

**IV. TURIZMUS ÉS BIZTONSÁG
NEMZETKÖZI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA**

**IV. TURIZMUS ÉS BIZTONSÁG
NEMZETKÖZI TUDOMÁNYOS KONFERENCIA**

TANULMÁNYKÖTET

**PANNON EGYETEM
NAGYKANIZSAI KAMPUSZ
2020**

A konferencia tudományos bizottságának tagjai:

Dr. Birkner Zoltán, Dr. Ernszt Ildikó, Dr. Gaál Gyula, Dr. Janza Frigyes
Dr. habil. Hautzinger Zoltán, Dr. Jaskó Szilárd, Dr. Lőrincz Katalin,
Dr. Mátyás Szabolcs, Prof. Dr. Michalkó Gábor, Dr. Németh Kornél,
Dr. Németh József, Dr. Péter Erzsébet, Dr. Raffay Ágnes, Dr. Tóth-Kaszás Nikoletta

A konferencia szervezőbizottságának tagjai:

Dr. Birkner Zoltán, Dr. Bíró Ildikó, Dr. Ernszt Ildikó, Dr. Fehérvölgyi Beáta,
Dr. Formádi Katalin, Dr. Holzinger Tibor, Dr. Janza Frigyes, Dr. Jaskó Szilárd, Dr. Pozsgai Emília,
Dr. Skrop Adrienn †, Marton Zsuzsanna, Dr. Németh József, Dr. Németh Kornél,
Dr. Péter Erzsébet, Dr. habil. Pintér Gábor, Dr. Rodek Nóra,
dr. Tokodi Panna, Dr. Tóth-Kaszás Nikoletta

A konferencia fővédnöke:

Dr. Felkai László,
közigazgatási államtitkár, Belügyminisztérium, Közigazgatási Államtitkárság,
a Belügyi Tudományos Tanács elnöke

A konferencia szervezőbizottságának elnöke:

Dr. Németh Kornél
Intézetigazgató, egyetemi docens
Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz
Alkalmazott Gazdálkodástani Intézet

A konferencia szervezésében közreműködő szervezetek:

Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza
Kanizsa Felsőoktatásáért Alapítvány
Rendőrség Tudományos Tanácsa
Magyar Rendészettudományi Társaság
MTA CSFK Földrajztudományi Intézet
Magyar Turisztikai Ügynökség Zrt.
MTA Veszprémi TB Kommunikáció Munkabizottsága

A kiadványt szerkesztette:

Marton Zsuzsanna, Dr. Németh Kornél,
Pelesz Pelbárt, Dr. Péter Erzsébet
Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz,
Alkalmazott Gazdálkodástani Intézet

2020

Lektorálta:

Dr. Ernszt Ildikó, Prof. Dr. Fórizs Sándor, Marton Zsuzsanna, Dr. Mátyás Szabolcs,
Dr. Németh József, Dr. Németh Kornél, Dr. Péter Erzsébet,
Dr. Raffay Ágnes, Prof. Dr. Sallai János

ISBN 978-963-396-132-2

Új kihívások a rendészettudomány területén I.	7
Prof. Dr. Sallai János - A rendészettudomány XXI. századi kihívásai	8
Dr. Kovács Gábor - A szervezeti kultúra vezetői befolyásolásának elmélete és gyakorlata.....	19
Dr. Vári Vince - A civil szféra az állam és a rendészet.....	29
Dr. Sófi Gyula – Dr. Farkas Johanna - A fiatalkori pszichopátiás vonások legfőbb jellegzetességei és rendészeti vetületei.....	42
Dr. Molnár Katalin - Fiatal rendészettudomány – Fiatal kutatók?	55
Cieleszky Péter - A rend eszméje.....	64
Czizner Zoltán - A svéd megoldás és előzményei: az erőszakos bűnözés 34 pontos intézkedési csomagja.....	72
Budavári Árpád - A közfoglalkoztatás, rendészeti célú megvalósítása Dunaújvárosban	82
Új kihívások a rendészettudomány területén II.	92
Dr. Sivadó Máté - Vietnámi drogmaffia Magyarországon	93
Dr. Budaházi Árpád - A műszeres vallomásellenőrzés jelene és jövője.....	101
Fazakas Katalin – Felföldi Péter - Az alacsony haladási sebesség és a járműállomány hatásai a közlekedési balesetekre	109
Felföldi Péter - Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon.....	120
Harkai Dorina – Felföldi Péter - A pilóta nélküli légitársaságok alkalmazási lehetőségei a közszolgálatban	130
Fibiné Babos Barbara - Reziliencia a rendészetben	144
Szabó Lajos - Biztonságérzet és biztonság tudatosság	152
Dr. Gárdonyi Gergely - Turista a bűnügyi helyszínen.....	167
Dr. Hegyaljai Mátyás - Nigériai bűnözés Olaszországban - rendészeti válaszok	174
Dr. Molnár Ákos - Piactisztítás és innováció	182
A turizmus aktuális kérdései, fenntartható turizmus	188
Sütő Attila - A turizmus szektor magyarországi éghajlati sérülékenységvizsgálatának módszertani keretei és a vízparti üdülturizmus példája	189
Dr. Czira Tamás – Fejes Lilian - Nemzetközi klímamodell adatbázisok hasznosíthatósága a turizmus szektor éghajlati kitettségének vizsgálatában, hazai és nemzetközi összehasonlításban... 200	
Dr. Varga Zoltán - Molnárné Csákvári Tímea - Fenntartható turizmus	210
Karakasné Dr. Morvay Klára – Dr. Erdélyi Éva - Az élelmiszer, mint veszélyes hulladék..... 220	
Kemény Kitti – Karakasné Dr. Morvay Klára - Fenntartható megoldások iránti kereslet és kínálat változása a rendezvény szervezésben	232
Dr. Rodek Nóra – Jakab Bálint – Marton Zsuzsanna – Dr. Ernszt Ildikó - CSR szemléletű vezetés és a szállodai minőségmenedzsment kapcsolata	241

Jakab Bálint – Dr. Harshavardhan Reddy Kummitha – Dr. Rodek Nóra - Minőségi szállodákhoz minőségi minősítő rendszerek	249
Dr. Kovács Szilvia – Kovács Fanni – Dr. Péter Erzsébet - A hazai kisállatturizmus jelenlegi helyzetének felmérése állattartók körében	257
Dr. Kovács Szilvia – Kovács Fanni – Dr. Péter Erzsébet - Állatbarát szálláshelyek felmérése a Balaton térségében	266
Komáromy Márk - Az önkéntes egészségpénztárak egészségturizmusban rejlő lehetőségei	273
Dr. Németh Kornél – Dr. Péter Erzsébet - Klímaváltozás hatásai a mindennapokra és a szabadidőeltöltési szokásokra.....	279
Dr. Péter Erzsébet – Dr. Németh Kornél – Lelkóné Tollár Ildikó – Dr. Keller Krisztina – Dr. Tóth-Kaszás Nikoletta - Ahol megelevenednek a mesék – A TELE-KA-LAND Mesepark hálózat látogatói értékelése	288
Göllény-Kovács Nikolett – Dr. Péter Erzsébet – Katona Andrea - Jövedelem-kockázat kezelése egyes dunántúli vállalkozások esetén	301
Pásztor Márta Zsuzsanna – Pető István – Béres-Virág Ágnes - TDM szervezetek a web 2.0 világában	307
Dr. Péter Erzsébet – Dr. Németh Kornél – Göllény-Kovács Nikoletta – Katona Andrea – Lelkóné Tollár Ildikó - Kockázatesztelés fogyasztói szemmel -utazáshoz kapcsolódó prevenciók magatartás.....	315
A turizmusbiztonság aktuális kérdései	324
Dr. habil. Christián László – Thieme-Eső Milan - Az újraértelmezett biztonság hatása a szállodák védelmére	325
Dr. Ritecz György - Turizmus és a terrorizmus az újabb számok tükrében	332
Dr. Németh József – dr. Tokodi Panna - A turizmus és az egészségügyi biztonság összefüggései	341
Dr. Mátyás Szabolcs - Ankara turizmusbiztonsága egy utazó rendőrtiszt szemszögéből	350
Sebesi Petra – Oláh Péter Károly - Az online utazási iroda elméleti definíciójának hazai kutatása	360
Jamrik Péter–Mentőöv - vízbiztonsági prevenciók program a balatoni turizmus fejlesztése érdekében	371
Dr. Péter Erzsébet – Dr. Németh Kornél - Posztolás veszélyei a turizmusban – Mennyit ér egy Like?.....	385
IT Security, IT in Tourism	393
Dr. Orbán József - Deep Learning for the Tourism Safety and Security	394
Kulcsár Dániel – Dr. Skrop Adrienn † - Dr. Jaskó Szilárd – Face Recognition in The Service of Tourism Security	402
Hiezl Kitti – Dr. Gyurácz-Németh Petra – Privacy preferences of Gen Z in technology-based service use	407

Tourism and Security	414
Dr. Raffay – Danyi Ágnes – Dr. Banász Zsuzsanna – Péter Alexandra – Local People’s and Second Home Owners’ Opinion on Calmness and Public Safety as Settlement Characteristics and as Impacts of Tourism in the Balaton Region.....	415
Hager Chaker – Dr. Ásványi Katalin - CSR values and activities of Green Hotels in Hungary.....	428
Dr. Kovács István - The Hungarian Formula One Grand Prix and the prostitution in Mogyoród....	439
Szabó László András - Tourism and security. Development and balance.....	451
Marton Zsuzsanna – Dr. Ernszt Ildikó – Women on Tour – Safety and Security in the Focus...	458
Marton Zsuzsanna – Dr. Ernszt Ildikó – Dr. Birkner Zoltán - Destroying General Health Condition on Holiday – Tourism Safety Perspectives.....	466
Dr. Ernszt Ildikó – Marton Zsuzsanna – Dr. Rodek Nóra - The Safety and Security Issues of Overtourism.....	474
Katona Andrea – Göllény-Kovács Nikoletta – Dr. Németh Kornél – Dr. Péter Erzsébet - Data Security and the Transformation of Employee Roles in the Fourth Industrial Revolution	483

Előszó

A világban zajló negatív események hatására a turisztikai iparág szereplői egyre több, a korábbiakban soha nem tapasztalt kihívásokkal találják magukat szemben. A biztonság megteremtése és fenntartása kulcsfontosságú feladatként jelenik meg a szektorban, melynek tudományos, empirikus kutatásokon alapuló vizsgálata nélkülözhetetlen. Ezen indítatásból immáron negyedik alkalommal került megrendezésre a Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusza, a Kanizsa Felsőoktatásáért Alapítvány, a Magyar Turisztikai Ügynökség, a Rendőrség Tudományos Tanácsa, a Magyar Rendészettudományi Társaság, az MTA Veszprémi Területi Bizottság Kommunikációs Munkabizottsága és az MTA CSFK Földrajztudományi Intézete közös szervezésében a „Turizmus és Biztonság” elnevezésű nemzetközi tudományos konferencia 2019. december 3-án.

A biztonság megteremtése vagy éppen fenntartása kulcsfontosságú feladatként jelenik meg a szektorban, melynek tudományos, empirikus kutatásokon alapuló vizsgálata nélkülözhetetlen. Fontos, hogy napjaink sokasodó kihívásaira tudományosan is megalapozott gyakorlati válaszokat adhassunk. A rendezvény előadói és látogatói számadatai, a tárgyalt témakörök évről-évre való bővülése, a témában megjelent minőségi publikációk egyre nagyobb rangra emelik az eseményt és fókuszba helyezik a témakör jelentőségét, fontosságát. A 2019. évi konferencia délelőtti programjának plenáris előadásai jogi, kormányzati, szolgáltatói, rendészeti szervek nézőpontjából közelítették meg a turizmusbiztonság témakörét, ahol 6 előadást hallhattak a résztvevők. A rendezvény délután szekcióülésekkel folytatódott, mely során négy magyar és két nemzetközi, angol nyelvű szekcióban közel 70 előadás hangzott el a következő témakörökben: új kihívások a rendészettudomány területén; a turizmusbiztonság aktuális kérdései; a turizmus aktuális kérdései, fenntartható turizmus; korszerű információs technológiák és kapcsolódó biztonsági kérdések szerepe, jelentősége a turizmusban.

A minden év december első hetében megrendezésre kerülő esemény előadói névsora, a lefedett témakörök folyamatosan színesedtek az elmúlt évek során, így elmondható, hogy a rendezvény mára a szűkebb és a tágabb témakörrel foglalkozó szakemberek fontos találkozási pontjává nőtte ki magát.

Nagykanizsa, 2020. április 16.

Dr. Németh Kornél
A Konferencia Szervező Bizottságának Elnöke
Intézetigazgató, egyetemi docens
Pannon Egyetem Nagykanizsai Kampusz
Alkalmazott Gazdálkodástani Intézet

Az alacsony haladási sebesség és a járműállomány hatásai a közlekedési balesetekre

Fazakas Katalin¹ – Felföldi Péter²

¹rendőr tisztjelölt – Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar – ²okl. közlekedésmérnök, szaktanár – Nemzeti Közszolgálati Egyetem-Rendészettudományi Kar
¹⁻²Budapest 1083, Üllői út 82.

e-mail cím: katalin.fazakas18@gmail.com, felfoldi.peter@uni-nke.hu

Napjainkban egyre felkapottabb az indokolatlanul lassan haladás kérdésköre. Kinek mit jelent? Létezik egyáltalán ilyen fogalom? A téma megítélése szubjektív jellegű, hiszen amíg az egyik járművezetőnek tényleges indoka lehet a lassú közlekedésre, addig a másik szerint a lassúság teljesen indokolatlan. Emellett górcső alá vettük a magyar közúthálózatot, a hazai járműállományt, szót ejtettünk az ezekkel kapcsolatos javaslatainkról, de említésre került az a kényes téma, hogy célravezető lenne-e a vezetői engedély életkorhoz kötöttsége. Az emberi magatartást, a járművezetés körülményeit, az okokat, a miérteket körbejárva készítettük el a két fő részre bontható tanulmányt, mely igyekszik a címben is megnevezett aktuális témákat boncolgatni.

Kulcsszavak: haladási sebesség, járműállomány, közlekedés, balesetek

1. Bevezetés és irodalmi áttekintés

A jelen cikk alapját szolgáló kutatásban választ kerestünk arra, hogy a lassú hajtás és a járművezető életkora között van-e összefüggés; hogy mi lehet a konkrét kiváltó előidéző ok, kié a felelősség baleset okozása esetén – a lassan haladó jármű vagy a mögötte türelmetlenkedő jármű vezetője, valamint hogy Magyarországon évente a kiszabott bírságok hány százalékát teszik ki lassú haladás miatt kiszabott büntetések. Többek között körüljárjuk ezt a kérdéskört, területi korlátokhoz igazítva minden olyan problémát, ami az alacsony haladási sebességhez kapcsolható. Emellett kitérünk majd a hazai járműállomány és a magyar úthálózat állapotára, javaslatokkal kiegészítve, valamint a vezetői engedély megszerzésének és megtartásának kérdéskörét is érintem majd. Végezetül pedig összefüggést keresünk az imént felsorolt tényezők és a közlekedési balesetek bekövetkezése között.

„A közlekedési környezet hibájából, általában az útpálya hibájából bekövetkező balesetek esetében is fel kell tárnunk, hogy miért alakult ki az a hiba, továbbá azt is, hogy milyen szerv, vagy mely személy nem teljesítette kötelezettségét, vagy mulasztotta el a számára előírt magatartást. Ugyanakkor azt is vizsgálni kell, hogy a járművezető a pálya hibáját miért nem észlelte, elvárható lett volna tőle, hogy azt észlelje, történt-e részéről olyan szabályszegő magatartás, mely a pálya hibájának észlelését gátolta? A közlekedésben részt vevő jármű hibájára visszavezethető balesetek tekintetében is vizsgálandó a műszaki hiba jellege, előre láthatósága, illetve a gyártástechnológia megfelelősége. Mindemellett a karbantartási kötelezettség, illetve az ellenőrzési kötelezettség elmulasztása is előfordulhat, mint másodlagos ok.”¹

¹ Dr. MAJOR Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira, Ph.D értekezés, Pécsi Tudományegyetem, 2009. 81. p.
<http://ajk.pte.hu/files/file/doktori-iskola/major-robert/major-robert-vedes-ertekezés.pdf>

Mocsári Tibor a doktori értekezésében rávilágít arra, hogy a biztonságos sebesség megválasztása érdekében több különböző tényezőt kell figyelembe vennünk. Ezek a következők²:

- A jármű rakománya
- Fékberendezés
- Adott idejű és helyi körülmények
- Forgalmi viszonyok
- Gumiabroncsok állapota és szerkezete
- A jármű szélvédőjének tisztasága
- Útburkolat állapota
- Fényviszonyok
- A járművezető reakcióideje

A felsorolt szempontokból azonban kikövetkeztető, hogy lehetetlen olyan sebességértékeket megadni, amely minden járműnek és járművezetőnek megfelel. Ebből kifolyólag a megszabott sebességhatárhoz nekünk kell igazodnunk és nem pedig fordítva, valamint a felsorolt szempontoknak eleget kell tennünk a biztonságos, balesetmentes közlekedés érdekében.

A kutatás egyik célkitűzése az indokolatlanul alacsony haladási sebesség okainak és következményeinek feltárása. Többek között a fent említett doktori értekezésben is megtalálható annak a gondolatnak a logikus levezetése és indoklása, miszerint az alacsony sebesség nagyobb biztonságot jelent.

Az alacsony sebesség megválasztásának számos magyarázata lehet.

- A kérdéses járművezető ezt a sebességet tartja biztonságosnak a saját egészségügyi, koncentrációképesség-beli határaihoz viszonyítva.
- Vezetés közben a járműben valami elvonja a figyelmét, pl. az utasok, akár egy síró kisgyermek a hátsó ülésen.
- Valóban jogszabályellenes cselekmények, például rádiótelefon használata.
- Evés, ivás, jegyzetelés, újságolvasás. (Mind valós példa alapján, ezeket sajnos járművezetők is végzik).
- Lehetséges, hogy a járművezető csupán tekintettel van a többi közlekedőre. Ilyenre lehet példa az, ha gépkocsival egy adott úton a megengedett legnagyobb sebesség 70 km/h lenne, de jelentős a kerékpáros forgalom is, akkor a gépkocsi vezetője a 70 km/h-nál alacsonyabb sebességet választ, mivel nem akarja megrémíteni a kerékpárosokat. Habár az elsodrásos balesetek a kerékpáros balesetekben belül csekély arányt tesznek ki, a szubjektív biztonságérzetet nagyban befolyásolja.³
- A járművezető az útviszonyokat úgy ítéli meg, hogy az nem alkalmas az általa vezetett járművel magasabb sebességgel való közlekedésre. Ezt egy másik járművezető egy esetlegesen modernebb, jobb úttartású járműből megítélheti indokolatlannak is.
- Környezeti, illetve látási viszonyok. Ezek mérlegelése esetén szintén előfordulhat az, hogy ami az egyik jármű vezetőjének indokolatlanul lassúnak tűnhet, az a másik, lassabb járművet vezető közlekedő számára a biztonságos haladás sebessége.

Látható, hogy a kérdéskör megítélése nagyon szubjektív.

² Dr. MOCSÁRI Tibor: A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára, Ph.D. értekezés, Széchenyi István Egyetem, 2012. 9. p.

https://mmtti.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocs%0c3%a1ri_Tibor-dissz.pdf

³ FELFÖLDI Péter: Kerékpáros-balesetek Budapesten, Belügyi szemle (2010-), 62. évfolyam, 11. sz. 2014. 83-100. p.

A fenti szempontokhoz még hozzátartoznak egyéb vizsgálati lehetőségek, illetve az alábbiak a téma szempontjából ezeken felül fontosnak nevezhetők:⁴

- A nagyobb sebességhez hozzátartozik a nagyobb fékút, melynek következtében a járművezető nem fog tudni ott megállni, ahová tervezi és könnyen bekövetkezhet egy baleset.
- A nagyobb sebességgel négyzetesen nő a mozgási energia, így esetlegesen bekövetkező baleset is súlyosabb lesz.
- A nagy sebességgel haladó jármű tényleges sebességének a felmérése, megbecslése közel sem annyira megbízható, mint a lassabban haladóké.

A következő idézet magában hordoz egy egyszerű magyarázatot. „*A gépkocsivezetők utazás közben választott sebessége általában a biztonság érzékelt szintjétől függ.*”⁵ Könnyen elképzelhető, hogy az előttünk haladó járművezető csupán azért hajt lassan, mert egyszerűen ő így érzi magát biztonságban. Más kérdés, hogy mekkora ennek a lassan haladásnak a mértéke, akadályozza-e a forgalom dinamikáját és hogy van-e lehetőségünk biztonságosan megelőzni a lassan haladót. Feltehetjük a kérdést, hogy mi számít a forgalom dinamikája szempontjából akadályozónak? Ennek megválaszolására nem vállalkoztunk, mivel egy önkéntes határ meghúzása a részünkről ugyanannyira lenne szubjektív, mint akármely más közlekedő részéről. Ugyanakkor kísérletet tettünk a feltárására hivatásos és civil oldalról is.

2. Anyag és módszer

A választ arra a kérdésre, hogy mi számíthat indokolatlanul lassú haladásnak, elsősorban a ma hatályos jogszabályok vizsgálatával tettük meg. Azonban a kutatás nem csak erre a kérdéskörre terjedt ki. A jogszabályok áttekintésén kívül kérdőívet készítettünk, melyet az Országos Rendőr-főkapitányságon (ORFK) keresztül külföldi közlekedésrendészeti szervekhez juttattunk el, és információkat gyűjtöttünk be azzal kapcsolatban, hogy az egyes külföldi országok gyakorlata milyen az indokolatlanul lassan haladó járművek kapcsán.

Ezen kívül szóbeli konzultációkat folytattunk a Magyar Közút Nonprofit Zrt. és az ORFK szakembereivel, melynek során az infrastrukturális okok feltárásába is igyekeztünk betekintést nyerni. Az ORFK részéről a Közlekedésrendészeti Főosztály nemzetközi kapcsolatokban érintett kiemelt főreferensével, Zsinkai Elvira r. őrnagy asszonnyal vettük fel a kapcsolatot, akinek hathatós segítségével sikerült elkészíteni és eljuttatni egy hat kérdésből álló kérdőívet a TISPOL tagországokhoz. A TISPOL (Európai Közlekedési Rendőrségek Hálózata) nevű szervezetet 1996-ban hozták létre. Tagjainak száma 28 Európai Unió tagállam, kiegészülve Svájcjal, Norvégiával és Szerbiával. Hazánk 2004-ben csatlakozott a szervezethez.

A Magyar Közút Zrt. részéről Bortei-Doku Shaunnal vettük fel a kapcsolatot, aki üzemeltetés-fenntartási mérnökként dolgozik a vállalatnál. Eljuttattuk számára a témával kapcsolatos kérdéseket, ő pedig felkereste a megfelelő ismeretekkel és válaszokkal rendelkező kollégáit, majd az összegezett válaszokat megküldte.

Ezen kívül a kutatás során internetes kérdőív is kiküldésre került, amelyben „felhasználók”, közlekedők véleményére voltunk elsődlegesen kíváncsiak. Természetesen ez egy nem reprezentatív információhalmaz, mivel a magyarországi közlekedők teljes vertikumát egy interneten kitölthető kérdéssor még nagy válaszadási hajlandóság esetén sem reprezentálná, de egy gyors képet kaphattunk a közösségi oldalakon is aktív közlekedőktől a problémakör kapcsán.

⁴ Dr. MOCSÁRI Tibor: A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára, Ph.D. értekezés, Széchenyi István Egyetem, 2012. 8. p.

⁵ Dr. MOCSÁRI Tibor: A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára, Ph.D. értekezés, Széchenyi István Egyetem, 2012. 6. p.

A mai fiatal generáció számára már nagy valószínűséggel ismeretlen az a tény, hogy a rendszerváltás előtti Magyarországon, lakott területen a kötelező haladási sebesség 60 km/h volt, melyet aztán 50 km/h-ra csökkentettek. Ennek következtében 1990 és az ezredforduló között megközelítőleg a felére csökkent a hazai utakon bekövetkező közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma.⁶ Kevésnek tűnhet ez a 10 km/h csökkentés, azonban rengeteg ember életét mentette és menti is meg mai napig. (Természetesen ehhez a sikertörténethez nagyban hozzájárul az is, hogy a közúti gépjárművek számára bevezették a kivilágítási kötelezettséget lakott területen kívül, nappal, jó látási viszonyok között is.) Ebből is látszik tehát, hogy a sebességkorlátozás nagyon fontos szerepet tölt be a mindennapi közlekedésben. Azonban felmerül a kérdés, hogy vajon elég-e, ha a sebesség maximumát határozzák meg jogszabályban, vagy érdemes lenne egy olyan jogszabályt bevezetni, hogy lakott területen kívül és belül mennyivel KELL haladni, amennyiben megfelelőek az út-, látási- és időjárási viszonyok.

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 37. § (1) bekezdése kimondja, hogy „*Autópályán és autópályán, valamint az azokra való ráhajtásra szolgáló úton (az előjelző táblától kezdődően) csak olyan gépjárművel, illetőleg gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvényvel szabad közlekedni, amely sík úton legalább 60 km/óra sebességgel képes haladni; ezeken az utakon más jármű közlekedése tilos.*” Ezt a laikus ember úgy értelmezi, hogy az autópálya vonatkozásában már szabályozva van a minimum haladási sebesség, hiszen minimum 60 km/h-val kell haladni, azonban ez így ebben a formában nem igaz. Leegyszerűsítve tehát: haladhatunk a gépjárművel az említett sebességnél lassabban autópályán, illetve autópályán, ha az aktuális forgalmi helyzet, az időjárási és látási körülmények, valamint az útviszonyok azt követelik meg, de ennek a járműnek képesnek kell lennie sík úton minimum 60 km/h-val közlekedni.

Aki sikeresen teljesítette a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges elméleti tanfolyamot, annak ismerősnek kell lennie a „*Kötelező legkisebb sebesség*” tábla, annak ellenére is, ha napi szinten olyan útvonalon közlekedik, ahol ilyen nincs kihelyezve. Az említett jelzés tipikusan emelkedő útszakaszon a lassabban haladó járművek közlekedésére szolgáló kiegészítő sáv kezdetekor jelenik meg. A táblán feltüntetett sebességérték arra utal, hogy az ennél kisebb sebességgel haladó járműnek kötelessége igénybe venni a kapaszkodósávot.

Előfordul még egy szituáció, amelyre a KRESZ megengedett legkisebb sebességet ír elő, ez pedig a vasúti átjárón történő áthaladás. „*39.§ (2) A vasúti átjárón csak folyamatosan - megállás nélkül - legalább 5 km/óra átlagsebességgel szabad áthaladni.*”⁸

Aki pedig arra keresi a választ, hogy alapjában véve mekkora sebességgel kell közlekedni, szintén az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendeletben találja meg, miszerint: „*26.§ (4) A jármű sebességét az (1)-(3) bekezdésben említett sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.*

(5) Nem szabad a járművel indokolatlanul olyan lassan haladni, hogy az a forgalmat akadályozza.”⁹

⁶ Központi Statisztikai Hivatal - 2.4.9. Közlekedési balesetek (1990–) (letöltés dátuma: 2020.03.04.) https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html

⁷ 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 13.§ (1) d) – „Kötelező legkisebb sebesség” (24. ábra), (letöltés dátuma: 2019.10.09.)

⁸ 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, 39.§ (2) (letöltés dátuma: 2019.10.09.)

⁹ 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet, 26.§ (4)-(5) (letöltés dátuma: 2019.10.09.)

3. Eredmények és értékelésük

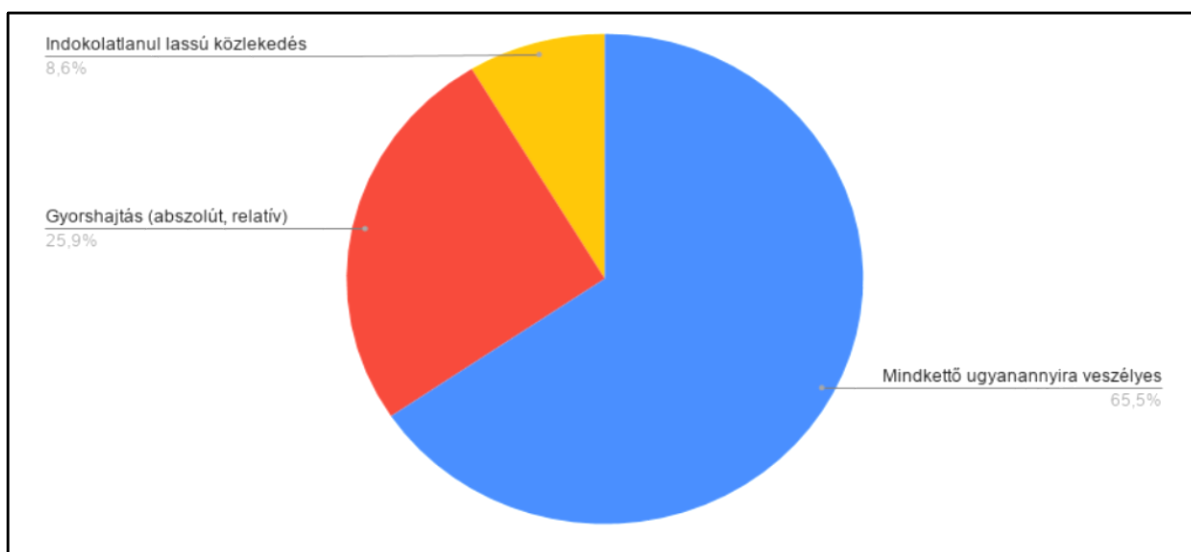
A kutatás során világossá vált, hogy az indokolatlanul lassan haladással kapcsolatban még nem nagyon született publikáció hazánkban. A lassú haladás azonban logikusan csökkenti a balesetek bekövetkezésének valószínűségét, valamint a bekövetkezett balesetek végkimenetelének súlyosságát.¹⁰ Sajnos külföldi források között sem volt jellemző e kérdéskörnek a vizsgálata. Mivel szakirodalmi forrás a konkrét kérdéskörrel kapcsolatban nem volt fellelhető, így mint azt az előző fejezetben is leírtuk, Google-kérdőív formájában információkat igyekeztünk gyűjteni a hazai járművezetők vezetési szokásairól, valamint véleményeket a témával kapcsolatban. 116 kitöltő járult hozzá válaszaival a kérdéskör árnyalásához. Legelső kérdésként arra voltunk kíváncsiak, hogy a kitöltő szerint mit jelent a lassan haladás, illetve mekkora a mértéke az adott útvonalon megengedett legnagyobb sebességértékhez képest. Az alábbi felsorolásban a leggyakoribb válaszokat szemléltjük, illetve néhány olyan gondolatot, melyek az elemzés során érdekesnek találtunk.

- *„Az az alacsony sebesség, ami zavarja, akadályozza a forgalmat. Száraz úton, megfelelő látási viszonyok mellett az adott úton megengedett sebességet szem előtt tartva kell a forgalom tempójában haladni. Pl. télen, havas, jeges, stb. úton a sebesség az út és látási viszonyoknak megfelelő kell, hogy legyen!”*
- *A lassú haladás szerintem az, amikor már veszélyesen lassan közlekednek. Nem mindig jó, ha túl lassan megyünk, mert sokszor ez okozza a baleseteket.*
- *„15-20 %-kal lassabban haladás a megengedetthez képest.”*
- *„Fele.” (A megengedett legnagyobb sebességnek – a szertők).*
- *„Szerintem nem kimondottan az a probléma, ha valaki 10-20, vagy 30 százalékkal lassabban halad a megengedettnél, a problémát az okozza, ha ezzel akadályozza a forgalom lendületét. Ez lehet akár 5 km/h különbség is, ha ezzel megtöri a zöldhullámot, és ezért minden lámpánál pirosat fog, így mögötte feltorlódik a forgalom.”*
- *„A lassan haladás összeköthető a forgalom feltartásával. Minél több a megengedett legnagyobb sebesség, annál jelentősebben veszélyezteti a biztonságos közlekedést.”*
- *„A lassan haladás véleményem szerint szubjektív dolog. Mindenkinek más és más ez az érték. Nekem a megengedett legnagyobb sebességhez képest, 20 % csökkenés.”*
- *„Lassan haladás, ha már a megengedett sebességnél 10 km/h-val lassabban halad anélkül, hogy azt bármi indokolná.”*

A válaszok változatosak voltak – nem is csoda, hiszen ez egy szubjektív kérdéskör, mindenkinek más és más a tűréshatára és a különböző szituációkban másként hat a járművezetőre a sebesség csökkenése. Az alábbi kördiagram azt mutatja, hogy a válaszadók több mint fele egyformán veszélyes jelenségnek tekinti mind a gyorsajtást, mind az indokolatlanul lassan közlekedést. Ettől eltekintve, a két jelenség közül többen tekintik veszélyesebbnek a gyorsajtást. Ez érdekes eredmény, hogy tudvalevő az a jelenség is, miszerint a rendőri nyílt sebességellenőrzés önmagában nem ér el jelentős eredményeket a járművezetők jelentős részénél, mivel ebben az esetben csak a sebességellenőrzés ismert helyén alkalmazzák a szabályos sebességeket, azon kívül azonban kisebb a sebességhatárok betartásának hajlandósága.¹¹

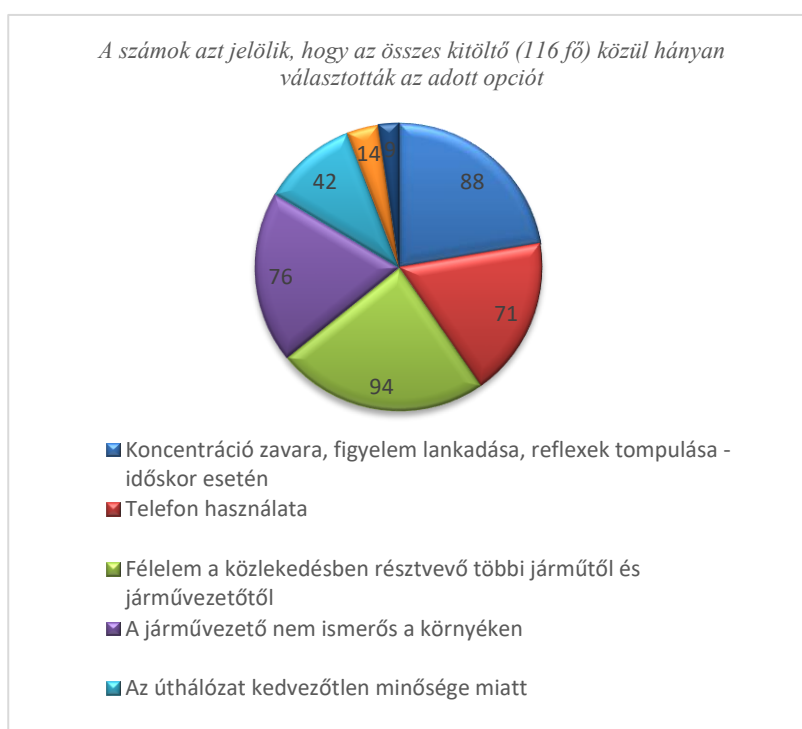
¹⁰ MÉSZÁROS Gábor: Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban, Belügyi szemle (2010-), 66. évfolyam, 9. sz. 2018. 110. p.

¹¹ Dr. Major Róbert - Mészáros Gábor: The current questions of police speed control, Magyar rendészet, 16. évfolyam, 2. sz. 2016. 131-138. p.



1. ábra: Melyik jelent nagyobb veszélyt?
Forrás: kérdőív alapján saját szerkesztés

Véleményünk szerint is mindkét esetben magas a rizikófaktor, hiszen mindkettőből könnyen adódhatnak akár anyagi káros, akár személyi sérüléssel járó balesetek. Ehhez a kérdéshez érdemes hozzátenni azt a tényt is, hogy a kitöltők háromnegyede (!) úgy véli, a közúti közlekedési balesetek és az indok nélküli lassan haladás között összefüggés van.



2. ábra: Mi lehet a lassú vezetés indoka?
Forrás: kérdőív alapján saját szerkesztés

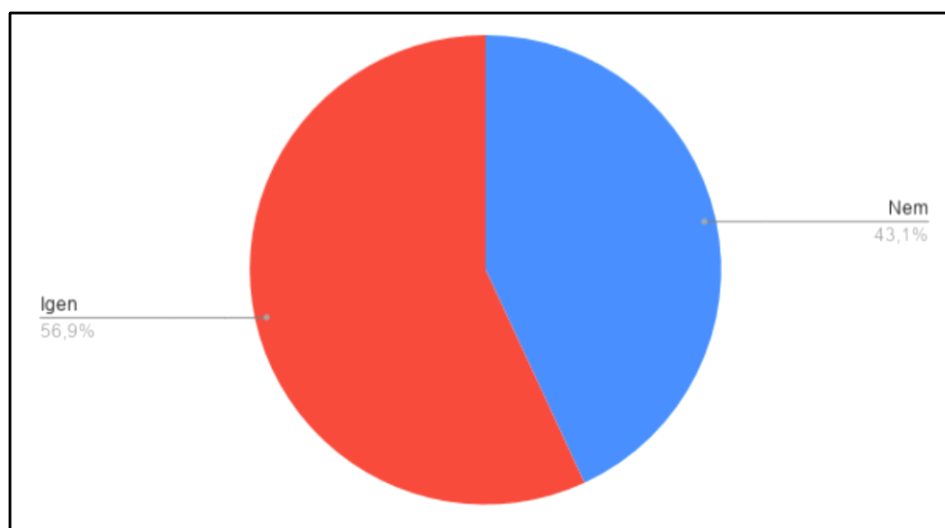
Megkérdeztük a kérdőívben azt is, hogy a kitöltő szerint mi lehet a lassan haladás kiváltó oka. Az alábbi lehetőséget közül választhattak:

- Koncentráció zavara, figyelem lankadása, reflexek tompulása - időskor esetén.
- Félelem a közlekedésben résztvevő többi járműtől és járművezetőtől
- Telefon használata
- Gyermekek utazik az autóban
- A járművezető nem ismerős a környéken
- Az úthálózat kedvezőtlen minősége miatt
- Üzemanyaggal való takarékoskodás

Könnyen előfordulhat, hogy nem érezzük magunkat biztonságban egy lassú vezető mögött, hiszen egyrészt kiszámíthatatlan, hogy mikor fog fékezni, lassítani vagy megállni előttünk, másrészt még könnyen bele is eshetünk abba a hibába, hogy szabályszegést (pl. záróvonal átlépése) követünk el annak érdekében, hogy elkerüljünk a balesetveszélyt.

A kitöltők több fele igennel válaszolt arra a kérdésre, hogy amennyiben rajtuk múlna, szankcionálnák-e az indokolatlanul lassú vezetést. Ezek után az is érdekes kérdés, hogy aki büntetné, hogyan járna el. A leggyakoribb válaszok a következők voltak:

- Figyelmeztetés
- Pénzbírság, helyszíni bírság – hasonlóan, mint a gyorshajtás esetén
- Vezetői engedély korhatárának szigorítása, korlátozása
- Büntetőpont



3. ábra: Ön szankcionálná-e az indokolatlanul lassan vezetőket?
Forrás: kérdőív alapján saját szerkesztés

Mint már azt a 2. fejezetben is említettük, felvettük a kapcsolatot az Országos Rendőr-főkapitányság munkatársával, és TISPOL-tagországokhoz is eljuttatni egy kérdőívet. Tíz ország küldte meg az feltett kérdésekre a választ, melyek közül csupán egynél (Szerbia) volt ismeretlen ez a kifejezés. A kérdésekre adott válaszok messzemenően meghaladták a várakozásainkat.

A legnagyobb meglepetést a harmadik kérdésre adott válaszok okozták, miszerint az adott országban milyen rendőri intézkedést (figyelmeztetés, bírság) vetnek be az indokolatlanul lassan haladó vezetőkkel szemben? Az erre adott válaszokat alább egy táblázatban szemléltetem.

1. táblázat: Az indokolatlanul lassan haladásért járó figyelmeztetések és bírságok az EU egyes országaiban

	<i>Figyelmeztetés</i>	<i>Bírság</i>
<i>Ausztria</i>	-	<i>Megfelelőnek tartják, de ritka</i>
<i>Ciprus</i>	-	25€
<i>Finnország</i>	x	x
<i>Lengyelország</i>	-	50 - 200 PNL
<i>Litvánia</i>	x	0 - 15€
<i>Luxemburg</i>	-	49€
<i>Málta</i>	-	x
<i>Olaszország</i>	-	41€ - 168€
<i>Spanyolország</i>	-	200€
<i>Szlovénia</i>	x	120€

Forrás: kérdőív alapján saját szerkesztés

A következő táblázat azt igyekszik szemléltetni, hogy a választ küldő országok rendelkeznek-e statisztikával az indokolatlanul lassú haladásra vonatkozóan. A „–” jellel ellátott sorok azt mutatják, hogy az adott ország nem rendelkezik adatokkal a témát illetően. Három sorban láthatunk kiemelkedően magas számokat. A lengyel-szlovén-spanyol válaszadók közül a szlovénok mondhatók a legtoleránsabbnak: ők 180 db figyelmeztetést osztottak ki a bírságolás előtt (melynek száma 171 db volt), ezután következnek a lengyelek, 194 db büntetéssel. Végző soron érdemes megfigyelni Spanyolországot, ahol 845 járművezetőt jelentettek fel a 2018-as évben indokolatlanul lassan haladás miatt.

2. táblázat: Statisztikai adatok az indokolatlanul lassan haladás büntetésére vonatkozóan egyes európai országokban

	2017	2018	2019
<i>Ausztria</i>	-	-	-
<i>Ciprus</i>	-	18 db pénzbírság	-
<i>Finnország</i>	-	3 db pénzbírság	-
<i>Lengyelország</i>	-	194 db pénzbírság	-
<i>Litvánia</i>	-	-	-
<i>Luxemburg</i>	4 db pénzbírság	5 db pénzbírság	3 db pénzbírság
<i>Málta</i>	-	-	-
<i>Olaszország</i>	-	-	-
<i>Spanyolország</i>	-	845 db feljelentés	-
<i>Szlovénia</i>	-	180 db figyelmeztetés; 171 db pénzbírság	-

Forrás: kérdőív alapján saját szerkesztés

A Magyar Közút Nonprofit ZRt. részéről kapott válaszok is érdekes eredményekkel szolgáltak. Információkat kértünk arról, hogy van-e tervben, várható-e hazánkban új autópálya, autópálya-építés, vagy esetleg valamely nagyobb forgalmat lebonyolító útszakaszon várható-e infrastrukturális változtatás. Válaszként egy táblázat érkezett a Technológiai és Tervezési osztály vezetőjétől, Szabados Szabolcstól, melynek adatai alapján jelenleg is jelentős számú projekt van folyamatban, melyek tervezett megvalósítási határideje az 2019-es és 2020-as évben lejár, de még ennél is nagyobb újdonságként szolgált, hogy több olyan fejlesztést tartalmaz az összeállítás, melyek azt mutatják, hogy hol várható korszerűsítés az elkövetkezendő 4-5 évben. Az adatokat vizsgálva megállapítható, hogy a tervezett fejlesztések leginkább autópályák köré orientálódnak, illetőleg nagyobb városok (Eger, Békéscsaba,

Zalaegerszeg) könnyebb megközelítését tennék lehetővé. A tervezett projekt megnevezés alatt nem feltétlenül csak az új útszakaszok megvalósítását, kiépítését kell érteni, hanem a rekonstrukciókat, előkészítéseket, meghosszabbításokat, átépítéseket. A megküldött – öt oldalból álló – táblázatból alább látható egy informatív kiivonat.

3. táblázat: Tervezett projektek a hazai utakon

A tervezett projekt megnevezése		A megvalósítás tervezett kezdete	A megvalósítás tervezett befejezése
1.	M4 autópálya Berettyóújfalu-Nagykerek-i országhatár közötti szakasz megvalósítása 47. sz. főút-Nagykerek-i oh. (5+500-32+038)	2017. II. negyedév	2020. III. negyedév
2.	M2 gyorsforgalmi út megvalósítása Budapest-Vác	2017. I. negyedév	2019. IV. negyedév
3.	M0 autótú Déli szektor fejlesztése rekonstrukciója (I. ütem)	2017. IV. negyedév	2020. II. negyedév
4.	M6 autópálya Bóly-Ivándárda, országhatár közötti szakasz megvalósítása Villányi csomóponttal	2020. I. negyedév	2022. IV. negyedév
5.	M8 autótú Körmen-d-Rábafüzes országhatár szakasz 2x1 sávos előkészítése és építése	2017. IV. negyedév	2021. I. negyedév
6.	Eger megközelítés M25 Déli ütem megvalósítása	2017. IV. negyedév	2020. III. negyedév
7.	83. sz. út 2x2 sávos főúti kialakítása	2019. III. negyedév	2022. IV. negyedév
8.	Békéscsaba megközelítése M44 Kondoros-Békéscsaba	2017. IV. negyedév	2021. II. negyedév
9.	Zalaegerszeg megközelítése 76. sz. főút Keszthely-Fenekpuszta-Balatonszentgyörgy-M7 közötti szakasz autótúttá fejlesztése	2017. IV. negyedév	2022. IV. negyedév
10.	Jászberény elkerülő III. ütem megvalósítása	2019. IV. negyedév	2021. IV. negyedév

Forrás: A Magyar Közút Zrt. Technológiai és Tervezési Osztályának adatai alapján

Felmerülhet továbbá az a kérdés is, hogy a járművek számának növekedésével vajon egyenes arányban növekszik-e a személyi sérülé-ses balesetek száma? A Központi Statisztikai Hivatal adatait megvizsgálva elmondhatom, hogy ez az állítás így önmagában nem igaz.

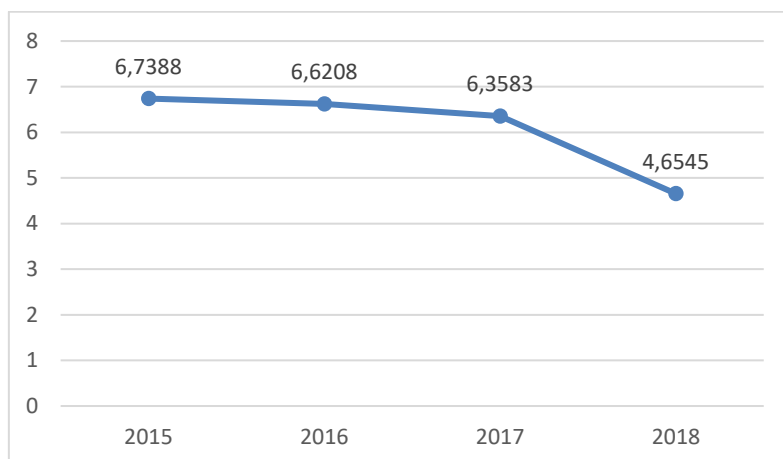
A 2017-es évet 2018-cal összehasonlítva például megállapítható, hogy az első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma csökken, ezzel szemben viszont a személyi sérülé-ses közúti közlekedési balesetek száma viszont jóval nőtt.

4. táblázat: A gépjárművek számának és a személy sérüléses közlekedési balesetek összehasonlítása

	2015	2016	2017	2018
Személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek [eset]	21543	21936	22076	16951
Első alkalommal forgalomba helyezett gépjárművek száma [db]	199906	238655	271720	295431
Közúti gépjármű-állomány [db]	3196856	3313206	3471997	3641823
Ezer járműre eső személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma [1000 db/eset]	6,7388	6,6208	6,3583	4,6545

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját számítás

Azonban, ha Magyarország teljes személygépkocsi állományát (nem csak az első alkalommal forgalomba helyezettét) vetjük össze a személyi sérüléssel járó balesetek számával, akkor már felfigyelhetünk egyfajta hasonlóságot mutató növekedésre a két vizsgált csoportnál. Mint az a fellelhető némi összefüggés a közúti közlekedési balesetek és a gépjárművek számának növekedése között, mint azt a 4. ábra is szemlélteti. A vizsgált években folyamatos javulás figyelhető meg.



4. ábra: Ezer járműre eső személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma [1000 db/eset]

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját számítás

Ám emellett fontos megjegyezni egy olyan állandó tényezőt ebben a folyamatban, amely az ember, mint járművezető. A gépeket különféle modern technológiákkal lehet fejleszteni, integrálhatunk beléjük mindenféle biztonsági rendszereket, amelyek nemcsak az utascellán belül nyújtanak védelmet, de a jármű környezetét is figyelik (gondoljunk például a sávtartó automatikára vagy a távolságtartó asszisztensre), de az emberi test, agy nem gépesíthető, ezáltal mindig is hordozni fog egy bizonyos mértékű hibafaktort, melyet nem feltétlenül tudunk kiküszöbölni.

5. Következtetések, javaslatok

Napról napra egyre aktuálisabbá válik az indokolatlanul lassú járművezetés, nem csak hazánkban, hanem a többi európai országban is. Azonban időszerű lenne eldönteni, hogy hogyan viszonyulunk hozzá? A fogalom, a jelenség egyértelműen létezik. A közlekedőket sok

esetben zavarhatja, és szankcionálást várhatnak el, éppen úgy, mint a gyorsajtókkal szemben. A kérdés azonban nagyon szubjektív megítélésű. Az alacsony haladási sebességből adódó helyzetek gyakran látensek maradnak a hatóság előtt, éppen ezért nem mutatható ki összefüggés e jelenség és a közlekedési balesetek között. Hazánkban nem is nagyon találni rá statisztikai adatokat, hiszen nem rögzítik, pontosabban nem feltétlenül így rögzítik egy rendőri intézkedés során. Az, hogy valaki (a mi szemszögünkből nézve) indokolatlanul lassan vezeti a járművét, közel sem jelenti azt, hogy valóban indok nélkül teszi. Számos oka lehet rá, melyeket mi is ugyanúgy „elkövethetünk”, hiszen emberek vagyunk. A kutatás készítése során azt a tanulságot vonhatjuk le, hogy a saját és mások élete és biztonsága érdekében türelmesnek, toleránsnak kell lennünk, ha ilyen járművezetővel találkozunk. Objektív megítélése nincs ennek a cselekménynek, és mint azt a TISPOL-tagországok által visszaküldött válaszokból is láthatjuk, a nemzetközi megítélése is teljes mértékben változó, a fogalom nem ismeretétől a büntetőpontos, vagy akár feljelentéssel végződő szankcionálásig bezárólag változatos intézkedést vonhat maga után az indokolatlanul lassú haladás. Ez abból a szempontból is érdekes, hogy ebben a kérdésben a járművezetők a nemzetközi forgalomban nem számíthatnak olyan egységes értékelési rendszerre, amely a Bécsi Közúti Jelzési Egyezmény alapján elvárható lenne. Ilyen aspektusból vizsgálva a kérdéskör nemzetközi szabályozása is aktuálissá válhat. A közúti infrastruktúra és a járművek olyan fokú automatizálása, ami a gépjárművezetőt teljesen kiváltja a döntéshozatali folyamatból, még évtizedes távlatokban értendő. Addig azonban az ilyen, vagy olyan okból történő, látszólag indokolatlan lassú haladás is megmarad.

Felhasznált irodalom

- Felföldi Péter: Kerékpáros-balesetek Budapesten, Belügyi szemle (2010-), 62. évfolyam, 11. sz. 2014. 83-100. p.
- Dr. Major Róbert: A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira, Ph.D értekezés, Pécsi Tudományegyetem, 2009. 81. p.
<http://ajk.pte.hu/files/file/doktori-iskola/major-robert/major-robert-vedes-ertekezes.pdf>
- Dr. Major Róbert - Mészáros Gábor: The current questions of police speed control, Magyar rendészet, 16. évfolyam, 2. sz. 2016. 131-138. p.
- Mészáros Gábor: Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban, Belügyi szemle (2010-), 66. évfolyam, 9. sz. 2018. 110. p.
- Dr. Mocsári Tibor: A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára, Ph.D. értekezés, Széchenyi István Egyetem, 2012. 6-9. p.
[https://mmtti.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocs% c3% a1ri_Tibor-dissz.pdf](https://mmtti.sze.hu/images/Dokumentumok/Mocs%c3%a1ri_Tibor-dissz.pdf)

IV. TURIZMUS ÉS BIZTONSÁG NEMZETKÖZI
TUDOMÁNYOS KONFERENCIA
ZALAKAROS, 2019. DECEMBER 3.