. Jellemzően előfordul mindemellett vidéken az is, hogy hajléktalan személyek egy már rég elhagyott házat birtokba vesznek, és annak érdekében, hogy a télen ne fagyjanak meg falopásra kényszerülnek. Rendszerint ezek a házak erdős területen találhatók, viszonylag közel a falu vagy városközségekhez, ám felelősségre vonásuk a magánlaksértés ügyében azon oknál fogva el szokott maradni, hogy évek óta nem megállapítható, hogy az adott ingatlan kinek a tulajdonát is képezi. Utca név és házszám hiányában szinte kivitelezhetetlen a jogos tulajdonos felderítése.

Életút és megélhetés a hajléktalanok között

Általános ismertetése

Kutatási módszereként egy jól ismert kvantitatív módszert alkalmaztam. A felmérés egy teljesen anonim papír alapon kitöltendő kérdőív volt. Ugyan online jelentősen könnyebben lehet információhoz jutni, és azokat kielemezni különböző erre a célra fejlesztett szoftverek segítségével, mégis figyelembe kellett vegyem azt a tény, hogy a vizsgált embercsoport jelentős többsége valószínűsíthetően nem fog tudni válaszolni kérdőívemre technikai eszközök hiányából fakadóan. A vizsgálati csoportot olyan személyek alkották, akikről külső jegyeik, illetve viselkedésük alapján feltételezhető volt, hogy hajléktalanok. A kérdőív összesen 36 kérdésből állt, amelyen belül 29 mindenkre vonatkozó kérdést fogalmaztam meg, valamint további 7 eshetőleges kérdést annak függvényében, hogy a kérdezett személy nevelőintézetben nevelkedett-e. A kutatást Budapest területén végeztem, amely során 100 megkérdezett személy volt hajlandó részemre segítséget nyújtani a kérdések megválaszolásával.

Elsődleges információk a felmérésben résztvevőkkel kapcsolatban

A felmérésben résztvevők nemi megoszlásának meghatározásánál megállapítottam, hogy a kérdezettek 72%-a férfi és 28%-a nő. Egyértelműen kiértékelhető volt továbbá az is, hogy e személyek túlnyomó többsége a Baby boomer generációba tartozik (1950-es és az 1960-as években született). Életútjaik többségében eltérnek, ám végkifejletként mindannyian a hajléktalanság állapotába jutottak. Mi sem igazolja ezt jobban, mint a felmérés által mutatott közel azonos százalékos ráta, amely az iskolai végzettség vonatkozásában a felsőoktatástól eltekintve majdhogynem azonos. A kérdezett személyek körében kb. ugyanannyian rendelkeznek 8 általános osztállyal, érettségi nélkül szakmával, érettségivel vagy érettségivel és szakmával egyaránt. Fenti állításomat ez a mérés is igazolhatja, de ezen a ponton meg kívánom jegyezni azt is, hogy a felsőfokú végzettséggel rendelkező személyek száma a hajléktalanság állapotának körében meglehetősen alacsony, így valószínűsíteniünk kell azt a tényt is, hogy az iskolázottság mértéke is befolyásolhatja a hajléktalanná válás kockázati tényezőit, de a hajléktalanság állapota is negatív hatást gyakorolhat az iskolai végzettségre. Breitner Péter: A hajléktalanná válás lépcsőfokai című művében, több ízben is kitér a szülői és iskolai neveltetés fontosságára, amelyben hangsúlyozza a minőség fontosságát is, mint tényezőt a hajléktalanság állapotának elkerülése során.⁶ Fontos tény az is, hogy a megkérdezettek mintegy 90%-a elmondása szerint nem rendelkezik hitel tartozással, és 100% vallja, hogy kizárólag magát kell fent tartania mégis 54%-uk kevesebb mint 50.000 Ft-ból, 27%-uk pedig 50.000 – 100.000 Ft közötti összegből kell megéljen. Csupán 19% vallotta, hogy nettó jövedelme egy hónapra lebontva meghaladja a 100.000 Ft-ot, viszont itt fontos megjegyezni azt is, hogy ezen összegekbe a koldulásból, jótékonyságból származó és minden egyéb bejövő pénzt is elszámoltam tekintetbe. A Bényei féle modell alapján bátorítottam feltenni azt a kérdést is, hogy „Mennyien élnek életvitel szerűen együtt egy háztartásban?”. A válaszadók 81% egyedül él, tekintettel arra, hogy közülük a többség nem is rendelkezik állandó lakóhellyel, ellenben a fennmaradó 19% vonatkozásában legalább 2, de jellemzően 3-an élnek egy háztartásban. Markáns tényként kell megállapítanom, hogy a kutatás alanyai 100% egybehangzó válasszal állítják, hogy nem saját tulajdonú ingatlanban élnek, amely tény azért jelentősen kirívó, mivel ahogy azt már fentebb terjedelmesebben megfogalmaztam, és több külső kutatás által alá is támasztottam alapvetően napjaink Magyarországon az életvitel arra tendál, hogy mindenki saját tulajdonú ingatlan kíván vásárolni.

Társadalomhoz fűződő viszony

A következőkben a megkérdezett személyek társadalomhoz való viszonyáról jegyeznék meg néhány gondolatot. A megkérdezettek pontosan 90%-a vallja, hogy saját maga részéről mindent elkövetett annak érdekében, hogy a társadalom szerves és fontos tagja legyen. Egy 1-től 6-ig terjedő skálán, ahol az 1-es jelöli az abszolút nemleges, és a 6-os az abszolút igenleges választ a feltett kérdésre miszerint „Mennyire érzi úgy, hogy önt bármely oknál fogva a társadalom magából kiteszította?” a válaszok átlagából 3-mas érték jött létre. A kifejtendő kérdésekre ugyan nem szívesen válaszoltak a megkérdezettek, viszont azon néhány fő, akik ezt megtették szinte kivétel nélkül azt állították, hogy munkát kerestek, adóztak, termelésben vettek részt és családot alapítottak, ezzel járultak hozzá ahhoz, hogy a társadalom elfogadjon őket, és hasznos állampolgárrá válhassanak. Életszínvonaluk véleményem szerint részben meghatározza a társadalomhoz fűződő viszonyukat, ezért ennél az alpontnál kell erről is beszélnünk. A felmérésben résztvevők átlagosan egy 1-től 6-ig terjedő skálán 5-ösre értékelték a megélhetési nehézségüket. Az előbb említett skálán 1-es jelöli az abszolút nem nehéz megélhetést és 6-os az abszolút nehéz megélhetést. Feleletválasztós kérdés alapján pedig átlag alattiként fogalmazták meg átlagosan az érintettek az életszínvonalukat.

⁶ Breitner (1999).

Szabálysértési és büntetőjogi felelősséggel kapcsolatos felmérés

Rendészeti szempontból vizsgálva a hajléktalanság állapotának kérdését a legfontosabb talán, hogy az alanyok szabálysértési és büntetőjogi előéletét megismerjük. Természetesen e mutatók alapján általánosítani hiba volna, és elfogadható tudományos kereteken belül nem is lehetséges, ellenben egy statisztikai mutatóként kiszámíthatóbb jellemzést adhat a nevezett embercsoportról. Meg kívánom jegyezni azt is, hogy tekintettel arra, hogy a kérdőív több aspektusra keresett választ, a teljesség igénye nélkül tudok csak következtetéseket levonni az alcímben foglaltakra. A megkérdezett személyek 81%-a elmondta, hogy nem született vele szemben elmarasztaló ítélet büntetőeljárás során. A fentmaradó 29%, akikkel szemben viszont igen, 91%-ban azt nyilatkozták, hogy nem voltak tudatában az elkövetéskor, hogy magatartásukkal bűncselekményt követnek el. Fontosnak tartom azt a tényt is feltárni, hogy milyen százalékos arányban követtek el a felmérés alanyai bűncselekményt, amely miatt nem lettek felelősségre vonva. A megkérdezettek csupán 18%-a állította, hogy bűncselekményt oly módon követett el, hogy amiatt nem volt felelősségre vonva. Meg kell viszont azt is állapítanunk, hogy a fentmaradó 82% egy része, akik nemleges választ adtak a korábban említett okokból fakadóan lehetséges, hogy nincs is tisztában magatartásának eshetőleg jogi következményeivel.

A megkérdezett emberek 72%-a állította, hogy követett már el szabálysértést, amely miatt nem vonták felelősségre. Fontos azt is megjegyeznünk ennek kapcsán viszont, hogy többségében ezek a szabálysértések a hajléktalanság állapotával szorosan összefüggő, vagy bagatell szabálysértési tényállásokat merítettek ki. A leggyakrabban elkövetett szabálysértés részükről a 2012. évi II. törvény 185.§.-a szerinti koldulás szabálysértése volt. A felmérésben résztvevők gyermekkorukkal kapcsolatban is nyilatkoztak szabálysértési és büntetőjogi előéletükkel kapcsolatban. 18%-uk állítja, hogy gyermekkorban sarkallták bűncselekmény, vagy szabálysértés elkövetésére, viszont abban a két kérdésben egyöntetűen 100%-ban nemleges választ adtak, hogy sem sarkallásra, sem önelhatározásból nem követtek el jogellenes magatartást.

Gyermekkor és neveltetés

Mindenekelőtt a legfontosabb egy gyermek számára véleményem szerint, hogy legyen előtte egy pozitív követendő példa, azaz legalább egy olyan személy, akire példaképként tekint, ezért első kérdésem ebben a témakörben erre irányult. 73% állította, hogy gyermekként volt olyan ember az életében, akire példaképként felnézhetett. Gyermekkori éveiket a megkérdezettek 82%-a családi környezetben élte meg, és mintegy 18%-a árvaházban, intézetben nőtt fel. 54%-ban állítják továbbá, hogy negatív megkülönböztetés érte őket nemzeti, etnikai vagy vallási hovatartozásuk miatt, de bántalmazás áldozataivá elmondásuk szerint egyikük sem vált.

Intézetben nevelkedett gyermekekből hajléktalan személyek

Külön kérdéseket tettem fel azon személyek számára a nevelő intézeti körülményekkel kapcsolatban, akiknek nem adatott meg, hogy családi környezetben éljék meg gyermekkorukat. Meglehetősen megoszló válaszokat kellett konstatáljak. 50-50%-ban eltértek álláspontjaik a következő kérdésekben: „Érzelmileg kötődött-e nevelőjéhez?”, „Vélelmezi, ön, hogy amennyiben nem nevelő intézetben nevelkedik abban az esetben az élete más, pozitívabb irányba haladt volna?”, „Gyermekként jelentős baráti körrel rendelkezett?”. Annak ellenére, hogy az intézménnyel és magánélettel kapcsolatos kérdésekre adott válaszaik roppant megoszlók voltak abban viszont egyetértettek 100%-ban, hogy egykori tanáraiktól megfelelő törődést és támogatást kaptak.

Összegzés

A fent leírtak összegzését talán a történeti múlttól érdemes kezdeni, és napjainkig vezetni különböző szempontokat figyelembe véve. Mint arról fentebb írtam, a hajléktalanság jelensége egyidős az emberiséggel, és minden társadalomban egyaránt jelen volt annak ellenére is, hogy meghatározott korok

és politikai irányzatok sok esetben tiltották, és szankcionálták is a hajléktalanság állapotába sodródott személyeket. A Bényei-féle modell alapján végzett kutatások által egyértelműen kijelenthető, hogy napjaink Magyarországon jelentős számban fordulnak elő otthontalanoktól kezdve egészen a fedél nélküliek csoportjába tartozó személyek. Rendészeti-, társadalmi és pszichológiai aspektusban vizsgálva a hajléktalanság kérdéskörét, több következtetés is levonható. Rendészeti vonatkozásban a hajléktalan személyek csoportja jelentősen leterheli az általános rendészeti feladatok ellátására létrehozott rendőri szerv állományát. Folyamatos feladatmeghatározások érkeznek a rendőrség felé, tekintettel arra, hogy a hajléktalanná vált személyek körében gyakorta előforduló tények, hogy bűncselekmény elkövetésének áldozatává, elkövetőjévé válnak, illetve az is, hogy szabálysértés követnek el, vagy azt sérelmükre követik el. A fent leírt számos szabálysértési és büntetőjogi tényállás nagyszámú intézkedést eredményez, ezzel együtt pedig többletfeladatokat a már meglévők mellett. Az sem elhanyagolható, hogy a késő őszi és téli időszakban a kihűlés veszélyének fokozottan kiszolgáltatott a nevezett társadalmi csoport, így ebből fakadóan a biztonsági intézkedések száma is megszorozódik az érintettekkel kapcsolatban. Ugyan korábban már kifejtettem, de fontosnak tartom az összegzés alatt is megfogalmazni, hogy bár a jogalkotó több jogszabály által számos a hajléktalanokkal kapcsolatos problémának megoldását a rendőrség hatáskörébe utalta, mégis elsődlegesen szociális és társadalmi problémaként kellene e kérdést kezelni. A társadalmi kitaszítottság, a nincstelenség, alapvető életfeltételek hiánya és a magány pszichológiai tényezői együttesen tovább rontják a hajléktalan állampolgárok életkörülményeit, és megnehezítik „felemelkedésüket”, beilleszkedésüket a társadalomba. Társadalmilag társas kapcsolataik hiányosságai miatt kimutathatóan visszafejlődést mutatnak szociális és pszichológiai vonatkozásban egyaránt, és végső elkeseredésükben életük kilátástalanná válik. Rendészeti aspektusban tapasztalataim azt mutatják, hogy azzal egyidejűleg, hogy a jogszabályi előírásoknak megfelelően járnak el a rendőrök, törekednek arra is, hogy az intézkedéseikkel a hajléktalan személyeket preventív módon tartsák jogkövető úton, és ne szankciókkal oldják meg az azt nem feltétlenül igénylő problémákat. Az intézkedési kultúra javulása több esetben is pozitív visszajelzést mutat az intézkedés alá vont személyek részéről is, hisz szabálysértés elkövetése esetén, ha a megfelelő kommunikáció egy figyelmeztetéssel zárul sok esetben elegendő ahhoz, hogy önszántából befejezze a szabálysértő magatartást, és hajléktalan szállóra távozzon. Zárásként megjegyezném, hogy jelenleg a rendőrség a nyugati mintához hasonlóan a lehető leginkább arra törekszik, hogy állampolgár barát intézkedéseket foganatosítson, és ez a tény pozitívan befolyásolja a hajléktalan személyek rendőrhöz fűzött kapcsolatát, gondolatait is, de ez önmagában nem tartom valószínűnek, hogy hosszútávú megoldást jelentene egy már évszázadok óta fentálló társadalmi problémára. Természetesen a hajléktalanság teljes eltűnése egy utópisztikus gondolatot hordoz magában, mégis felmerül erre az igény, és ezzel egyidejűleg a kérdés is. Rendészeti vagy társadalmi feladat a hajléktalanság megszüntetése?

Irodalomjegyzék

- Bényei Zoltán., Gurály Zoltán., Győri Péter, & Mezei György (2000): Tíz év után. Gyorsjelentés a fővárosi hajléktalanokról – 1999. Esély, 2000/1, 62–95
- Szoboszlai Katalin – Fábián Gergely – Hüse Lajos (2008): Hogyan válnak áldozattá a hajléktalanok? Hajléktalanok sérelmére elkövetett cselekmények feltárása és a megelőzés módjainak keresése Esély 4.
- Tihanyi Miklós (2019): Hajléktalanság az alkotmányos rendészet tükrében. Belügyi Szemle 6. 100-112.
- Erdélyi Csaba (2023): Stefan van Tongeren aktuális kutatásai a szabadult fogvatartottak lakhatási helyzetével kapcsolatos holland anomáliákról. Belügyi Szemle 6. 1107-1110
- Tihanyi Miklós (2023): „Ne ölj” – az élet és az emberi méltóság keresztény értéktartalmának büntetőjogi védelme. Ludovika Egyetemi Kiadó ISBN: [9789635318636](https://www.ludovika.hu/kiadok/9789635318636)
- Breitner Péter (1999): A hajléktalanná válás lépcsőfokai. Esély 1. szám

Szécsi Tibor László
A tehergépjárművek közúti közlekedési balesetei és azok megelőzése
Budapesten

Truck accidents and their prevention in Budapest

Absztrakt

A főváros gazdasági szerepvállalásához, a városi lakosság ellátásához, alapvető életéhez szükséges az élelmiszerek, az építőanyagok és egyéb ipari termékek be és kiszállítása, de gondoljunk akár a rendszeres szemétszállításra, mely nélkül nem tudna működni a főváros. A fővárosi közúti áruszállítással, a tehergépjármű közlekedéssel negatív problémák is tapasztalhatóak, számos probléma merül fel, ilyen a légszennyezésnek a problémája, a zajszennyezésnek a kérdése, valamint a kialakuló forgalmi torlódásokról is kell, hogy beszéljünk. A legtöbb budapesti ipari vállalat a vasúti, légi, és a vízi úton történő szállítás mellett közúton oldja meg az áru szállítást, mely a főváros irányába vagy a főváros irányból külső irányba irányul, de a főváros elhelyezkedéséből kifolyólag az Európán átívelő jelentős tranzitforgalom is itt halad el. A tehergépjárművek által okozott közúti közlekedési baleseteket a hatékony forgalomszervezéssel, a főbb baleseti okokra irányuló hatósági ellenőrzésekkel lehet visszaszorítani. A tehergépjármű vezetők képzései, tréningje szintén hozzájárulhatnak a balesetek csökkentéséhez, a tehergépjármű forgalom biztonságos lebonyolódásához.

Kulcsszavak: tehergépjármű, baleset, rendőrség, forgalom, tréning, rakomány

Abstract

The economic role of the capital, the supply and basic life of the urban population requires the import and export of food, construction materials and other industrial products, but just think of the regular garbage collection, without which the capital would not be able to function. There are also negative problems with the transport of goods by road and truck traffic in the capital, many problems arise, such as the problem of air pollution, the issue of noise pollution, and we also need to talk about the emerging traffic congestion. In addition to rail, air, and water transportation, most industrial companies in Budapest transport goods by road to or from the capital, but due to the capital's location, significant trans-European transit traffic also passes through here. Road traffic accidents caused by trucks can be reduced by effective traffic management and official inspections aimed at the main causes of accidents. The education and training of truck drivers can also contribute to the reduction of accidents and the safe operation of truck traffic.

Keywords: truck, accident, police, traffic, training, cargo

Bevezetés, előzmények

A tömegközlekedésnek egyre nagyobb a jelentősége a fővárosi közlekedésben, bár a fővárosnak jól kiépített tömegközlekedési hálózata van, de a személygépjármű forgalom, a kerékpár, a segédmotoros kerékpár, a motorkerékpár közlekedés és az alternatív közlekedési eszközök mellett a tehergépjárműforgalom lebonyolódása is a közúti közlekedés meghatározó részét teszi ki a fővárosban. Ezt bizonyítja, hogy Magyarországon 2022. évben a szállítási és raktározási ágban 289,9 ezer főt foglalkoztattak¹. A közúti közlekedés biztonsága állami érdek.²

Az olyan nagyvárosok, metropoliszok, mint Budapest a városi közlekedési rendszerükben egyre inkább a tömegközlekedésre helyezik a hangsúlyt, a tömegközlekedés használatára inspirálják a közlekedőket, viszont nem elhanyagolandó, hogy a városi tömegközlekedés mellett a többi közlekedési eszköznek is fontos, a közlekedési rendszerbe illeszkedő szerepe és helye is van, ezen belül kiemeleten tehergépjármű közlekedésnek, melyek Budapest működésében és gazdaságában tölt be stratégiaiul igen fontos és meghatározó szerepet.

¹ URL1

² Köhalmi László – Felföldi Péter 2023

A főváros gazdasági szerepvállalásához, a nagyvárosi lakosság szükségleteinek ellátásához, alapvető életéhez szükséges az élelmiszerek, az építőanyagok és egyéb ipari termékek be és kiszállítása a nagyvárosba és onnan, de gondoljunk akár a rendszeres személyszállításra, mely nélkül nem tudna működni a főváros. A fővárosi közúti áruszállítással, a tehergépjármű közlekedéssel negatív problémák is tapasztalhatóak, számos probléma merül fel, ilyen a légszennyezésnek a problémája, a zajszennyezésnek a kérdése, valamint a kialakuló forgalmi torlódásokról is kell, hogy beszéljünk. A legtöbb budapesti ipari vállalat a vasúti, légi, és a vízi úton történő szállítás mellett közúton oldja meg az áru szállítást, mely a főváros irányába vagy a főváros irányból külső irányba irányul, de a főváros elhelyezkedéséből kifolyólag az Európán átvívelő jelentős tranzitforgalom is itt halad el.

A környezetszennyezés igen sürgető megoldására az elektromos és hibrid meghajtású tehergépkocsik, de akár a hidrogén-hajtású³, vagy a földgázüzemű tehergépjárművek fővárosi megjelenése is jótékony hatással lehet, mert az alternatív üzemanyagok használata a káros környezeti hatások csökkenését vonja maga után. Az új típusú alternatív üzemanyagok használatával a tehergépjárművek közlekedése mellett a városi zajszennyezés nem növekedik, sőt akár csökkenhet is, és a légszennyezésre is csökkentő hatást gyakorol.

A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) 1. számú függelékében:

„Tehergépkocsi: a személygépkocsit, az autóbust, a trolibust és a vontatót kivéve minden gépkocsi.”

„Nyerges vontató: olyan vontató, amely a rajta levő nyeregszerkezet útján a vontatott félpótkocsi súlyának jelentős részét átveszi.”

„Vontató: pótkocsi vontatására készült, rakfelület nélküli gépkocsi.”

„Pótkocsi: olyan jármű, amely gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel történő vontatásra készült. A legfeljebb 750 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű pótkocsi: könnyű pótkocsi, az ennél nagyobb össztömegű pótkocsi: nehéz pótkocsi.”

„Félpótkocsi: olyan pótkocsi, amely a vontató nyeregszerkezetére támaszkodik úgy, hogy súlyának jelentős részét a vontató veszi át.”

„Járműszerelvény: gépjárműből, mezőgazdasági vontatóból vagy lassú járműből és hozzákapcsolt pótkocsiból (egyéb vontatmányból) álló, a forgalomban egy vezetővel, egységként résztvevő járműkombináció.”

„Tengelyterhelés: a jármű egy-egy tengelyén levő kerekek által a vízszintes talajra átvitt súly.

„Sajáttömeg: üzemanyaggal feltöltött és a szükséges tartozékokkal (szerszám, pótkerek stb.) ellátott üres jármű tömege.”

„Össztömeg: a jármű saját tömegének, valamint a rajta levő személyeknek, rakománynak és egyéb tárgyaknak az együttes tömege.”

„Megengedett legnagyobb össztömeg: az illetékes hatóság által meghatározott az a tömeg, amelyet a jármű össztömege nem haladhat meg.”

A fővárosi tehergépjármű-forgalom

A Magyarországon nyilvántartott tehergépjármű állomány száma gyakorlatilag folyamatosan emelkedik, 2005. évben 391.731 tehergépjármű, 2010. évben 416.045 tehergépjármű, 2022. évben pedig már 568.012 tehergépjármű van nyilvántartásban Magyarországon. A 2022. évi Központi Statisztikai Hivatal által közzétett adatok szerint Budapesten és Pest vármegyében összesen 185.290 tehergépjármű van nyilvántartva, mely az országos tehergépjármű állomány közel egyharmadát jelenti.⁴

Mivel Budapest közúti infrastruktúráját nem a mai igen nagymértékű közúti forgalomra tervezték, így a szűk egyirányú utcák és a rendelkezésre álló parkolóhely szám miatt gyakran egész egyszerűen megbénul a főváros egy része, mert az adott és rendelkezésre álló környezetben, vagy a rendelkezésre álló közúton nem fér el több jármű, és ez áruszállítás hatékonyságára is kihatással van, valamint környezeti, környezetszennyezési problémákat is felvet. A fővárosban a szmoghelyzetre is hatással vannak a jellemzően gázolaj üzemanyaggal működő tehergépjárművek, melyek a nagyvárosi

³ URL 2

⁴ URL 4

levegőszennyezés melegágyát jelentik. A városi tehergépjármű forgalommal kapcsolatban tehát a társadalomnak, a városvezetésnek komoly feladatai vannak, hiszen a károsanyag kibocsátás miatt kialakuló nagyvárosi szmog, valamint a tehergépjármű forgalom okozta zajszennyezés a nagyvárosi lakosság számára komoly egészségügyi problémákat jelent. Az egészségügyi problémák közé tartoznak a tüdőbetegségek, a különböző daganatos megbetegedések, de a mentális állapotra is kihatással vannak, mert a városi jelentős zajszennyezés, a már-már állandósuló nagyvárosi zaj miatt akár alvászavar is ki tud alakulni. A nagyvárosi tehergépjármű közlekedés által felvetett problémákat meg kell oldani, a városi lakosság érdekében orvosolni kell. A nagyvárosi tehergépjármű forgalom által használt tranzitútvonalakon ezek a problémák hatványozódva fordulnak, fordulhatnak elő. Ezen tehergépjármű-forgalom által generált és megoldandó problémákat hatékony forgalomszervezéssel, a tehergépjárművek forgalom korlátozásával, Budapestet elkerülő tranzit forgalom lebonyolítását biztosító közutak kiépítésével, továbbfejlesztésével lehet megoldani.

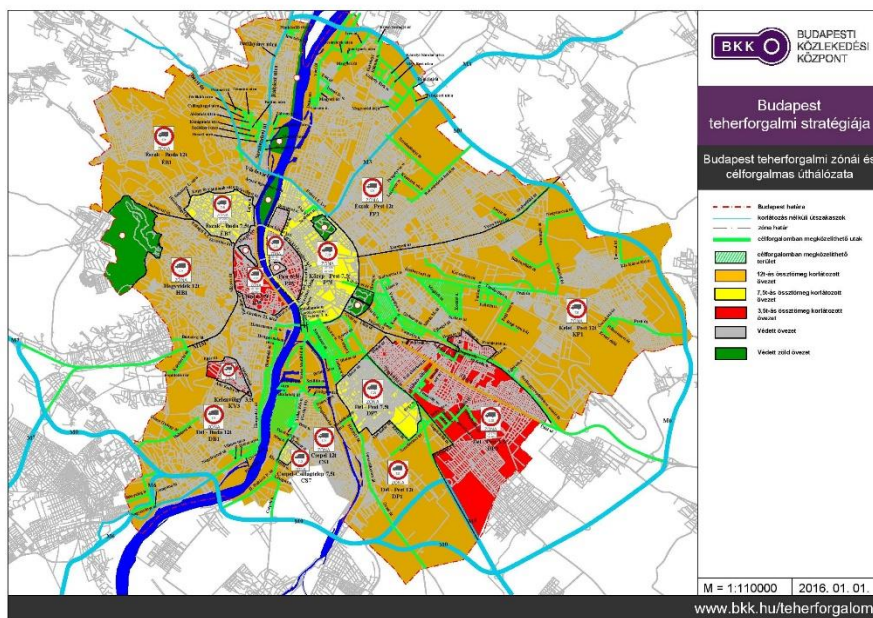
Budapest teherforgalmi stratégiája

A tehergépjármű forgalom nagyvárosi kitiltása kifejezés általában azt jelenti, hogy egy város vagy nagyváros bevezet egy szabályozást, amely korlátozza vagy kitiltja a nehéz tehergépjárműveket a belvárosi területekről, vagy időkorlátot vezet be a tehergépjárművek közlekedésére, ennek célja a forgalomcsillapítás, a környezetvédelem és a közúti közlekedés biztonság javítása.

„Amennyiben a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló miniszteri rendelet eltérően nem rendelkezik, közúti forgalomban csak az út kezelőjének hozzájárulásával (útvonalengedély), az abban meghatározott útvonalon és feltételek megtartásával szabad részt venni”⁵

A fővárosi városvezetés 2007. március 1-től komoly szigorítást vezetett be a tehergépjárművek fővárosi közlekedésével összefüggésben.

1. ábra Budapest teherforgalmi stratégiája



Forrás: www.bkk.hu/teherforgalom

Budapest főváros közigazgatási területén a teherforgalom közlekedésének szabályozásáról szóló Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 92/2011. (XII. 30.) önkormányzati rendelete kiterjed „Budapest főváros közigazgatási területén, közúton közlekedő tehergépkocsira, vontatóra,

⁵ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet 51. § (1) bekezdés

mezőgazdasági vontatóra, lassú járműre és járműszerelvényekre, azok tulajdonosára, üzemben tartójára, a járművek vezetőjére, illetve az igénybejelentésben megjelölt ingatlan tulajdonosára, illetve jogszerű használatjára, továbbá az építési/bontási engedély jogosultjára.”

A teherforgalmi behajtási korlátozásoknak három kategóriája van, a 3,5 tonnás, a 7,5 tonnás és a 12 tonnás kategória.

„Súlykorlátozás” (38. ábra); a tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelöltnél nagyobb össztömegű járművel (járműszerelvénnel) közlekedni tilos;”⁶

2. számú ábra KRESZ 38. ábra



Forrás: A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet

„Korlátozott forgalmú övezet (zóna)” (53/c. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott forgalmú övezet (zóna) vége” (53/d. ábra) jelzőtáblaig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.⁷

3. számú ábra KRESZ 53/c. és 53/d. ábra



Forrás: A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet

Az 1. számú ábrán megjelentetett térképszelvényből látható, hogy gyakorlatilag majdnem a főváros teljes területe bizonyos szempontból súlykorlátozás alá esik, de vannak (világoszölddel jelezve) szabad célforgalmas utak és olyan területek (világoszölddel sátozva), melyek célforgalomban megközelíthetőek. Az M0-ás autópálya teljes fővárosi szakasza, az M3 és az M5 autópálya ki és bevezető fővárosi szakaszai, a Róbert Károly körút, a Vörösvári út, valamint a 10., 11. számú főutak budapesti szakaszai az átmenő forgalomra, úgynevezett tranzitforgalomra figyelemmel nem tartoznak a súlykorlátozási moratórium alá. jelenleg a fővárosban 15 korlátozott forgalmi övezet és 11 védett övezet került kialakításra.⁸ A tranzitforgalom biztosítása nemzetgazdasági érdek mellett Európai Unió érdeke is. „A közös közlekedéspolitika mai célja a fenntartható mobilitás. Ennek érdekében kell fejleszteni az egységesített közlekedési rendszereket, növelni a szállítási szolgáltatások hatékonyságát, ami lényeges az EU versenyképességének megőrzéséhez.”⁹ Viszont a tranzitforgalom megfelelő biztosításához elengedetlenül szükséges a kétharmad részben megépült M0-ás elkerülő körgyűrű kimaradt szakaszainak megépítése, mellyel teljeskörűen biztosított lenne a főváros érintése nélkül a tranzitforgalom lebonyolódása.

A városba irányuló szállítás érdekében a célforgalmas útvonalakon kívül a fővárosi teherforgalmi stratégia nyitott időszakokat is tartalmaz, hogy ezzel is elősegítse a lakossági áruszállítást, a fővárosban

⁶ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 14. § (1) bekezdés 1) pont

⁷ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 14. § (1) bekezdés 2) pont

⁸ URL 6

⁹ URL 7

található logisztikai központok, logisztikai parkok megközelítését. A fővárosi teherforgalmi behajtási rendszert - a TOBI rendszert - a Budapest Közút Zrt. működteti, ezen a rendszeren keresztül tudnak közútkezelői hozzájárulást igényelni a tehergépjármű üzemeltetők, és a behajtási hozzájárulást online is tudják intézni, igényelni.¹⁰

KRESZ változtatás a Tehergépjárművek baleseteinek megelőzésére

A KRESZ egyik legjelentősebb tehergépkocsi közlekedést érintő változása 2011. január 1-től lépett hatályba, mert a KRESZ módosítás előzési tilalmat vezetett be a 7,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikra.

„Tilos előzni az azonos irányú forgalom számára két forgalmi sávval rendelkező autópályán és autópályán – 6 és 22 óra között – a 7500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, valamint e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnel. A (6) bekezdésben meghatározott előzési tilalom esetén a tilalom hatálya alá tartozó járműveknek olyan követési távolságot kell tartaniuk, hogy közülük legalább egy – az abban meghatározott előzési tilalom hatálya alá tartozó – járműszerelvénnyel biztonságosan besorolhasson.”¹¹

Az intézkedésnek az volt a célja, hogy a közlekedést megkönnyítse és biztonságosabbá tegye. Bevezetésével azzal a hatásokkal számoltak, hogy csökkennek az eljutási idők, meg fog nőni a haladási sebesség és mérséklődnek majd a baleseti kockázatok.¹²

„B” kategóriával 3500 kg-ot meghaladó jármű vezetése

A tehergépjármű közlekedést érintő KRESZ változás mellett a Kormány a 26/2020. (VI.11) számú rendeletével módosította a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII.28) számú Kormányrendeletet, mely szerint az Országos Mentőszolgálat sürgősségi betegállatást végző mentőjárműve, ha az össztömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem több 4,25 tonnánál, akkor belföldön „B” kategóriás vezetői engedéllyel vezethető. „Legalább két éve érvényes „B” kategóriájú vezetői engedéllyel – amely nem kezdő vezetői engedély – a 2. mellékletben a „B” kategória meghatározásától eltérően, belföldön a 3500 kg-ot meghaladó, de 4250 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű, pótkocsi nélküli, alternatív üzemanyaggal működő jármű is vezethető, feltéve, hogy

- a) a 3500 kg feletti tömeg a meghajtó rendszernek az ugyanolyan méretű, külső gyújtású vagy kompressziós gyújtású hagyományos belső égésű motorral ellátott jármű meghajtórendszeréhez viszonyított többlettömegének eredménye, valamint
- b) a teherbíró kapacitás ugyanezen nem alternatív üzemanyagú járműhöz viszonyítva nem nagyobb.”

Figyelemmel arra, hogy ezen „B” kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkező személyek úgy vezetnek ezen járműveket, hogy nem ez idáig erre jogosultságuk, így egy-két év múlva érdemes tanulmányozni, megvizsgálni, hogy a közúti közlekedési baleseteknél okozóként nagyobb arányban szerepeltek-e ezen gépjárművezetők. Mindenesetre az Országos Mentőszolgálatnál belső képzéseken javasolt a rendszeres képzésük, külön az elmélet és külön a járművezetési gyakorlat vonatkozásában.

A kutatás témája, a kutatási cél

Budapesten a tehergépjármű vezetők által okozott személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek baleseti okainak a feltárását tűztam ki célul.

A vizsgálni kívánt hipotézis: A tehergépjármű vezetők által okozott személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek baleseti okainak feltárását követően javaslatot tenni a balesetek megelőzésére a generális és speciális prevenció által kínált eszközökkel.

¹⁰ URL 8

¹¹ A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet 37. § (6) és (7) bekezdés

¹² URL 9

Kutatási módszerem bemutatása

Elvégeztem a fővárosban 2010. január 1-től 2023. december 31-ig bezárólag a tehergépjármű vezetők által okozott személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek baleseti okainak kutatását.

A kutatás nagyon fontos annak az érdekében, hogy a rendőri közlekedésrendészeti ellenőrző tevékenységet mely területekre, kerüljön fókuszálásra, melyek a fő baleseti okok a tehergépjármű kategória vonatkozásában, és a balesetmegelőzési propaganda tevékenységet melyik területek vonatkozásában lehessen kifejteni.

A kutatásaim során 2010. január 1-től kezdődően 2023. december 31-ig tartó időintervallumra vonatkoztatva gyűjtöttem ki és elemeztem a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleseteket és ez alapján végeztem el az elemzést. A baleseti elemzés a Budapesti Rendőr-főkapitányság baleseti kisjelentések adatai alapján kerültek elvégzésre.

A kutatás eredményei

A tehergépjármű vezetők által okozott balesetek száma 2010. évben 154 volt a fővárosban, 2023. évben viszont ez a szám 128. A legkevesebb balesetet a koronavírus felfutó évében okoztak a tehergépjármű vezetők, 2020. évben 70 személyi sérüléssel járó balesetet okoztak, majd az azt követő évben már 79 balesetnek volt az okozója a tehergépjárművezető. A balesetek számai a koronavírus évétől azonban folyamatosan emelkedő tendenciát mutatnak. Az emelkedés annak eredményére is folytatódott, hogy a 2023. évben az összes baleset száma az előző évhez viszonyítva az elsődleges adatok alapján 4,05 %-al csökkent Budapesten, 3132 személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset került regisztrálásra a KSH adatai alapján 2022. évben és 2023. évben az elsődleges baleseti adatok alapján ez a szám 3005 lett. Viszont megállapítható, hogy a 2023. évben rögzített 3005 baleset csak töredéke a 2023. évben rögzített 128 tehergépjármű vezető által okozott baleset. A legtöbb tehergépjármű vezető által okozott baleset 2015. évben történt, amikor 192 esetben okoztak személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetet a tehergépjármű vezetők, abban az évben a balesetszám összesen a fővárosban 3545 volt. Külön mélyelemzést végeztem a balesetet előidéző okok feltérképezésére, a feldolgozott 14 évből 8 évet jelenít meg.

1. Sebesség. A legtöbb baleset a Sebesség baleseti okcsoporton belül az alábbi okok miatt következett be.

1. számú táblázat

Év/Baleset okok	2010	2011	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz (út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)	6	9	12	2	5	1	5	2	8
Sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	0	0	8	2	2	3	0	2	5

Forrás: szerző kutatása a BRFK baleseti kisjelentéseiből

Az okcsoportban még 5 kategória szerepel, azoknál az okoknál lévő baleseti számok nem számottevőek, az elemzésnél nem mérvadóak.

2. Előzés szabályainak meg nem tartása. A legtöbb baleset a Előzés szabályainak meg nem tartása baleseti okcsoporton belül az alábbi ok miatt következett be.

2. számú táblázat

Év/Baleseti okok	2010	2011	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Előzés szabályainak meg nem tartása a megfelelő oldaltávolság hiánya	0	1	3	0	2	1	1	2	0

Forrás: szerző kutatása a BRFK baleseti kisjelentéseiből

Az okcsoportban még 9 kategória szerepel, azoknál az okoknál lévő baleseti számok nem számottevőek, az elemzésnél nem mérvadók.

Megállapítottam, hogy az előzés szabályainak meg nem tartása közúti közlekedési baleseti ok a fővárosban elhanyagolandó.

3. Elsőbbség meg nem adása. A legtöbb baleset a Elsőbbség meg nem adása szabályainak meg nem tartása baleseti okcsoporton belül az alábbi okok miatt következett be.

3. számú táblázat

Év/Baleseti okok	2010	2011	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Elsőbbség meg nem adása a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	20	19	24	10	9	7	10	23	11
Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	7	2	7	3	6	1	3	1	6
Elsőbbség meg nem adása a gyalogosnak a kijelölt gyalogos átkelőhelyen	2	9	11	5	3	2	2	10	15
Elsőbbség meg nem adása a gyalogosoknak kanyarodáskor	7	5	6	1	3	1	1	1	3

Forrás: szerző kutatása a BRFK baleseti kisjelentéseiből

Az okcsoportban még 4 kategória szerepel, azoknál az okoknál lévő baleseti számok nem számottevőek, az elemzésnél nem mérvadók.

Megállapítottam, hogy az elsőbbség meg nem adása a tehergépjármű balesetek fő baleseti oka a fővárosban, ezen belül a kirívó a 2023. évi adat közül kiemelendő, hogy 18 esetben (15 esetben gyalogostárlóhelyen, 3 esetben kanyarodáskor) nem adott elsőbbséget a tehergépjármű a gyalogosnak. A rendőri ellenőrző tevékenységet és a balesetmegelőzési propaganda tevékenységet az Elsőbbség meg nem adására balesetek visszaszorítására szükséges irányítani.

4. Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás. A legtöbb baleset az Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása baleseti okcsoporton belül az alábbi okok miatt következett be:

4. számú táblázat

Év/Baleseti okok	2010	2011	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2023
A balra kanyarodó jármű a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	12	11	19	12	2	5	5	6	12
Nem a kijelölt forgalmi sávban való közlekedés	2	1	2	2	1	1	0	0	0
Forgalmi sáv szabálytalan változtatása	11	5	11	7	8	9	10	5	2
Követési távolság be nem tartása	32	21	34	16	18	22	16	10	21
Szabálytalan megfordulás	4	3	2	0	0	1	1	1	1
Szabálytalan hátramenet	9	12	14	5	7	3	5	7	8

Forrás: szerző kutatása a BRFK baleseti kisjelentéseiből

Az okcsoportban még 8 kategória szerepel, azoknál az okoknál lévő baleseti számok nem számottevőek, az elemzésnél nem mérvadók. Ezeknek a kategóriákra is reagálni kell, a rendőri ellenőrzések és a balesetmegelőzési propaganda tevékenység tervezésénél figyelembe kell venni.

5. Megállási kötelezettség. A legtöbb baleset a Megállási kötelezettség szabályainak meg nem tartása baleseti okcsoporton belül az alábbi ok miatt következett be.

5. számú táblázat

Év/Baleseti okok	2010	2011	2015	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rendőr, lámpa jelzésére nem állt meg	6	7	11	7	4	2	3	7	3

Forrás: szerző kutatása a BRFK baleseti kisjelentéseiből

Az okcsoportban még 2 kategória szerepel, azoknál az okoknál lévő baleseti számok nem számottevőek, az elemzésnél nem mérvadók.

Megállapítottam, hogy a megállási kötelezettség baleseti ok nem releváns Budapesten.

Figyelemmel a kutatás eredményeire megállapítható, hogy a hatósági ellenőrző tevékenységet fokozni szükséges, de ezek mellett a tehergépjármű vezetők elméleti és gyakorlati képzését, ismételt továbbképzését is célszerű napirendre tűzni, de kizárólag a fenti baleseti okok figyelembevételével.

Budapesti tehergépjármű balesetek és azok megelőzése

A fővárosban más típusú tehergépjármű balesetek fordulnak elő, mint az ország más területein. A fővárosba érkező tehergépjármű forgalom általában egy főváros közeli logisztikai központból, ipari parkból érkezik a fővárosba, így ezeknél a baleseteknél a vezetési és pihenőidők be nem tartása általában nem jellemző, mivel nem hosszabb távokat vezetnek le a tehergépjármű vezetők. Természetesen a tranzitforgalomnál fordulnak elő olyan balesetek, melynél szerepet játszhat a járművezetői vezetési és pihenőidők be nem tartása, így a rendőrségi, vagy (és a) a közlekedési hatósági¹³ ellenőrzéseket ezen tranzit-útvonalakra érdemes szervezni. Tudomásul kell venni, hogy a túl hosszú járművezetési időszakok a járművezetők kimerültségéhez vezetnek¹⁴, a koncentrációjuk csökkenhet, ezért a járművezetői vezetési és pihenési időszakok betartása és betartatása elengedhetetlen a biztonságos közlekedés lebonyolítása érdekében.

Az igen nagy városi, nagyvárosi közúti forgalomban a szűk keresztmetszetű egyirányú utcák miatt a tehergépjárművek csak igen nehezen tudnak közlekedni, manőverezni, ami emeli a közlekedési baleseteknek a kialakulásának az esélyét. Minden évben történnek olyan súlyos sérüléssel, vagy baleseti halállal járó közúti közlekedési balesetek, ahol a hulladékbegyűjtést végző kukásautó üti el a saját hulladék begyűjtését, kukák ürítését végző rakodóit (kukásait). Itt nagyon fontos, hogy nem csak kizárólag a járművezető, hanem a rakodók is kapjanak megfelelő képzést a hulladékszállító járművek holtteréről, valamint a holtterfigyelő rendszerek beszerelését és alkalmazását is meg kell fontolni a hulladékbegyűjtést és hulladékszállítást végző tehergépjárműveknél, mert ezzel is hozzá lehet járulni a közúti közlekedési balesetek megelőzéséhez.

Tehergépjárművezetők tréningje

Tudomásul kell venni, hogy a tehergépjármű vezetőknek nem elég, hogy egyszer megszerezték a tehergépjármű vezetői engedélyt, a tehergépjármű vezetői jogosítvány, az adott járműkategóriára a vezetési jogosultságot, hanem folyamatos és rendszeres elméleti és gyakorlati továbbképzésükre is szükség van. A budapesti régióban tehergépkocsikat üzemeltető nagyvállalatoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a munkavállalóik, a járművezetők speciális, a tehergépjárművek biztonságos vezetéséhez szükséges továbbképzésben részesüljenek.

¹³ Budapesten a rendőrség mellett a Fővárosi Kormányhivatal végez ilyen ellenőrzéseket

¹⁴ URL 10

Rendszeresen kell tartani oktatásokat a járművezetőknek, és ha közúti közlekedési baleset történik, akkor a balesetet előidéző okokat is meg kell vizsgálni, valamint indokolt, hogy a balesetet előidéző okokra irányítva, valamint a balesetek további megelőzésére fókuszálva kapják meg a részükre szóló oktatást és továbbképzést a járművezetők.

A rendszeresen megszervezett továbbképzések és oktatások során a tehergépjármű vezetők kapják meg, azokat az ismereteket, amit már egyszer megkaptak a járművezetői engedélyük megszerzésekor, mert az ismeretek felfrissítése a jogszabályi változások miatt indokolt lehet. Viszont ne csak a vezetői engedély megszerzése előtt már megszerzett ismeretek felfrissítése, hanem a magyarországi és nemzetközi jogszabályok, előírások is kerüljenek napirendre a képzések során. A képzési tervekbe kerüljenek be olyan speciális vezetési technikák, mellyel meg lehet előzni a közúti közlekedési baleseteket.

A tehergépkocsivezetők hatékony továbbképzése érdekében Magyarországon már több, valós helyzeteket és szélsőséges időjárási körülményeket szimuláló gyakorlati tréninget, tanfolyamot is kidolgoztak, mely során a képzésben résztvevők megtanulják a holtterekre való odafigyelést, a biztonságos járművel való megállás módszerét, de a képzések összeállításánál alapvető elvárás, hogy a gyakorlati képzéseken kerüljenek elő a leggyakoribb baleseti okok, az elsőbbség meg nem adásából származó balesetek, az előzés szabályainak meg nem adása, vagy az irányváltotatásból adódó balesetekre történő reagálás is. A sebesség nem megfelelő alkalmazására, a relatív sebességtúllépés hatásának megtapasztalására is a legjobb a tanpályai élő szimuláció. Vannak társított feladatai is a gépjármű-vezetőknek, ilyen az elsősegély nyújtás egy-egy közúti közlekedési baleset során, az erre való felkészülés, de helyt kell tudnia állnia a járművezetőnek akár katasztrófa helyzetben is, pláne, ha veszélyes anyagot szállít a tehergépjárművel.

A képzés megtaníthatja a járművezetőket a holtterekre történő odafigyelésre a gyalogos balesetekre kiemelten figyelemmel. A közutakon a sávváltásra, a tehergépjárművel szűk helyen történő manőverekre és tolatásra. A képzés során a biztonság, a közlekedésbiztonság mindig legyen az első és legfontosabb szempont, nem szabad, hogy a képzés során baleset történjen, így a képzéseket megfelelő előre megírt protokoll, forgatókönyv szerint kell végrehajtani. A gyakorlati képzések végeztével a képzésen résztvevő gépjárművezetők úgy távozzanak képzésről, hogy kaptak egy üzenetet, hogy a tehergépkocsi vezetésekor mindig be kell tartani a sebességhatárokat és tekintettel kell lenni a közúti közlekedés más résztvevőire is, valamint a környezetvédelemért is tudnak tenni a járművezetés során.

A járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a tehergépkocsi megfeleljen az előírt biztonsági előírásoknak. A rendszeres tehergépjármű karbantartás növeli a tehergépjármű közúti biztonságát, valamint csökkenti a balesetek kialakulásának kockázatát. A felmerülő esetleges műszaki problémákra tudjon reagálni a tehergépjárművezető, ezért a műszaki ismeretek és a jármű karbantartásnak¹⁵ is a képzések fontos részévé kellene, hogy váljanak, mert ezen feladatok is hozzájárulhatnak a közúti közlekedésbiztonsághoz, a balesetek megelőzéséhez. Külön téma lehet a tréningeken az üzemanyag takarékoság, mely során olyan vezetési technikákat mutathatnak be a képzésben résztvevő járművezetőknek, mellyel csökkenthető a felhasznált üzemanyag, hiszen ezzel költségmegtakarítást tud elérni a szállítmányozó vállalat, valamint a környezetvédelemért, fenntarthatóságért is tud tenni ezzel a gépjárművezető, valamint közvetve a tehergépjárművet üzemeltető vállalat.

A technika fejlődése lehetővé tette a tehergépjármű szimulátorokkal végzett tréningeket, mely lehetőséget ad, hogy nem a valós éles helyzetben, hanem stresszmentes környezetben gyakoroljanak a gépjárművezetők¹⁶. Ez a képzési mód biztonságos, és költségkímélő, de ugyanakkor élethűen tudja visszaadni a valós közúti helyzeteket, ezért akár egy-egy közúti közlekedési balesetet követően, vagy éppen annak megelőzésére a szimulációs tréningeket is érdemes beilleszteni a tehergépjárművezetők továbbképzésébe.

A képzések mellett a gépjárművezetők mentális egészségére és a rendszere egészségügyi szűrésükre is fokozott hangsúlyt kell fordítani, mert a stressz, a kialvatlanság, valamint az elhízás¹⁷, valamint az egyéb ülőmunkával összefüggésben kialakuló megbetegedések összefüggenek ezzel a munkával.

¹⁵ URL 11

¹⁶ URL 12

¹⁷ URL 13

A rakományok rögzítése

A rakomány biztonságos rögzítése rendkívül fontos szerepet játszik a balesetek megelőzésében.¹⁸ Hozzájárul, hogy a közlekedés során maga a jármű, a tehergépkocsi, valamint maga a rakomány is stabil maradjon mindvégig a közúti közlekedés során, ne alakuljon ki instabilitás a jármű közlekedése során. A közúti közlekedésbiztonság sérülhet, ha nem történik intézkedés a megfelelő rakományrögzítésre.

Fontos, hogy a rakományok egyenletesen és szabályosan legyenek elhelyezve a tehergépjármű rakterében, mert a helytelenül elhelyezett szállítmány miatt is instabilitás alakulhat ki, a súlyeloszlás biztosítása alapvető követelmény a járműbe történő berakodás során. A rögzítőeszközök alkalmazását is helyesen kell elvégezni, azokat megfelelően kell feszesíteni, mert a hibásan végzett rögzítéssel is balesetveszély alakulhat ki. A hosszabb utak során kiemelt és rendszeres figyelmet kell fordítani arra, hogy nem mozduljon ki a rakomány, ennek ellenőrzésére az út során is figyelmet kell fordítani. Meg kell jegyezni, hogy még ha jól is van rögzítve a rakomány, megfelelő a rakomány súlyeloszlása, akkor is egy-egy nagyobb fékezés, esetleg vészfékezés vagy hirtelen valamilyen más vezetési manőver miatt újra kell ellenőrizni a rakomány rögzítését.

A főváros útjain rendszeresen történnek anyagi kárral vagy személyi sérüléssel, de akár baleseti halállal végződő közúti közlekedési balesetek, amikor a tehergépjárművek beszorulnak a magasságkorlátozó kapuk alá, vagy maguknak az úrszelvénybe belógó építményeknek, műtárgyaknak ütköznek, mert nem tartják be a magassági korlátozást a járművezetők, figyelmen kívül hagyják a magassági korlátozást jelző közúti táblák utasításait. Ezek a balesetek általában súlyos személyi sérülésekkel vagy jelentős anyagi károkkal járnak, magának a magasságkorlátozással védett építménynek, műtárgynak a súlyos károsodásával, valamint a mentéshez és a forgalom eltereléséhez/lezárásához szükséges idő hossza miatt is jelentős torlódásokkal járnak. A sérült szerkezetek helyreállítása érdekében általában további forgalomkorlátozásokra kell számítani.

Az AETR egyezmény

Az AETR¹⁹ egyezmény, vagyis az Accord Européen Transports Routiers egy 1970-ben Genfben aláírt nemzetközi szerződés, amely a nemzetközi közúti fuvarozást szabályozza. Magyarországon 2001. évben lépett hatályba a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai (AETR) kihirdetéséről szóló 2001. évi IX. törvénnyel.

Az AETR szabályokat abban az esetekben kell alkalmazni, ha az alábbi országokból indul a szállítás, vagy csak a fuvarozás érinti ezen felsorolt országok valamelyikét: Albánia, Azerbajdzsán, Belorusszia, Bosznia-Hercegovina, Grúzia, Macedónia, Moldávia, Montenegró, Oroszország, Örményország, Szerbia, Törökország, Ukrajna.

Az AETR egyezmény a nemzetközi közúti fuvarozásra vonatkozóan a járművezetők, a kocsikísérők és a jegyvizsgálók alsó korhatárával, a vezetési időkkal, az út megszakításokkal, pihenőidőkkel kapcsolatban ír elő szabályokat, valamint a tevékenységek rögzítését és az automatikus adatrögzítésre is előírást fogalmaz meg.

Az AETR egy fontos eszköz a közúti közlekedés biztonságának és hatékonyságának javításában. A szabályok betartása hozzájárul ahhoz, hogy a járművezetők frissek és kipihentek legyenek, ami csökkenti a balesetek kockázatát.

Ha viszont az Európai Unió országban, Svájcban, Liechtensteinben, Izlandon, valamint Norvégiában történik a közúti szállítás, akkor a 561/2006/EK rendelet határozza meg a tehergépjármű és autóbusz járművezetők vezetési és pihenő idejét.

Magyarországon a közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII.29) Kormányrendelet 3. számú melléklete határozza meg a vezetési és pihenőidők be nem tartásához kapcsolódó bírság összegét forintban.

¹⁸ Fülöp Ágnes – Fülöp Natasa – Major Róbert 2021

¹⁹ Az AETR az Accord Européen Transports Routiers francia szavakból álló mozaikszó

Az ADR a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállítása

Az ADR20 egyezmény a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról (Franciaul: „Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route”) szóló Európai Megállapodás, melyet 1957-ben írtak alá és Magyarország az Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai megállapodás kihirdetéséről szóló 1979. évi 19. számú törvényerejű rendelettel csatlakozott az egyezményhez. A Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai megállapodás A és B mellékletének kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló 20/1979. (IX. 18.) KPM rendelet írta elő a belföldi alkalmazását a belföldi szállításokra vonatkozóan. A veszélyes anyagot szállító jármű „olyan jármű, amelyet elején és hátulján narancssárga alapszínű, felirat nélküli vagy felirattal ellátott táblával jelöltek meg.”²¹

4. számú ábra. Feliratos veszélyességi bárca



Forrás: A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet

„Veszélyes anyagot szállító járművel behajtani tilos” (52. ábra), a tábla azt jelzi, hogy az útra veszélyes anyagot szállító járművel behajtani tilos;”²²

5. számú ábra KRESZ 52. ábra



Forrás: A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet

Tűzoltó készülékek a tehergépjárműveken

„A veszélyes anyagok jelenlétében történő kárelhárítások esetén kiemelt fontosságú, hogy a tűzoltók tisztában legyenek a munkavégzés speciális szabályaival, a rendelkezésre álló segédletek (veszélyes anyag beazonosító kézikönyvek, programok) gyors, megbízható használatával, valamint az azok által nyert információk értelmezésével, ami a biztonságos beavatkozás elengedhetetlen feltétele.”²³

A tehergépkocsikon, valamint a tehergépkocsiból és pótkocsiból, valamint nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvényen, amennyiben meghaladja a 3500 kg-ot, de legfeljebb 12 000 kg, akkor 1 db legalább 6 kg-os, ha meghaladja a 12000 kg-ot, akkor 1 db 12 kg-os, vagy 2 db 6 kg-os hordozható tűzoltó készüléket kell készenlétben tartani a járműtűz eloltására. A tűzoltó készüléknek, készülékeknek A, B és C tűzosztályú tüzek oltására alkalmasnak kell lenni, valamint szabványosnak és poroltóanyagúnak. A por oltóanyagú tűzoltó készüléket lehet helyettesíteni más oltóanyagú, de legalább azonos oltási teljesítményű hordozható tűzoltó készülékkel. A veszélyes anyagot közúton szállító járműre külön jogszabály írja elő, hogy milyen tűzoltó készüléket kell készenlétben tartani, azonban itt

²⁰ Az ADR a Accord Dangreuses Route francia szavakból álló mozaikszó

²¹ 1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelethez, I. Az úttal kapcsolatos fogalmak, sz)

²² A közúti közlekedés szabályairól szól 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet 14. § (1) bekezdés y) pont

²³ URL 14

is kell, hogy legalább az általánosságban a tehergépjárművekre vonatkozó tűzoltókészülék, készülékek készenlétben álljanak.²⁴

Kerékkitámasztó ék

Készenlétben kell tartani minden olyan járművön, amelynek megengedett legnagyobb össztömege a 35000 kilogrammot meghaladja két darab a jármű rögzítésére alkalmas kerékkitámasztó éket, melyeknek megfelelő méretűnek, olyannak kell lenniük, hogy egy személy is tudja azokat kezelni.²⁵

Tehergépjárművezetők közlekedésbiztonsági versenye, mint a balesetmegelőzés egyik eszköze

A tehergépjárművek közlekedésbiztonsági versenyei kiemelt lehetőséget nyújtanak a nehéz tehergépjárművek vezetőinek arra, hogy teszteljék elméleti ismereteiket a közlekedés- és közúti biztonságról, vezetési képességeiket különböző közlekedési helyzetekben. A versenyek során a helyezést elért tehergépjármű vezetők példaképpé válhatnak az adott közlekedésbiztonsági versenyt szervező, vagy a versenyre versenyző delegáló teherfuvarozást végző vállalatnál, mely a többi járművezetőre is ösztönzően hat az önképzés, szabálykövetés vonatkozásában.

A közlekedésbiztonsági verseny szervezésében fontos a résztvevők szakmai felkészültsége, az önképzés, de akár kifejezetten a közlekedésbiztonsági versenyre való szervezett felkészítés is. De nem szabad elmenni a tehergépjárművek műszaki állapota mellett sem, hiszen kifogástalan műszaki járművel, járművekkel szabad csak versenyt szervezni. Lehetőleg olyan új tehergépjárművel hajtsák végre a gyakorlati feladatokat az induló versenyzők, melynek vezetését tudja abszolválni. Jó helyszín lehet egy gyártót vagy forgalmazót felkérni erre, mint az típus kipróbálása és bemutatása végett is. Minden résztvevőnek meg kell felelnie a versenykiírásban meghatározott bizonyos feltételeknek, előírásoknak, többek között érvényes tehergépkocsi-vezetői engedéllyel kell rendelkezniük, nem lehetnek ittasak, és természetesen bódult állapot is kizáró ok a versenyből. Épp ezért, akár a rendőrség közreműködésével vagy a belső vállalati eszköz alkalmazásával a versenyek előtt érdemes alkoholteszteres ellenőrzésnek alávetni a versenyzőket. A közlekedésbiztonsági versenyre a zsűribizottságot kell felállítani, melyre tagoknak a rendőrségről, a közlekedési hatóságtól, katasztrófavédelemtől és a közútkezelőtől műszaki és jogi egyetemektől érdemes a kérdéskörrel foglalkozó szakembereket felkérni, akik majd verseny során pontozzák a versenyzők tudását, rögzítik az esetleges hibákat. Az elméleti tesztek lehetnek papír alapúak vagy számítógépes alapúak. A számítógépes tesztek előnye, hogy a kérdések keverhetők, így kizárható a csalás vagy másolás lehetősége, valamint a videós szituációs kérdések használata is biztosított lehet. A számítógépes teszt programok előnye még, hogy azonnal pontozzák a teszteket, az eredményeket összesíti a számítógép, valamint elkészíti a rangsort. A tesztek vegyíthetők a közúti közlekedési jogszabályok és a tehergépkocsi-vezetésre vonatkozó hazai és nemzetközi előírások ismeretére, az elsősegélynyújtásra és a környezeti fenntarthatóságra vonatkozó kérdésekkel.

A gyakorlati verseny feladatait több részre lehet osztani, különböző feladatokkal és szituációkkal. Lehet benne tanpályai és közúti vezetés is. Így a tanpályán valós vezetés, ezen belül úgynevezett manőverezési gyakorlati feladatok és speciális szimulált vesz-veszélyhelyzet helyzet gyakorlatok is lehetnek az alkalmazott versenyfeladatokban.

²⁴ A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 107. §

²⁵ A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 104. §

6. számú ábra 5 tengelyen – biztos kézzel tehergépjármű verseny



Forrás: <https://5tengelyen.hu/2023/09/25/rossz-ido-ide-vagy-oda-egy-biztos-a-magyar-kamionsoforok-iden-is-hasitottak-5-tengelyen/>

A versenyfeladatokra való felkészülés lehetővé teszi a tehergépjármű vezető versenyzők számára a különböző tehergépjármű vezetési készségek fejlesztését és elsajátítását. A verseny során a versenyzőknek nemcsak a versenyfeladat időre való teljesítése a cél, tehát, hogy ki tudja a leggyorsabban teljesíteni a pályát, hanem az is, hogy mennyire tudják minél kevesebb hibaponttal teljesíteni a gyakorlati pályát. Például a gyakorlati feladatok végrehajtása során a feldöntött, felborított terelőkúpok, jelzőoszlopok pontlevonással járhatnak. Ez erősíti a szabálykövetést a járművezetőknél és közlekedésbiztonsági üzenetet is megfogalmaz feléjük, de akár a többi tehergépjárművezető felé is, akik nézőként vesznek részt a versenyen.

Az ilyen közlekedésbiztonsági versenyek mellett érdemes még a verseny helyszínén közlekedésbiztonsági konferenciákat szervezni a versenyen nem induló, de nézőként jelen lévő munkatársaknak, meghívottaknak, melyre előadóként a rendőrség, közlekedési hatóság, az orvosi szakma, a katasztrófavédelem munkatársait, valamint közlekedéssel foglalkodó szakembereket érdemes meghívni előadónak.

A média meghívásával, majd a média munkatársai közreműködésével a közlekedésbiztonsági üzenetek továbbadhatóak a különböző társadalmi csoportoknak. Itt a gyalogos közlekedőket érintő holtter kérdésére gondolok, mely alapvető fontosságú lehet, mert ilyen jellegű személyi sérüléssel, baleseti halállal járó közúti közlekedési balesetek is előfordulnak a tehergépjárművek közlekedésénél. A közlekedésbiztonsági versenyek mellé szervezett rendezvényeken úgynevezett tehergépjármű holtter szimulátort is lehet bemutatni, ahol egy tehergépjármű körül be kell jelölni, hogy meddig tart a tehergépjármű holttere, itt a gyalogosok és a járművezetők figyelmét lehet felhívni a helyes és biztonságos közlekedésre, mert előfordulhat, hogy a tehergépjármű vezetője, a jármű holttere miatt nem észleli a holtterben lévő személyeket, vagy egyéb kisebb más járművet. A holtterben lévő személyek, járművek, tárgyak érzékelésére már több fejlesztés van²⁶, ezeket szintén be lehet mutatni a rendezvényeken.

7. számú ábra Holtter szimulátor



Forrás: <https://www.vezess.hu/vezetunk/2015/11/14/ezek-a-gyerekek-etveszelyes-helyen-a-holtterben-allnak/>

²⁶ URL 16

A versenyek mellé különböző közlekedésbiztonsággal foglalkozó innovációkat bemutató kiállításokat is lehet szervezni, ahol a jelenlévők az új típusú technikai fejlesztéseket tudják görcső alá venni, melynek szintén közlekedésbiztonsági jelentősége van.

A tehergépjármű balesetek megelőzésére, a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló rendőrségi ellenőrzések

Az Európai Közúti Közlekedésrendészeti Szervek Műveleti Csoportjának (ROADPOL) ellenőrzési terveinek megfelelően a buszok és tehergépjárművek ellenőrzését a magyar rendőrség a ROADPOL tagországokkal összehangolva egyszerre végzi. Az évente három alkalommal megszervezett, és egy-egy héten keresztül végrehajtott ellenőrzések során a társhatóságokkal együttműködve a vezetési és pihenőidők, a veszélyes áruk szállítását, a járművek műszaki állapotát ellenőrzik, a rakománybiztonságot, valamint okmányellenőrzést végez.²⁷ Az fővárosban ellenőrzéssorozatban az együttműködő társszervek is képviseltetik maguk, úgymint a Fővárosi Kormányhivatal Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztálya, a Budapesti Polgárőr Szövetség (BPSZ).

Szintén hasonló ellenőrzés a Disaster ADR ellenőrzés, melynek a szervezője az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság. Ezek az ellenőrzések a ROADPOL által szervezett ellenőrzésekhez hasonlóan szintén több napig tartanak. A közúti közlekedésbiztonságra fókuszáló ellenőrzéssorozatban a fővárosban a katasztrófavédelem, a rendőrség és a Fővárosi Kormányhivatal Fővárosi Közlekedésfelügyeleti Főosztálya vesz részt. Ezeknek az ellenőrzéseknek a célja az illegális, rejtett veszélyes közúti szállítmányoknak a kiszűrése a közúti forgalomból. A végrehajtott ellenőrzéseknek köszönhetően nő a közúti közlekedésbiztonság.²⁸

Konklúzió

A tehergépjárművek által okozott közúti közlekedési baleseteket a nagyvárosi és a nagyvárost elkerülő hatékony forgalomszervezéssel, a főbb baleseti okokra irányuló hatósági ellenőrzésekkel lehet visszaszorítani.

Ez mellett gondolni kell, már a tehergépjármű vezetők képzésénél a balesetmegelőzési lehetőségekre. A rendszeres, akár évente megszervezett tréningek szintén hozzájárulhatnak a közúti közlekedési balesetek csökkentéséhez, a tehergépjármű forgalom biztonságos lebonyolódásához. Ezen túl a többi közlekedő megszólítása is szükséges, mivel a holtér kérdését együttesen tudják megoldani az utakon a közlekedők.

Irodalomjegyzék

- Fülöp Ágnes – Fülöp Natasa –Major Róbert, A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban HVG ORAC 2021. Bp.
- Kőhalmi László – Felföldi Péter A közúti közlekedés biztonságának újragondolása a komplementer rendészet vonalán, Közbiztonsági Szemle 2023. IV. évfolyam 1. szám

Jogforrások

- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5) KPM-BM együttes rendelet
- A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet

Internetes források

- URL 1: A szállítás, raktározás ág hozzájárulása a GDP volumenének éves változásához, Központi Statisztikai Hivatal honlapja <https://ksh.hu/s/helyzetkep-2022/#/kiadvany/szallitas> Letöltve: 2024. 01. 11
- URL 2: Üzemanyagcella, hidrogénhajtás előadásvázlat, 5. számú slide, Készítette: Erős János Széchenyi István Egyetem Győr, 2017

²⁷ URL 18

²⁸ URL 19

- http://www.sze.hu/~jager/Megujulo_energiak/Megtanuland%C3%B3_El%C5%91ad%C3%A1sok/%C3%9Czemanyagcella,%20hidrog%C3%A9nhajt%C3%A1s2.pdf Letöltve: 2024. 01. 09
- URL 3: 24.1.1.27. A tehergépjárművek száma összesség szerint, KSH által közzétett adatok, Központi Statisztikai Hivatal honlapja https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0027.html Letöltve: 2024. 01. 07
 - URL 4: 24.1.2.2. A közúti gépjárművek száma vármegye és régió szerint, KSH által közzétett adatok, Központi Statisztikai Hivatal honlapja https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html Letöltve: 2024. 01. 07
 - URL 5: https://www.budapestkozut.hu/wp-content/uploads/2020/08/2016_Budapestkozut.pdf Letöltve: 2024. 01. 04
 - URL 6: Teherforgalom, Budapesti Közlekedési Központ <https://bkk.hu/utazasi-informaciok/auto-teherforgalom/teherforgalom/> letöltve: 2024. 01. 04
 - URL 7:Közlekedés az Európai Unióban, Bevezetés, Szerző: Zsolnay Tamás, Kiadó: Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma <https://www.bmeip.hu/download/engemiserint/Kozlekedes%20az%20EUBan.pdf> Letöltve: 2024. 01. 04
 - URL 8: A behajtási hozzájárulás ügyintézésének menete és költségei <https://www.budapestkozut.hu/teherforgalom/ugyintezes-menete/> Letöltve: 2024. 01. 03
 - URL 9: Nehéz tehergépkocsik előzési tilalma, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium PPT. 5. slide https://2010-2014.kormany.hu/download/c/31/10000/nehez_tehergepkocsik_elozesi_tilalma.pdf Letöltve: 2024. 01. 09
 - URL 10: Driver fatigue in European road transport, Katrin Vitols, Eckhard Voss, 2021.<https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2021/05/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report.pdf> Letöltve: 2024.01. 10
 - URL 11: Truck Safety: Preventing Accidents with Trucks and Trailers, University of Idaho, IX. oldal, Tom Karsky, AK Jaussi <https://nasdonline.org/1678/d001578/truck-safety-preventing-accidents-with-trucks-and-trailers.html> Letöltve: 2024. 01.10
 - URL 12: Pótkocsiskamion-szimulátor tréning tanulóknak, Közlekedéstudományi Intézet képzési ismertetője <file:///C:/Users/User/Downloads/potkocsis-kamion-szimulator-trening-tanuloknak-ismerteto.pdf> Letöltve: 2024. 01. 09
 - URL 13: Priority safety and health issues in the road transport sector Report for discussion at the Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector (Geneva, 12–16 October 2015), Geneva 2015. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---ector/documents/publication/wcms_400598.pdf Letöltve: 2024. 01. 09
 - URL 14:Közlekedéssel összefüggő tűzoltósági feladatok és a fejlesztés lehetőségei, 12. oldal, Bérczi László <https://www.vedelem.hu/letoltes/anyagok/335-kozlekedessel-osszefuggo-tuzoltosagi-feladatok-es-a-fejlesztes-lehetosegei.pdf> Letöltve: 2024. 01. 08.
 - URL 15: Rossz idő ide vagy oda, egy biztos: a magyar kamionsofőrök idén is hasítottak 5 tengelyen, 5 tengelyen – biztos kézzel <https://5tengelyen.hu/2023/09/25/rossz-ido-ide-vagy-oda-egy-biztos-a-magyar-kamionsoforok-iden-is-hasitottak-5-tengelyen/> Letöltve: 2024. 01. 09
 - URL 16: [Blind spot detection for heavy commercial vehicles](https://www.bosch-mobility.com/en/solutions/assistance-systems/blind-spot-detection-cv/) <https://www.bosch-mobility.com/en/solutions/assistance-systems/blind-spot-detection-cv/> Letöltve: 2024. 01. 10
 - URL 17: <https://www.vezess.hu/vezetunk/2015/11/14/ezek-a-gyerekek-eletveszelyes-helyen-a-holtterben-allnak/> letöltve: 2024. 01. 17
 - URL 18: ROADPOL Operation Truck & Bus 1 <https://www.roadpol.eu/index.php/calendar-dates/69-roadpol-truck-bus-2> Letöltve: 2024. 01. 12
 - URL 19: Veszélyesáru-szállítási ellenőrzési akció az ország közútjain. Belügyminisztérium Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság <https://katasztrofavedelem.hu/29/hirek/244206/veszelyesaru-szallitasi-ellenorzesi-akcio-az-orszag-kozutjain> Letöltve: 2024. 01. 09
 - URL 20: https://www.gkicenter.hu/kisaru/veszlyessgi_brckkal_trtn_megjells.html Letöltve: 2024. 01. 0

Czövek Csaba- Mészáros Gábor
Közlekedési árnyak a magyar jog útvesztőjében
Traffic shadows in the labyrinth of Hungarian law

Absztrakt

Tanulmányunk célja, hogy rávilágítsunk az emberek egy része által használt, egyre szélesebb körben elterjedő elektromos rollereket érintő problémákra, amely ezen mikromobilitási eszközökkel való közlekedés során ütközik ki leginkább. Ezen eszközök jelenlegi szabályozatlansága, és az ebből adódó, hatóságok közötti eltérő álláspontok - melyek a különböző jogértelmezések miatt alakultak ki - kutatásra inspiráltak. Kutatásunk első felében az átlagemberekkel töltöttünk ki online kérdőívet az elektromos rollerrel történő közlekedéssel kapcsolatban. Kutatásunk második felében pedig olyan rendőrökkel készítettünk szakinterjúkat, akik munkájuk során intézkedtek ezen eszközökkel közlekedő személyekkel szemben. Kutatásaink rávilágítanak a jelenlegi helyzetre, mely jogalkotó részéről fennálló hiányosságok tükrében a közlekedésben résztvevők számára óriási probléma forrása. A jelenlegi helyzet orvoslására egy komplex jogszabályi rendszert dolgoztunk ki, mely során tanulmányoztuk azon országok szabályozását ezen mikromobilitási eszközökkel kapcsolatban, ahol szabályzásra kerültek.

Kulcsszavak: roller, mikromobilitási eszköz, elektromos roller, elektromos roller, baleset

Abstract

In our study we aim to shed light on the problems affecting the increasingly widespread electric scooter used by a part of the people, which are most evident when traveling with these micromobility devices. The current lack of regulation of the above instruments and the resulting differing positions between the authorities - which arose due to different legal interpretations - inspired us to research. In the first half of our research, we asked ordinary people to fill an online questionnaire about traveling by electric scooter. In the second half of our research, we conducted interviews with police officers who took action against people using these devices during their work.

Our research sheds light on the current situation, which, in view of the deficiencies on the part of the legislator, is the source of a huge problem for those participating in transport.

To remedy the current situation, we developed a complex legal system, during which we studied the regulations of the countries in relation to these micromobility devices, where they were regulated.

Keywords: scooter, micromobility device, electric scooter, e-scooter, accident

Bevezetés

Az urbanizáció következtében a közlekedési eszközök jelentős átalakuláson mennek keresztül, melynek következtében újfajta közlekedési eszközök jelennek meg. Ez többek között a klímavédelemnek, valamint a turisztikának is köszönhető.¹

Ezeket együttes összefoglaló néven mikromobilitási eszközöknek nevezzük, melybe bele tartoznak az elektromos rollerek, egykerekű elektromos kerékpárok, hoverboardok, elektromos gördeszkák. Ezek az eszközök kis méretűek, melyek alacsony sebességgel is képesek közlekedni, mely egyfajta egyéni közlekedésnek számít városon belül.²

A fent felsorolt okok miatt az emberek körében a mikromobilitási eszközök az elmúlt időben egyre népszerűbbek, mert általuk a tömegközlekedés kiváltható lett, ezáltal az ember kényelemérzete, valamint az időtől való függetlenség megmaradt.³ Megjelenésük, egyre szélesebb körben történő elterjedésük, valamint használatuk miatt közlekedésbiztonsági problémák forrásává váltak. Ezen tényt tovább erősíti, hogy a mikromobilitási eszközök, ezen belül az elektromos roller, valamint ezen eszközzel történő közlekedés jogi szabályozása elmaradt.

¹ Ambrus et al. 2020

² Felföldi, 2021

³ URL1

Cikkünkben röviden feltárjuk, hogy hogyan történt (történik) az elektromos roller hatályos normákba történő „bepreéselése” a jogalkalmazók részéről, valamint ismertetjük az általunk alkotott véleményeket, álláspontokat. Bemutatásra kerül ezen eszközök általunk alkotott definíciója, továbbá az, hogy hol helyeznénk el a jogalkotó helyében az elektromos rollert a járművek között, illetve hogyan alakítanánk ki a szabályozását.

További célunk ezen eszközök olyan aspektusokból történő vizsgálata, melyek a gyakorlat számára elgondolkodtatóak lehetnek, és persze nem utolsó sorban hasznosnak bizonyulhatnak.

Elektromos rollerek környezetvédelmi szempontból

„A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra.”⁴

A közlekedés terén újonnan megjelent eszközök közé sorolható a polymobil, a nitro scooter, az e-scooter, a hoverboard, a segway. Városaink látkepeinek részei lettek ezek az eszközök, melyek a mikromobilitás szimbólumai, amelyek a tömegközlekedés zsúfoltságának terheit próbálják csökkenteni.⁵ Ezen eszközökkel közlekedve egyre többen hagyják hátra a gépjárműveiket, ezáltal egyfajta környezettudatos életmódra hívják fel a figyelmet.⁶ De valóban környezetkímélő ezen eszközök megjelenése, vagy csak tévhit?

Franciaországban a Montréal Polytechnique Szén-dioxid-semlegesség Kutatóközpont tanulmányt készített az elektromos roller környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban. A tanulmány rávilágít arra, hogy a második generációs elektromos roller használata hatszor több szén-dioxid kibocsátást jelent kilométereként, mint például ugyanez a távolság megtétele metróval. Hozzá tették azonban, hogy ez csak harmada a fosszilis energiával közlekedő gépjárművek károsanyag-kibocsátásának. Az elektromos roller környezetre gyakorolt negatív hatása főként a gyártása során keletkező üvegházhatású gázokból ered. A környezetre gyakorolt negatív hatásai a szerkezeti elemeken, az akkumulátoron, valamint a vázon jelennek meg. További kutatásokat végeztek a Párizsi Földtani Fizikai Intézet munkatársai, akik azt vizsgálták, hogy a folyókba dobott elektromos rollerek milyen hatással vannak a környezetre. Azzal kapcsolatban pontos információval nem rendelkezünk, hogy ezen eszközök akkumulátorai hogyan korrodálódnak a víz alatt. Hozzá tették, hogy az eszközök alkatrészei nikkelt, ólmot és higanyt is tartalmaznak kis mennyiségben, melyeknek rossz élettani hatásai vannak. Problémát jelentenek a nanorészecskék melyek fémeket tartalmaznak, amelyek a vízbe jutva az élő szervezetbe bekerülhetnek.⁷ Jól látható, hogy az elektromos rollerrel kapcsolatban megoszlanak a vélemények környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban is. Van, aki szerint ez egy alternatív közlekedési eszköz, melynek az ökológiai lábnyoma jóval kisebb, mint az autóké, de van olyan társaság, ami azt állítja, hogy az elektromos roller nem biztos, hogy a legjobb alternatív megoldás.⁸

Elektromos rollerrel kapcsolatos álláspontok

A jogalkalmazók körében vitatott az elektromos roller jogi megítélése. (Nagyon ingoványos talaj, melyről mindenki más irányba lép.) A rendőrség a hatályos jogi normák soraiból a segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt olvassa ki.⁹ Az ügyészség álláspontja, értelmezése szerint nem lehet segédmotoros kerékpár, ugyanis az a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (II. 5.) KPM–BM

⁴ Irk, 2011

⁵ URL2

⁶ Skorka, 2018

⁷ URL3

⁸ Szemere et al. 2023.

⁹ ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztályának 29000/21125-1/2018.ált. számú és az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Igazgatásrendészeti Főosztályának 29000/21901-2/2017.ált. számú állásfoglalás egyeztetett álláspontja

együttes rendelet (továbbiakban KRESZ) szerint az valóban jármű, az elektromos roller pedig nem szerepel a jogszabályban.¹⁰

A járásbírók ítéletei egymástól teljesen ellentétesek: van, ahol gyalogként és van, ahol segédmotorkerékpárként tekintenek rá. Van olyan törvényszéki ítélet, mely szerint az azzal közlekedő gyalogosnak számít. A Kúria értelmezése szerint viszont gépi meghajtású járműnek minősül.¹¹

Hogy miért ennyire eltérőek az álláspontok, az vélhetően a jogértelmezésben keresendő. Nagyon fontos lenne, hogy ezen eszközökkel kapcsolatban megszülessen egy jogszabály, mely szabályozná ezeket az eszközöket, mely során a rendőrség el tudná kezdeni az ezen eszközökkel közlekedők ellenőrzését, ezáltal a szabályszegők kiszűrését.¹²

Elektromos rollerrel történt baleset

Arra vonatkozóan, hogy az elektromos rollerek megjelenése óta hazánkban mennyi baleset történt elektromos rollerrel, valamint a balesetek kimenetelével, súlyosságával kapcsolatban releváns információval a Központi Statisztikai Hivatal adatállománya nem rendelkezik.

Magyarországon a rendőrkapitányságokon az elektromos rollerrel történt baleseteket vagy segédmotorkerékpáros, vagy kerékpáros, vagy gyalogos balesetként rögzítik a statisztikában, de van, ahol egyáltalán nem vezetnek erről nyilvántartást. Nem is lehetett adatokat publikálni korábban a témában, mivel a rendőrség is csak 2024. január elseje óta a statisztikai adatok pontosítása érdekében kezdte el használni ezeket a meghatározásokat:

„Motoros roller: legalább kétkerekű, egy tengelyén kormányozott, a rajta utazó egy személyt (vezető) kizárólag állva szállításra tervezett, motoros meghajtású jármű, amelynek sebessége gázkarral vagy egyéb vezérlő eszközzel szabályozható.

Kis teljesítményű motoros roller: olyan motoros roller, amelynek tömege legfeljebb 35 kg, meghajtó motorjának névleges teljesítménye legfeljebb 1000 W, és sík úton, önerőből 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes.

Nagy teljesítményű motoros roller: olyan motoros roller, amely nem felel meg a kis teljesítményű motoros roller fogalmának.”¹³

Jelenleg is folyamatban van a közlekedési jogszabályok felülvizsgálata, melynek határideje 2025.03.31., ami azonban még nem az új szabályok hatályba lépésének időpontja, hanem az új jogszabálytervezetek elkészítésének a határideje.¹⁴ A hatálybalépés tervezett ideje 2026.01.01., addig nem várható, hogy a mikromobilitási eszközöket jogszabályban szabályozzák.

Nemzetközi kitekintés

Az elektromos roller nem csak hazánkban népszerű, hanem külföldön is. Népszerűségét ugyanúgy, mint nálunk, viszonylag könnyed elérhetősége, gazdaságossága és az elektromos roller megosztók elterjedése jelenti. Ezek az eszközök a kényelmesek, gyorsak, biztosítják a városon belüli rugalmas közlekedést. Népszerűségük miatt rengetegen használják, emiatt máshol is felüti a fejét a velük kapcsolatos probléma. Nem csak Budapesten, hanem a vármegyék székhelyein, valamint Franciaországban, Németországban is problémát jelentenek, többek között az elektromosroller-megosztók tulajdonát képező, bérlők által hátrahagyott elektromos rollerek.¹⁵

További probléma a csendességük, gyorsaságuk, az elsőbbségi szabályok, valamint a kanyarodási szabályok gyakori megsértése. Az eszközök a számuk növekedésével a közlekedésben egyre gyakoribb

¹⁰ Legfőbb Ügyészség Nyomozás Felügyeleti és Vádelőkészítési Főosztály, 2020

¹¹ URL4

¹² Major et al. 2020.

¹³ URL5

¹⁴ A Kormány 1091/2024. (IV. 3.) Korm. határozata a közlekedési szabályrendszer átfogó felülvizsgálatával, valamint az új KRESZ-szel összefüggő feladatokról

¹⁵ Felföldi, 2020.

tényezők, ennek köszönhetően növekvő tendenciát mutatnak azon konfliktushelyzetek, melyek olykor balesetet eredményeznek.

Ahhoz, hogy megpróbáljuk megalkotni a helyes szabályokat az elektromos rollerrel kapcsolatban, célszerű lenne a környező országok szabályozásait tanulmányozni, melyek során a megfelelő konzekvenciákat leszűrve megalkotásra kerülne a mikromobilitási eszközök helyes szabályozása. Ezeknek köszönhetően mások hibáiból tanulva könnyen létrehozható lenne a helyes képlet, melynek legfontosabb eleme a közúti közlekedés során a biztonság, ami védelmet jelent a közlekedők számára.¹⁶

Elektromos rollerrel szabályozásával kapcsolatban felmerülő kérdések

Azon kérdések, melyekre véleményünk szerint szükséges lenne a jogalkotónak választ adnia, többek között, a következők:

- mi az elektromos roller fogalma, minek számít az elektromos roller,
- szükséges-e vezetéséhez vezetői engedély, hány éves kortól és milyen vezetési jogosultság lenne szükséges az eszköz vezetése során,
- milyen műszaki feltételeknek kellene a közúti közlekedése során megfelelni,
- hol, hogyan, miként lehet ezen eszközzel közlekedni,
- milyen személyi és tárgyi feltételek lennének szükségesek,
- milyen szabályok vonatkoznának rá a közúti közlekedés során,
- illetve szükséges-e valamilyen biztonsági felszerelés a közúti közlekedése során.

Kutatás statisztikai eredményi

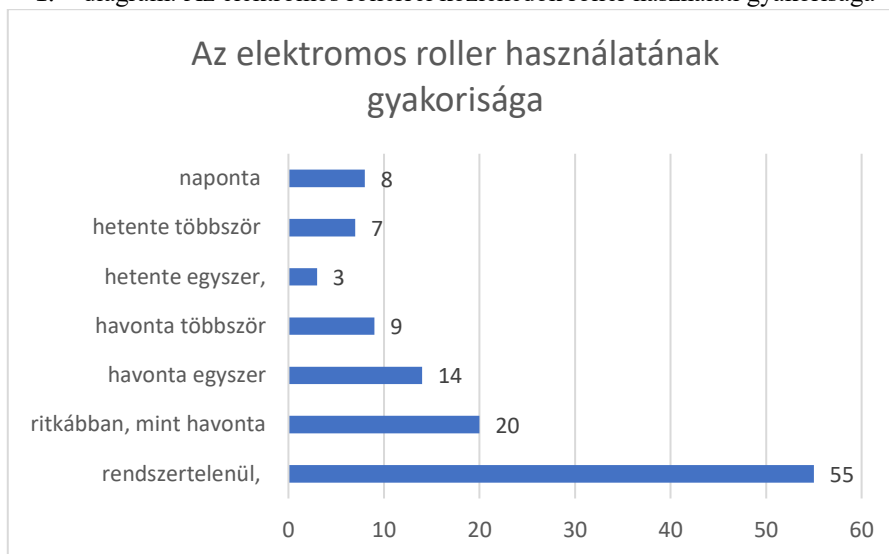
Az elektromos rollerek használata

Kutatásunk első részében online kérdőíves vizsgálatot végeztünk az elektromos rollerek használatával kapcsolatban. A kérdőíves vizsgálat során a Google Forms felmérés-adminisztrációs szoftverét használtuk. A kérdőíves vizsgálat 2023.08.22. és 2023.08.30. közötti időintervallumban történt. A kérdőívet a Facebook közösségi hálózat oldalán tettük elérhetővé. A megadott időszak során 470 fő töltötte ki az online kérdőívet.

A kérdőíves felmérésben résztvevő személyek közel negyede, 24,7%-a már használt elektromos rollert, amely 116 főt jelent. Az elektromos roller használatának gyakoriságát illetően a válaszadók 11,7%-a (55 fő) rendszertelenül, 4,3%-a (20 fő) ritkábban, mint havonta, 3%-a (14 fő) havonta egyszer, 1,9%-a (9 fő) havonta többször, 0,6%-a (3 fő) hetente egyszer, 1,5%-a (7 fő) hetente többször, valamint, 1,7%-a (8 fő) naponta használ elektromos rollert. (1. diagram)

¹⁶ Mészáros, 2017

1. diagram: Az elektromos rollerrel közlekedők roller használati gyakorisága



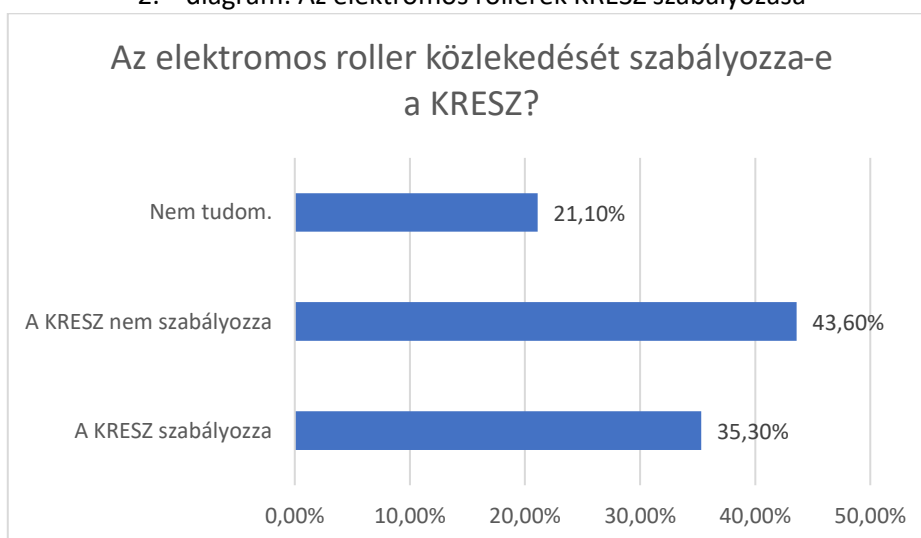
Forrás: Szerző saját adatai

A számok is egyértelműen bizonyítják, hogy az emberek körében mennyire népszerű az elektromos roller. Ezen mikromobilitási eszköz elterjedéséhez, valamint népszerűségéhez a rollermegosztók is nagyban hozzájárultak, és a számok a jövőben vélhetően növekvő tendenciát fognak mutatni. Nem csak a bérlemények, hanem a saját tulajdonban lévő elektromos rollerek is egyre nagyobb számban lesznek jelen az utakon. Az adatok alapján sokan arra a következtetésre juthatnak, hogy ezáltal a balesetek száma is növekvő tendenciát mutat majd. Ez a feltevés nem feltétlen fedi a valóságot, mert a járműpark növekedése nem feltétlen eredményezi a baleseti számok emelkedését.¹⁷

Az online kérdőívet kitöltők 6,8%-a rendelkezik saját tulajdonú elektromos rollerrel. A válaszadók 58,5%-ának van lakóhelyén elektromos rollermegosztó szolgáltatás, 8,1%-ának nincs tudomása arról, hogy a lakóhelyén van-e elektromosroller-megosztó szolgáltatás.

A válaszadók 35,3%-a szerint a KRESZ szabályozza az elektromos rollerrel való közúti közlekedés szabályait. A megkérdezettek 43,6%-a szerint a KRESZ nem szabályozza az elektromos rollerrel történő közlekedést a közúton, továbbá 21,1%-nak nincs erről információja. (2. diagram)

2. diagram: Az elektromos rollerek KRESZ szabályozása

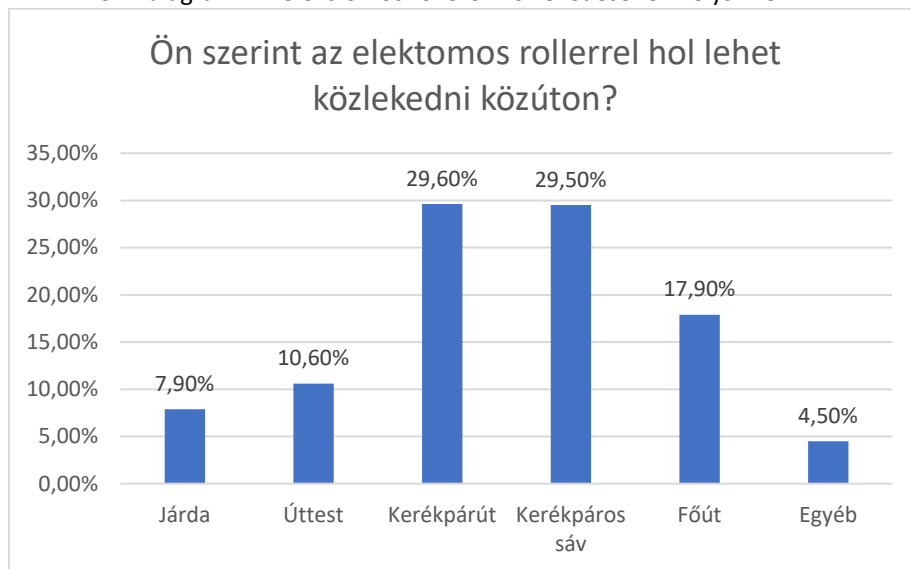


Forrás: Szerző saját adatai

¹⁷ Major, 2021

Kutatásunk során ez egy sarkalatos kérdés volt, mivel arra voltunk kíváncsiak, hogy az emberek mennyire vannak tisztában a jelenlegi szabályozatlansággal. A válaszadók harmada úgy véli, hogy a KRESZ tartalmazza az elektromos rollerekre vonatkozó szabályokat, összességében pedig több, mint a válaszadók fele (54,4%) nem, vagy rosszul tudta, a szabályozást. A KRESZ-ben az elektromos roller nem szerepel a II. függelékében, így pontos jogi megítélése vita tárgyát képezi. Sokan úgy vélik, hogy attól, mert nem szerepel a függelékben a jogszabályokat az élethez kell alkalmazni, egy fajta flexibilitást követve, így a meglévő kategóriákban kell elhelyezni.

3. diagram: Az elektromos rollerek közlekedésének helyszíne



Forrás: Szerző saját adatai

A 3. diagram megmutatja, hogy arra a kérdésre, hogy közúton hol lehet közlekedni elektromos rollerrel a válaszadók 7,9%-a a járdát, 10,6%-a az úttestet, 29,6%-a a kerékpárutat, 29,5%-a kerékpáros sávot, valamint 17,9%-a a főutat jelölte meg. A kitöltők között megoszlik a vélemény azzal kapcsolatban, hogy ezen eszközök hol közlekedjenek. A szavazók többsége úgy véli, hogy a kerékpárosok által használt útfelületeken lenne a legjobb helye, ami a jelenlegi gyakorlat alapján is ésszerű javaslat. A legtokéletesebb megoldás vélhetően az lenne, hogy az elektromos rollerrel közlekedők részére egy teljesen új útfelületet létesítenének, de ez az úthálózat ismeretében lehetetlen.

A kutatásban résztvevő személyek 59,1%-a, vagyis 278 fő gondolja úgy, hogy szükség lenne valamilyen típusú védőfelszerelésre az elektromos roller használatakor a közúti közlekedés során. A válaszadók 58%-a szerint a bukósisak, 19%-a szerint a könyökvédő, 18%-a szerint a térdvédő, 2,5%-a szerint a védőruházat (overál, csizma, kesztyű) lenne a legmegfelelőbb védőfelszerelés a közúti közlekedés során elektromos rollerezés közben.

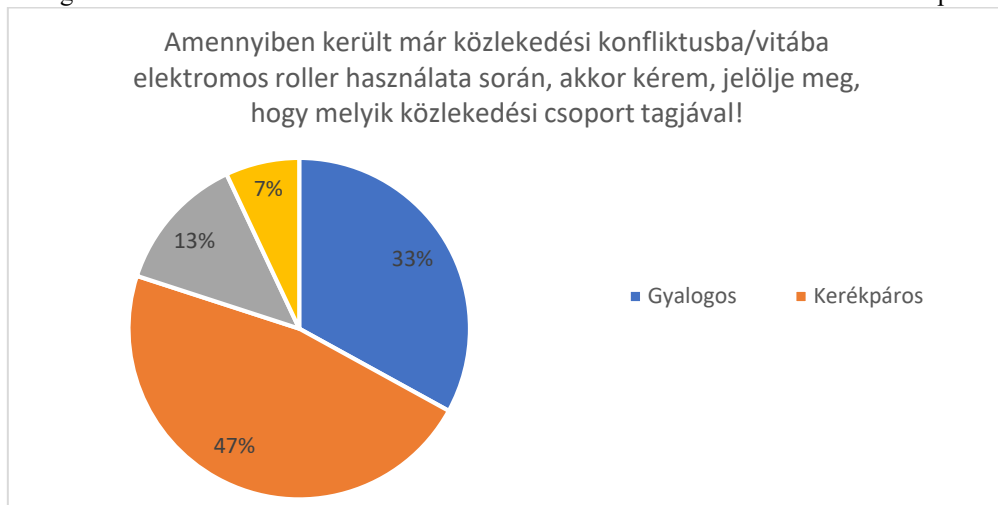
Az elektromos rollert korábban használó személyek 6%-nak (7 fő) már volt közlekedési balesete az elektromos roller használata során. Közülük 4 fő dologi (anyagi káros), 2 fő könnyű sérüléses (8 napon belül gyógyuló), valamint 1 fő súlyos sérüléses (8 napon túl gyógyuló) balesetet szenvedett az elektromos roller használata során.

Az online kérdőívet kitöltő személyek 78,1%-a (367 fő) szerint nem fogyaszthat, 12,1%-a (57 fő) szerint pedig fogyaszthat alkoholt az elektromos roller használója a közúti közlekedést megelőzően. A megkérdezett személyek 9,8%-nak (46 fő) nincs tudomása erről az információról. Az elektromos rollert már használó személyek 5,9%-a (7 fő) már közlekedett ittas állapotban a közúton.

A közlekedés biztonságát tekintve örömteli, hogy a megkérdezettek többsége úgy gondolja, hogy a védőfelszerelés ezen eszközök közlekedése során szükséges. A jövőben, ha csak a nemzetközi szabályozásokat nézzük, több ország a védősisakot, mint kötelező felszerelést előírja, melyet a magyar jogalkotónak mindenképpen figyelembe kellene vennie az új közlekedési szabályok megalkotásakor. Az ittasággal kapcsolatban csak azzal lehet egyetérteni, hogy nem lenne szabad ittasan vezetni a közúti

közlekedésben elektromos rollert sem. Ezen álláspontot a Kúria döntése is megerősíti, mely korábban kifejtésre került.

4. diagram: Közlekedési konfliktus az elektromos rollert használók és a közlekedési csoportok között



Forrás: Szerző saját adatai

Az elektromos rollert használó személyek 13%-a már került közlekedési konfliktusba, amikor az elektromos rollert használta, 33%-a gyalogossal, 47%-a kerékpárossal, 13%-a gépkocsival, valamint 7%-a egyéb közlekedési csoport tagjával került közlekedési vitába. (4. diagram) Ez az adat egyáltalán nem meglepő, hiszen az elektromos rollerek egyre népszerűbbek az emberek körében, a szabályozatlanság miatt gyakran kerülhetnek váratlan közlekedési szituációba, más közlekedők számára nem várt helyeken bukkannak fel. Az, hogy a legtöbb konfliktus a kerékpárosokkal van, nem meglepő, hiszen az elektromos rollereket a kerékpárosok által használt útfelületeket használják a legtöbben. Ezután legnagyobb számban a gyalogosokkal kapcsolatos konfliktus helyzetek alakulnak ki, melyeknek oka a járdán való közlekedésre vezethető vissza, ahol a gyalogos nem számít gyorsabb közlekedőre, még akkor sem, ha az a jogszabály szerint nem egyértelműen azonosítható járműnek. Ezt követően a gépkocsikkal kapcsolatos konfliktushelyzetek a leggyakoribbak, melyek az útesten történő megjelenésre vezethetők vissza.

A kutatás statisztikai eredménye – Szakértői interjúk

Az elektromos roller jogi helyzete a szakemberek feladat-ellátási területén

Kutatásunk első részében szeretnénk volna választ kapni arra, hogy az ország különböző illetékességi területén dolgozó szakemberek meglátása szerint minek minősül az adott illetékességi területükön az elektromos roller és az azzal közlekedő személy.

A szakemberek válaszaikból az derült ki, hogy eltérőek a nézőpontok az elektromos rollerrel és az azt vezető személlyel kapcsolatban. Az eltérő álláspontok nem meglepőek, itt is visszaköszön a hatóságok álláspontjai közötti eltérés problematikája.

Másrészt szeretnénk volna azzal kapcsolatban is információt kapni a szakemberektől, hogy az egyes munkahelyeken milyen eljárási rend vonatkozik az elektromos rollerrel közlekedő személyre.

Az interjúalanyok elmondása alapján jól látható, hogy nincs egy egységes eljárási rend az elektromos rollerrel közlekedőkkel szemben. Itt azért említést kell tenni azzal kapcsolatban, hogy az Országos Rendőr-főkapitányság (továbbiakban ORFK) adott ki ezen eszközökkel közlekedő személyekkel szemben történő eljárási rendet, melyet nem minden kapitányság követ. Ennek a legfőbb oka a törvényességi felügyeletet végző ügyészségnek az ORFK-tól eltérő álláspontja, melyhez az egyes kapitányságoknak igazodniuk kell. További ellentétet szülnek a járásbíróságok közötti, sokszor

egymásnak ellentmondó ítéletek, amit a rendőrségnek figyelembe kellene vennie. Ha valaki ezeket nyomon követi, megérti, mekkora zavart okoz a szabályozatlanság hiánya.

Arra vonatkozóan is kerestük a választ, hogy az adott szakemberek a járműveken belül, mely kategóriába sorolják az elektromos rollert. A megkérdezett szakemberek 44,5%-a segédmotoros kerékpárként, 44,5%-a nem tartja járműnek, 11%-a beépített erőgép által hajtott járműveként tekint az elektromos rollert.

Közlekedési szakemberek tapasztalatai

A megkérdezett szakemberek több, mint fele helyszínelt már olyan balesetet, amely során az elektromos rollerrel közlekedő személy volt a balesetben érintett.

Ezen balesetek jól tükrözik, hogy az elektromos rollerrel közlekedő személyek a kerékpárosok által használt útfelületeket veszik igénybe. Ezt a tényt az empirikus kutatásunk során tapasztaltak is megerősítik. Ebből természetesen az adódik, hogy a kerékpárutat igénybe vevő kerékpáros személyekkel lesz konfliktusa az elektromos rollereseknek, illetve kerékpárút és útkereszteződésnél pedig a gépkocsikkal.

Megvizsgáltuk, hogy a szakemberek az említett esetekben milyen minősítésben intézkedtek az elektromos rollerrel kapcsolatban a baleset során, valamint azt, hogy az adott intézkedéseket mely norma alapján hajtották végre.

Ezen eseteknél ismét megmutatkoznak az eltérő álláspontok. Itt ismét jól látható és érezhető a szabályozás hiánya. A megkérdezettek közül volt, aki az esetet egy rendőri jelentéssel lezárta mely során az iratanyag irattárba került, volt, akinél az elektromos rollerest gyalogos személyként minősítette és eszerint folytatta le az eljárást, volt, akinél segédmotorkerékpárosként minősítette az esetet és e szerint folytatta le az eljárást. Ezen esetek nem csak az eljáró rendőröknek, ügyészeknek, hanem a bírónak is nagy fejtörést okoztak, melyet a jelenlegi szabályozatlanság okoz. Ezért is lenne fontos minél hamarabb a jogszabály megalkotása, ugyanis ez a jogalkalmazóknak, valamint a döntést meghozóknak nagy segítséget jelentene.

A szakemberek többsége szerint a lakóhelyükön az elektromos rollerek elterjedése egyre gyakrabban okoz valamilyen típusú közlekedési konfliktust a közlekedés többi résztvevőjével szemben, legyen szó akár a gyalogosokról, a kerékpárosokról, motorkerékpárosokról vagy gépkocsivezetőkről. A közlekedési vita kialakulása nem véletlen, hiszen a közúti közlekedésben egyre magasabb számban vesznek részt az emberek saját tulajdonú vagy elektromosroller-megosztó szolgáltató által bérelt eszközökkel.

A szakemberek mindegyike említést tett arról, hogy az elektromos rollerrel közlekedő személyek, amikor a balesetben voltak érintettek, akkor semmilyen típusú védőfelszerelést nem alkalmaztak. Úgy gondoljuk, hogy a balesetek tapasztalatai alapján nagyon fontos lenne legalább a védősisak alkalmazása. Egy esetleges balesetnél a sérülés fokának csökkentésénél jelentős szerepe lenne ezen biztonsági eszköznek.

Kutatásunk harmadik részében a szakértők véleményére, előremutató javaslataira voltunk kíváncsiak. Elsősorban az érdekelt bennünket, hogy mit gondolnak a szakemberek arról, hogy mely eljárási rend, illetve jogi megítélés lenne helyes az elektromos rollerrel közlekedő személlyel szemben.

A szakértői interjúalanyok egyöntetűen egymástól függetlenül arra az álláspontra jutottak, hogy a jelenlegi szabályozatlanság hosszútávon tarthatatlan. A jelenlegi helyzet ellen a jogalkotónak minél hamarabb meg kell alkotni azt a jogszabályt mely az elektromos rollert szabályozza. A szakértői interjúk alanyai egyértelműen megfogalmazták, hogy a KRESZ-ben nevesíteni kellene a fogalmát, valamint a járművek közötti elhelyezését. Ezt követően ugyanebben a jogszabályban rögzíteni kellene a velük kapcsolatos szabályokat. Ha ez megtörténne, akkor a különböző nézetek megszűnnének és kialakulna a helyes szabályozás.

Javaslat a probléma megoldására

Álláspontunk szerint a legfontosabb lenne az elektromos roller elhelyezése az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 1-es számú függelék II. közúti járművekkel kapcsolatos fogalmai között, azaz a fogalmának meghatározása, és ezzel nem szabad várni a kormányhatározatban meghatározott időpontig. A probléma kiemelten fontos, szabályozása már így is éveket késett.

Véleményünk szerint az elektromos rollerre az alábbi fogalom meghatározása illene: Az elektromos roller olyan üléssel nem rendelkező gépi meghajtású jármű, melynek legalább kettő vagy több kereke van, melyet a vezetője valamely tengelyén kialakított kormány segítségével kormányoz. A beépített erőgéppel nem rendelkező rollerekkel közlekedő személyek gyalogosnak minősülnek.

Az elektromos rollert a fogalma alapján a jármű felosztása tekintetében járművek között, azon belül a gépjárműveknek nem minősülő motoros járművek között kellene egy teljesen önálló pontként elhelyezni, mint a segédmotor kerékpárt és lassú járművet.

Ezek alapján, ahol a jogalkotó a KRESZ-ben járműveket említ, mint például a rendőr jelzései, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek, elindulás stb. ezen paragrafusok rendelkezései lennének az irányadók.

A sebességre a KRESZ rendelkezéseit tartanánk irányadónak azzal a módosítással, hogy a KRESZ 26. § d.) pontot elektromos roller kifejezéssel egészítsen ki. Ugyanezen elven kiindulva további módosítást igényelne KRESZ 13. § (1) bek. e.), i.), i/1.), pontjai ezáltal a KRESZ 26. §-ában foglaltak irányadók lennének. Itt arra gondolunk, hogy a kerékpárúton közlekedő elektromos rolleres nem mehetne gyorsabban 30 km/h-nál, vagy gyalogos és kerékpárúton 20 km/h-nál.

A KRESZ-ben a következő módosításokat kellene még létrehozni: meg kellene alkotni az elektromos rollerrel behajtani tilos közúti jelzőtáblát, melyet a KRESZ 14.§-ában kellene elhelyezni. További kiegészítésre szorulna elektromos roller kifejezéssel a KRESZ 18. § (9) bekezdése, (10) bekezdése, 34. § (9) bekezdése, 36.§ (8) bek. be.) pontja, 39/A § (1) bekezdése a.) pontja, 40. § (3) bekezdése, 40. § (9) bekezdése és a 48. § (9) bekezdés.

Az elektromos roller vonatkozásában egy teljesen új paragrafust kellene létrehozni KRESZ 54/A.§-ában, melynek címe „Elektromos roller” lenne.

Külön jogszabályban le kellene fektetni azon műszaki paramétereket, melyek a biztonság alapját képeznek, ezek megléte nélkül a közúti forgalomban nem vehetnének részt. Ezeket a műszaki előírásokat fontos lenne külön paragrafusokban rögzíteni.

Ami mindenképpen szükséges elem lenne az elektromos rollereken: a fék, első, hátsó lámpák megléte. Fontos lenne továbbá a kerekek méretének meghatározása. További fontos műszaki feltétel a fék megléte, melyeket egymástól külön kellene működtetni. Releváns része lenne a szabályozásnak a kormány mérete, valamint azokon lévő stabil fogást biztosító műanyag részek, illetve az első és hátsó kerék központjainak távolsága, illetve az eszköz minimum és maximum tömegének kijelölése.

Nem hagyható el az irányjelző berendezés esetleges beépítése, illetve a hangjelző berendezés csengő vagy kürt formájában. Nem szükséges, de biztonság részét képezi a kerekeken a prizmak megléte. Az általunk felsorolt műszaki feltételeknek mindképpen meg kellene felelniük egy közlekedésben résztvevő elektromos rollernek.

A következő tisztázandó kérdés, hogy az elektromos rollerek vezetése milyen életkor betöltését követően lenne lehetséges. Úgy véljük, hogy ezen eszközöket a 14. életév betöltését követően lehessen csak vezetni. A jármű használatát azonban nem csak életkorhoz, hanem vezetői engedélyhez is kellene kötni, úgy, mint például Ausztriában.

Az urbanizáció nem csak az új közlekedési eszközök megjelenésében, hanem új kategóriák létrehozásában is jelentkezik. „Továbbá a járművezető-képzés megújulása során figyelni kell arra, hogy a jövőben új jármű-kategória bevezetésére kerül sor”.¹⁸

Megjegyezni kívánjuk, hogy itt nem feltétlenül az AM nemzetközi kategória szintű képzésre gondolunk. Úgy véljük, hogy az elektromos rollerrel kapcsolatban a legjobb megoldás egy új nemzeti kategória létre

¹⁸ Irk, 2008

hozása lenne, például „R” néven. E kategória megszerzésének előfeltétele KRESZ ismereti képzés, illetve sikeres vizsga lehetne.

Elképzelésünk szerint sikeres vizsgát követően egy plastik kártya formájában megkapná a vizsgázó azt az okiratot, mely feljogosítaná az elektromos roller vezetésére (felkerülne a nyilvántartási rendszerbe). Ez több okból lehet fontos. Ha az elektromos roller vezetője rendelkezne vezetői engedéllyel, a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXXVIII. törvényben foglaltak teljes mértékben vonatkoznának rá. Az okmány elvételével kapcsolatos szabályok szintén kötelezőek lennének az elektromos roller vezetőjére, így például itt a vezetésnél ettől a kategóriától el lehetne tiltani.

Megfontolandó, hogy a 2023-ban bevezetett honvédelem tantárgy mellett a nemzeti tantervben a KRESZ is hangsúlyosabban szerepelne a jövőben. Lehetőséget kell biztosítani az elektromos roller vezetéséhez szükséges kategória megszerzésére, ezzel is javítva a közlekedési kultúrát. A tantervben, nem csak a gyalogosokra, kerékpárosokra, segédmotor kerékpárokra vonatkozó részt kellene oktatni, hanem teljes egészében a KRESZ-t. Ezen ismeretek megszerzése a későbbiek folyamán egy nemzetközi kategória megszerzését is nagyban elősegítené. Azon járművezetők részére, akik bármely nemzetközi kategóriával rendelkeznek, az új nemzeti kategória bejegyzése automatikusan megtörténne, ahogy az AM kategória jelenleg is mindig bejegyzésre kerül.

Az elektromos rollerre vonatkozó szabályokat a KRESZ-ben egy új paragrafus alatt kellene szabályozni a kerékpáros és segédmotorkerékpáros rendelkezés után. E paragrafus – részletesen kifejtve - az alábbi rendelkezést tartalmazhatná a kerékpárra vonatkozó bekezdések alapján:

(1) Elektromos rollerrel a kerékpárúton, a kerékpársávon a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg ezek hiányában úttest jobb széléhez húzódva egy sorban kell közlekedni.

(2) Elektromos rollerrel a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni nem szabad. Az elektromos rollerrel közlekedő személynek a rollerrel le kell szállnia és azt tolva - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.

(3) Elektromos rollerrel éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni, ha az elektromos rolleren előre fehér-, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát és fényvisszaverőt helyeztek el.

(4) Elektromos rollerrel éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni lakott területen kívül, ha az elektromos rollert vezető személy fényvisszaverő mellényt (ruházatot) visel.

(5) Tilos személyt szállítani; elektromos rollerhez oldalkocsit, valamint egyéb vontatmányt kapcsolni; elektromos rollert más járművel, illetőleg állattal vontatni; elektromos rolleren oldalra kinyúló, előre vagy hátra kinyúló, a vezetőt a vezetésben akadályozó vagy a személy- és vagyonbiztonságot egyébként veszélyeztető tárgyat szállítani; elektromos rollerrel állatot vezetni.

(6) Az olyan helyen, ahol a kijelölt gyalogos átkelőhelyen kerékpáros átvezetés nincs ott az elektromos rollerről le kell szállni és a gyalogos szabályok szerint kell e kijelölt gyalogos átkelőhelyen átkelni.

(7) A gyalog- és kerékpárúton az elektromos rolleres a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.

(8) Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, a kétkerekű kerékpároknak a kerékpárúton vagy a gyalog- és kerékpárúton kell közlekedni. Ha a lakott területen a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki és az úton kerékpár nyomot (158/k. ábra) is kijelöltek - ha a közúti jelzésekből más nem következik - a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.

(9) Az elektromos rollerrel történő közlekedés során csak úgy lehet a közúti közlekedésben részt venni, hogy a vezető védősisakot használ.

Véleményünk szerint a legjobb megoldás az elektromos rollerek közlekedésének elkülönítése lenne, mely során a kerékpárosokhoz hasonlóan egy olyan útfelületet kapnának, ahol szinte csak ők közlekedhetnek, de ezt a jelenlegi helyzetben sajnos kivitelezhetetlennek tartjuk.

Ezen szabályok megjelenésével az elektromos rollerrel történő közlekedés a jelenlegi helyzetet orvosolná. Bár a szabályok nem lennének szigorúak, de az olyan eszközök vezetőivel szemben, akik jogsértő magatartást követnek el, jogszerűen fel lehetne lépni.

Fontos lenne továbbá egy nyilvántartó rendszer kidolgozása, csakúgy, mint a gépjárművek esetében a beazonosítás érdekében, mely a hatósági jelzés alapján történik. Ezen eszközöket egy külön hatósági jelzéssel kellene ellátni. A németek - ahogy láthattuk - matricát helyeztek fel az elektromos rollerre, mely nagyon jó megoldás, de ezenkívül javasolható a matricához tartozó forgalmi engedély bevezetését is. A matrica alapján az eszközöket már be lehetne azonosítani, fel lehetne tüntetni a járműre vonatkozó adatokat, úgymint a roller teljesítménye, súlya, szerepelnének a jármű tulajdonosának személyes adatai (neve, lakcíme).

A matrica alkalmazása megoldaná a biztosítási kérdést is, mert a kötelező gépjármű felelősség biztosításba be is lehetne vonni. 2024. július 16-tól az elektromos rollereket részben bevonták a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás körébe, ami azonban további problémákat vet fel. A legfőbb probléma, hogy nem definiálták ezeket az eszközöket, hanem kiegészítették a gépjármű fogalmát az alábbi résszel: *”amelynek legnagyobb tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-t, vagy legnagyobb saját tömege meghaladja a 25 kg-t és legnagyobb tervezési sebessége a 14 km/h-t”*.¹⁹ Ezzel az elektromos rollerek egy része „gépjárműként” belesik a kötelező biztosításra kötelezett járművek körébe. Azonban a gépjármű fogalmába a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet alapján a segédmotoros kerékpár sem tartozik bele (az ellentmondás a segédmotoros kerékpárra is igaz), így az elektromos rollerek sem eshetnének a gépjármű kategóriába, különösen nem a kötelező biztosításnál meghatározott feltételekkel (gépi meghajtású nem gépjármű lenne a helyes kategória). A biztosítás meglete viszont egyfajta biztonságot nyújt mind az elektromos rollerrel történő közlekedők számára, mind a közlekedés többi résztvevője részére, az esetlegesen okozott kár így pedig már megtéríthető.

A jogalkotónak tehát minél előbb cselekednie kell ezen a téren, hogy elkezdjük helyreállítani azokat a rossz beidegződéseket, melyeket az elmúlt évek szabályozatlansága okozott, és megtenni a szükséges jogi lépéseket annak érdekében, hogy ezek a közlekedési árnyak előléphessenek a fényre. Nem lehet várni egy majdani lehetséges teljesen új KRESZ szabályozásra, amely legkorábban 2026-ban lépne életbe. A jogi szabályozással a rendőrség (és minden más hatóság) is el tudná látni feladatát, mely az ellenőrzésben, felügyeletben, egyéb eljárásokban nyilvánulna meg.²⁰ Ennek bekövetkeztéig pedig híres magyar költőnk, Petőfi Sándor ismert versének címével zárnánk gondolatainkat az elektromos roller vonatkozásában: „Minek nevezzetek?”

Irodalomjegyzék

- Ambrus István – Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában: a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. Magyar jog 67: 1 pp. 1-12., 12 p. 2020
- Felföldi Péter: Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In Marton Zs., Németh K., Pelesz P. & Péter E. (Szerk.), IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet (pp. 120-129). Pannon Egyetem. 2020
- Felföldi, Péter: Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten. Belügyi Szemle, 69 (7). pp. 1239-1259. 2021 <https://doi.org/10.38146/BSZ.2021.7.9>
- Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság, mint a globális világ része. Belügyi szemle 2011/10.p.5. (2011).
- Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság, stressz, sebesség. Tanulmányvezető: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa, 2 pp. 6-8, p.3. 2008
- Major Róbert: A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében. Belügyi Szemle, 69(2), pp.105-119. 2021 <https://doi.org/10.38146/BSZ.SPEC.2021.2.6>

¹⁹ 2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról 3.§ a) 10.

²⁰ Mészáros, 2017

- Major, Róbert – Mészáros, Gábor: Thoughts on Road Traffic Control. Internal Security 12: 2 pp. 313-319. 2020
- Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai. In: Gaál, Gyula & Hautzinger Zoltán (szerk.) A határrendészettől a rendésztudományig Pécs, Magyarország: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport pp. 239-246. 2016
- Mészáros Gábor: A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig. Belügyi Szemle , 65(3), pp.54-66. . (2017). <https://doi.org/10.38146/BSZ.2017.3.4>
- Skorka Tamás: Elektromos roller: járda vagy úttest? Új magyar Közigazgatás 13: 1 pp. 19-24. 2018
- Szemere Dorottya – Iványi Tamás: Elektromos rollerek fogyasztói megítélésének vizsgálata a három rétegű üzletimodell-vázson segítségével. Vezetéstudomány 54: 9 pp. 74-87. 2023

Felhasznált jogforrások

- 2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról
- 2012.évi C. tv. a Büntető törvénykönyvről
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
- 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
- A Kormány 1091/2024. (IV. 3.) Korm. határozata a közlekedési szabályrendszer átfogó felülvizsgálatával, valamint az új KRESZ-szel összefüggő feladatokról
- Legfőbb Ügyészség Nyomozás Felügyeleti és Vádelőkészítési Főosztály megbízott főosztályvezető ügyésze NF.3992/2020/2-I. számú állásfoglalása
- ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztályának 29000/21125-1/2018.ált. számú és az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Igazgatásrendészeti Főosztályának 29000/21901-2/2017.ált. számú állásfoglalás egyeztetett álláspontja

Internetes források

- URL1: Real-time lane classification and accident detection for safer micromobility Morros, Josep Ramon^{1*}, Broquetas, Antoni², Mateo, Alex³, Puig, Jordi⁴, Davins, https://www.researchgate.net/publication/377181363_Realtime_lane_classification_and_accident_detection_for_safer_micromobility (letöltve 2023.08.10.)
- URL2: Factors Influencing the Pedestrian Injury Severity of Micromobility Crashes Almudena Sanjurjo-de-No ¹, Ana María Pérez-Zuriaga ^{2,*} and Alfredo García ² <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/19/14348> (letöltve 2023.08.14.)
- URL3: <https://raketa.hu/lehet-hogy-megsem-olyan-kornyezetbarat-az-elektromos-roller-mint-hittuk> (letöltve 2023.08.14.)
- URL4: Kúria 2.Bfv.442/2022/5 <https://jogkodex.hu/doc/7289274>
- URL5: <https://kreszvaltozas.hu/hir/balesetek-mikromobilitasi-eszkozokkal/> (letöltve 2024.08.28.)