

A nézők részére kijelölt állóhelyi szektorok kialakításának biztonságtechnikai szempontjai a gépjárműsport- rendezvények vonatkozásában

Safety Requirements for the Design of Standing Spectator Areas at Motorsport Events

dr. Kovács Judit Tímea r. százados
Pest Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Rendészeti Igazgatóság,
Közlekedésrendészeti Főosztály
Balesetmegelőzési és Szakhatósági Csoport, csoportvezető
Email: KovacsJT@pest.police.hu

Bevezetés

Hazánkban a gépjárműsport egyre nagyobb népszerűségnek örvend, azonban nem hagyhatjuk figyelmen kívül azokat a potenciális kockázatokat, amelyeket e sportág jelent a résztvevők számára. Ugyan a néző is önként jelenik meg a rendezvényen, fontos megjegyezni, hogy a gépjárműsport jellemzőihez igazítva a szervezőnek és rendezőnek mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy egy rendkívüli helyzetben a nézők élete és testi épsége ne kerüljön veszélybe. A tanulmány a versenyzés céljából lezárt közutakon és magánutakon, vagyis ideiglenes versenypályán szervezett eseményekre fókuszál, hiszen a nézők szempontjából ezek a versenyek nagyobb veszélyt hordoznak magukban.

Introduction

In Hungary, motorsport has become increasingly popular in recent years. At the same time, it is important to acknowledge the potential risks this type of sport may pose. Although spectators attend events of their own free will, organisers must take the specific nature of motorsport into account and do everything possible to ensure that spectators lives and physical safety are not endangered, even during an accident or any exceptional situations. This paper focuses on events held on temporarily closed public or private roads, often referred to as temporary race tracks, as these events generally involve higher risks for spectators.

Kulcsszavak: sportrendészet, gépjárműsport,
nézők biztonsága, állóhelyi szektor
jogszabályváltozás

Keywords: sports policing, motorsport,
spectator safety, standing spectator area,
legislative changes

A gépjárműsport jogszabályi környezetének változása

Az élsport professzionalizálódása és a tömeges szabadidősport megjelenésének eredményeként az alapsportágak differencializálódtak, valamint új sportágak jöttek létre. E folyamatnak köszönhetően jelentek meg a technikai sportok, köztük az autó és motorsport is. [1]

A közlekedés veszélyes üzem, éppen ezért nem kérdés, hogy abban az esetben, ha a cél éppen a járművekkel való versenyzés, a járművek és a vezetők képességének összemérése, akkor ebben az esetben is veszélyes üzemről beszélünk. A gépjárműsport esetében felmerülnek olyan rizikófaktorok, amelyek felvetik az elháríthatatlanság problémáját. [2]

A probléma vizsgálatának természetesen vannak katasztrófavédelmi és azon belül tűzvédelmi aspektusai is, mivel a gépjárműsport események biztosítása és az esetlegesen bekövetkező akár tömeges sérülésekkel járó események következményeinek elhárításában a katasztrófavédelem elsődleges beavatkozó szervezetei és eszközei is részt vesznek.

A gépjárműsport hajnalán a versenyzők és a nézők is rendkívüli veszélynek voltak kitéve. Az 1894-ben Franciaországban rendezett első autóversenyen több súlyos versenybaleset következett be, s ez a vélhetően rendkívül elhanyagolt biztonsági szabályok miatt történt. A korabeli *Le Petit Journal* a verseny másnapján mindössze egyszer említ biztonsági óvintézkedést: a lap szerint a rendőrök tízszer terelték le a nézőket az úttestről. Az autósport számos néző és versenyző halálát okozta a sportág kezdeti éveiben. [3] Napjainkban ez a könnyelműség már elképzelhetetlen: a szervezők és rendezők – különböző jogszabályok, előírások alapján – lényegesen több figyelmet fordítanak a biztonságos versenykörnyezet megteremtésére. Ennek ellenére sajnos előfordulnak súlyos vagy akár halálos kimenetelű balesetek. A hazai autósport történelmének egyik legsúlyosabb balesete 2024. március 24-én az Esztergom-Nyerges Rally versenyen történt, amikor egy kisodródó versenyautó az út mellett álló nézőket elütötte, akik közül öten elhunytak.

E baleset eredményeként 2024. június 25-től kezdődően a gépjárműsport rendezvények esetében is alkalmazni kell a sportrendezvények biztonságáról szóló 54/2004. (III. 31.) Korm. rendeletet (a továbbiakban: Rendelet). Megjegyzendő, hogy az állam kizárólag segítő, kiegészítő jelleggel avatkozhat a sportba, hogy az a civil szektor része maradjon. [4] A körülményekre figyelemmel a módosítás gyakorlatilag elkerülhetetlen volt, hiszen abban az esetben, ha az enyhébb szabályok miatt a nézők élete és testi épsége veszélyben van, az államnak – az állami szervezetrendszernek – a beavatkozása elengedhetetlen. A szervezőkön, rendezőkön és a rendészeti szakembereken is nagy a felelősség, hiszen alkalmazkodni kell a folyamatosan változó kihívásokhoz. [5] Fenti jogszabályváltozás eredménye, hogy a gépjárműsport-rendezvények is a sportrendészet tárgyává váltak. Számos jogszabály vonatkozik a sportrendészeti tevékenységre, amelyek iránymutatásul szolgálnak a rendőri szervek számára. [6]

Fontosnak tartom megjegyezni, hogy a sportjog rendkívül szerteágazó, több jogágot is érintő összetett terület, hiszen nem csak versenyjogot, a sportolók munkajogát, vagy az Európai Unió integrációs jogát foglalja magában. [7] Átlépte a közjogi kereteket is, hiszen a sportban a magánjognak is fontos szerep jut. [8] Emellett egy ilyen egészen speciális szakmai ismereteket igénylő terepen is jelen van, mint a sportrendészet. [9]

Kialakulása a XX. század második feléhez köthető. Ekkorra bizonyos esetekben már nem volt elegendő a sport önszabályozása, a szurkolók és a sportklubok közötti ellenségeskedés és a garázda csoportok megfékezése érdekében a rendészet alkalmazására volt szükség. [10] Mára a sportrendészet a sportigazgatás egy speciális területévé nőtt, amelynek célja a sportrendezvények biztonságos lebonyolítása. [11]

Az állóhelyi szektorok kialakításának biztonsági szempontjai

A jogszabálmódosítás eredményeként a versenyrendszerben szervezett gépjárműsport-rendezvények esetében a sportlétesítményeket a rendőrség a sportról szóló 2004. évi I. törvény (a továbbiakban: Sporttörvény) 63. § (3) bekezdésben felsorolt társszervekkel, szervezetekkel, képviselőkkel közösen ellenőrzik, s vizsgálják a Rendelet 13. §-ában foglalt szempontokat. A biztonságtechnikai bejárás a jogszabályi kötelezettségre és a tevékenység jellegére való tekintettel természetesen a katasztrófavédelem is részt vesz, s azonosítja azokat a tényezőket, amelyek veszélyforrást jelentenek a rendezvény biztonságos lebonyolítása szempontjából. [12] Ezek a veszélyforrások nem csak a gépjárműsport veszélyes üzemi jellegéből, hanem a természeti körülményekből is fakadhatnak, amelyek felismerése, elháríthatósága kulcsfontosságú a sportbiztonság szempontjából. A biztonságtechnikai ellenőrzés legfontosabb pillérei a nézőtéri lelátó vagy szektor vizsgálata tekintetében a figyelmeztető, útbaigazító táblák és jelzések megléte, ezek állapota; a szurkolók vándorlásának megakadályozását gátló elemek megléte; a nézőteret a játéktértől elválasztó kerítés állapota; alkalmazásuk esetén a kamerarendszer és a hangosbemondó működőképességére. Az ellenőrzés eredménye alapján az ellenőrző szervek döntenek el, hogy a létesítményben nézők részvételével vagy létszámuk korlátozásával a sportrendezvény biztonságosan megrendezhető-e. [13] A biztonságtechnikai ellenőrzés alapvető célja megvizsgálni, hogy a résztvevő járművek és a nézők fizikai elválasztása megvalósul-e oly módon, hogy egy rendkívüli esemény során a nézők élete és testi épsége ne kerüljön veszélybe. [14]

Természetesen ideiglenes versenypályán is ugyanolyan fontos a fizikai biztonság, azonban ezek a helyszínek többletnehézséget jelentenek, hiszen eredetileg nem versenykörülményekre, hanem jellemzően a hétköznapi közlekedésre kerültek kialakításra. [15]

Sportrendészeti és biztonsági szempontból a sportág esetében is az egyik legfontosabb kiindulópont a kockázatelemzés, kockázatértékelés. Első lépésként azonosítani és számszerűsíteni kell a helyszín vonatkozásában a veszélyforrásokat, meg kell vizsgálni, hogy kit és milyen módon érhet sérelem, értékelni kell a kockázatokat, meg kell vizsgálni a meglévő kockázatcsökkentő intézkedések megfelelőségét és az esetleges további szükséges teendőket. A rendezvény ideje alatt és azt követően folyamatosan értékelni kell a kockázatokat, és szükség szerint további intézkedéseket kell tenni a veszélyforrások mérséklése érdekében. Dokumentálni kell az ún. *near miss* eseteket is, azaz azokat, amelyek ugyan nem vezettek balesethez, de kis híján e negatív következmény megtörténhetett volna. Ezek az esetek tanulságként szolgálhatnak megelőzés szempontjából. [16]

A nézők számára kijelölt területek kiválasztása során figyelembe kell venni, hogy a helyszínen van-e emelt szintű platform (például domb vagy mesterséges emelvény), rendelkezésre áll-e a nézők biztonságos visszavonulását szolgáló terület, hogyan lehet megközelíteni a parkolók felől, van-e olyan természetes elem (például fa vagy egyéb növényzet), amely védelmet nyújt a fizikai behatások ellen, milyen sebességgel érkeznek a járművek az adott útszakaszon, illetve hogy a lehetséges nézői terület a versenyjárművek haladási irányához lesz-e kialakítva. [17]

A gépjárműsport rendezvényeken a legnagyobb veszélyt a járművek kisodródása jelenti, ezért meg kell vizsgálni mindazon szakaszokat – jellemzően útkanyarulatokat, „S” vonalvezetésű kanyarokat –, ahol e jelenség előfordulhat. Egyértelműen kerülni kell a nézők elhelyezését ezeken a területeken, és meg kell akadályozni – elválasztó elemekkel, például kordonnal vagy szalaggal – azt is, hogy a versenypálya ezen részein nézők tartózkodjanak. [18] Természetesen nem csak az útkanyarulatok lehetnek veszélyesek: az ugratók, síkánok, és az egyenes útszakaszok is rejtethetnek veszélyeket magukban, ezért fontos, hogy a nézők kellő távolságból, az úthoz közeli területek elkorlátozásával, e mögött szemléljék a futamokat. Hozzá kell tenni, hogy nincs két egyforma versenypálya, és nincs két egyforma útkanyarulat sem: mások lehetnek a terepviszonyok, az út lejtése, a tereptárgyak, így a szakmai tapasztalat nagyon sokat segíthet a biztonságos kialakításban.

A versenypálya alapos vizsgálatát követően javasolt az egyes szektorokat három kategóriába sorolni: alacsony kockázatú, közepes kockázatú és magas kockázatú szektorokba. Az alacsony kategóriába olyan területeket kell sorolni, amelyek egyszerűbben kezelhetők jól felkészített biztonsági személyzet segítségével. Ezeken a helyszíneken a nézők mozgását szalagokkal kell korlátozni, egyértelműen meghúzva azokat a határokat, amelyeken túl néző nem tartózkodhat. Közepes kategóriába kell sorolni azokat a helyszíneket, amelyeken a szokásosnál szigorúbb felügyelet szükséges. Indokolt lehet nagyobb létszámú biztonsági személyzet bevonása, több figyelmeztető tábla kihelyezése, vagy kiegészítő fizikai akadályok alkalmazása. A magas kockázatba sorolt területeken meg kell tiltani nézők jelenlétét. Ez alól kivételt csak a pályától magasabban fekvő részek képezhetnek, de az egyedi körülményeket figyelembe véve meg kell vizsgálni, hogy a terepviszonyok (például domb) a jármű kisodródása esetén ne vezesse fel a járművet a nézők közé. [17]

Abban az esetben, ha a nézők elzárt területről kísérlék meg a versenyt figyelemmel kíséreni, és felszólításra sem távoznak e helyről, a szervező köteles a rendezvényt felfüggeszteni, illetve ha ez sem vezet eredményre, befejezetté nyilvánítani. [13] Természetesen nem csak a nézőkre vonatkozik a tiltás: az elzárt területen ugyanúgy veszélyben vannak mások is: a szervező, a rendező, a pályabíró, a média munkatársai, vagy bárki más, aki itt tartózkodik.

Az állóhelyi szektorok túlzott zsúfoltsága, illetve a pályára való rálátás túlzott korlátozottsága arra készítheti a nézőt, hogy olyan területről szemlélje a futamot, amely kevésbé zsúfolt és jobb rálátást biztosít. Ezek jellemzően nézők elöl elzárt területek lehetnek. Erre való tekintettel a tervezés során figyelemmel kell lenni a várható létszámra, a nézők elhelyezésére, és a megfelelő számú biztonsági személyzetre, a szurkolói vándorlás elkerülése érdekében.

A biztonságos versenykörülmények biztosítása szempontjából lényeges, hogy a szervezők, rendezők, pályabírók egymás között, valamint a nézőkkel megfelelő módon kommunikálhassanak. Ennek érdekében ki kell alakítani a megfelelő hangosítást, biztosítani kell hangosbemondó működését. Nemzetközi érdeklődésre számot tartó futam esetében célszerű többnyelvű tájékoztatást adni, s a nézők elöl elzárt területeket, valamint a biztonságos zónákat több nyelven is feltüntetni.

A nézők mozgásának figyelemmel kísérése, és az azonnali beavatkozás végrehajtása érdekében segítséget nyújthat egy jó minőségű kamerarendszer telepítése, amellyel valós időben lehet követni az eseményeket. Hasonló célt szolgálhatnak a rendészeti célú pilóta nélküli állai légi járművek is, azonban egyúttal veszélyt is jelenthetnek a sportrendezvények biztonságára, hiszen segítségükkel feliratok, veszélyes anyagok szállíthatók a sportrendezvényre. [19]

A nézői mozgások kontrollálása szempontjából nehézséget jelenthet, hogy tömegben a személyek feloldódnak, másképpen viselkednek mint ami egyébként rájuk jellemző. Könnyebben befolyásolhatók mások által, úgy érzik anonimá váltak, kikerültek az ellenőrzés alól. [20]

Jelenleg a magyar gépjárműsport-szabályozás vonatkozásában két alapvető probléma vár megoldásra. Az egyik, hogy a hatályos jogszabályok fókuszában a látványcsapatsportágak állnak, ezért fontos volna jobban kidolgozni a gépjárműsport-specifikus szabályokat, a biztonságtechnikai ellenőrzést végzők segítésére, és a nézők fokozottabb biztonsága érdekében. A másik probléma, hogy a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség – mint szakszövetség – ezidáig nem alkotta meg a Sporttörvény által előírt, a sportág rendeltetésszerű működését célzó, biztonságos lebonyolítással kapcsolatos szabályokat.

Következtetések

A Rendelet gépjárműsport-rendezvényekre való kiterjesztése – figyelemmel a 2024. évi halálos versenybalesetre – szükségszerű és indokolt lépés volt, amely a gépjárműsportot a rendészet fókuszába helyezte. A tanulmány megállapítása szerint az állóhelyi szektorok kialakítása kizárólag kockázatalapú megközelítéssel, az egyedi körülmények és veszélyek feltárásával lehet eredményes. Fontos szempont a veszélyes pályaszakaszok nézők elől való elzárása, a szektorok kockázati kategorizálása, a fizikai elválasztás és az egyértelmű jelölések, valamint a megfelelő létszámú személyzet és a kommunikáció. Különösen az ideiglenes pályákon indokolt a folyamatos kockázatértékelés és a *near miss* események dokumentálása. Összességében a hazai szabályozás további fejlesztése indokolt: egyrészt a gépjárműsport-specifikus szabályozás alaposabb kidolgozása, másrészt a sportági biztonsági szabályok megalkotása egységesítheti a gyakorlatot, és csökkentheti a nézőket ért kockázatot.

Irodalomjegyzék

- [1] Tóth N. Á. „Sportigazgatás, sportrendészet”, *A magyar sport jogi szabályozása*, Magyarország: HVG-ORAC, 2019, IX. Fejezet, pp. 170–172.
- [2] Tóth N. Á., *A sportjog mint sajátos szakjog*, Budapest: Magyar Lap- és Közlönykiadó, 2019
- [3] Kovács J. T. „Illegális gyorsulási verseny – Ártalmatlan sporttevékenység vagy veszélyes magamutogatás?”, *SPORTJOG 2024/2-3. szám*, pp. 50-56., 2024. [Online]. Elérhetőség: <https://szakcikkadatbazis.hu/doc/8828598> (2025.12.09)
- [4] Nagy-Tóth N. Á., *A sportrendészet elméleti alapjai*, Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó, 2024 [Online]. Elérhetőség: https://real.mtak.hu/224366/1/A_sportrendeszet_elmeleti_alapjai_Online.pdf (2025.12.06)
- [5] Tóth N. Á. „Technological innovations in the field of sports policing”, *Часопис Національного університету "Острозька академія 2021/№1(23)*, pp. 1-24., 2021. [Online]. Elérhetőség: <https://lj.oa.edu.ua/articles/2021/n1/21naosp.pdf> (2025.12.05)
- [6] Nagy-Tóth N. Á. „Thoughts about the current issues of sports policing”, *Belügyi Szemle Évf. 68. szám 3. évf.*, pp. 77-93., 2020. [Online]. Elérhetőség: https://real.mtak.hu/116567/7/Toth_Belugyi_Szemle_2020_evi_3_kulonszam_77-93.pdf (2025.12.09)
- [7] Tóth N. Á. „*A sportjog, mint sajátos szakjog*” PhD értekezés, Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Egyetem, Miskolci Egyetem, Miskolc, Magyarország, 2014. [Online]. Elérhetőség: http://193.6.1.94:9080/JaDoX_Portlets/documents/document_18501_section_13628.pdf (2025.12.09)
- [8] Tóth N. Á. „A sportszerződések hazai jogszabályi háttere, különös tekintettel a labdarúgókra”, *Magyar Jog 62.*, pp. 359-363., 2015. [Online]. Elérhetőség: <https://szakcikkadatbazis.hu/doc/3899245> (2025.12.10)
- [9] Tóth N. Á. „The Application of Innovative Sports Policing Tools”, *Časopis Policajná teória a prax 8(2)*, pp. 102-114., 2021. [Online]. Elérhetőség: <https://www.akademiapz.sk/sites/default/files/2022-08/008%20%20Nikolett%20%C3%81gnes%20T%C3%B3th%20The%20application%20of%20innovative%20sports%20policing%20tools%20in%20Hungary.pdf> (2025.12.10)
- [10] Tóth N. Á. „A sportrendészet helye és szerepe a sportigazgatás rendszerében”, *Belügyi Szemle Évf. 66. szám 5.*, pp. 116-131., 2018. [Online]. Elérhetőség: <https://real.mtak.hu/107560/1/BelugyiSzemlesportrendeszet.pdf> (2025.12.07)

- [11] Tóth N. Á. „Sports Policing Tools in a Changing World”, *Magyar Rendészet* 2018/3. szám, pp. 221-235., 2018. [Online]. Elérhetőség: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/magyrend/article/download/1426/748/17185> (2025.12.07)
- [12] A 2004. évi I. törvény a sportról [Online]. Elérhetőség: <https://njt.hu/jogszabaly/2004-1-00-00.94> (2025.12.07)
- [13] A 54/2004. (III. 31.) Korm. rendelet a sportrendezvények biztonságáról [Online]. Elérhetőség: <https://njt.hu/jogszabaly/2004-54-20-22.18> (2025.12.07)
- [14] Az Európai Parlament és a Tanács által kiadott 2021/2118 (2021. november 24.) irányelve a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009/103/EK irányelv módosítására [Online]. Elérhetőség: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX:32021L2118> (2025.12.08)
- [15] Kovács J. T. – Nagy-Tóth N. Á. „Hatékony rendőri intézkedések az illegális gyorsulási versenyek felszámolása érdekében, különös tekintettel a társszervekkel történő együttműködésre” *Belügyi Szemle Évf. 73 szám 7.*, pp. 1367-1386., 2025. [Online]. Elérhetőség: <https://belugyiszemlejournal.org/index.php/belugyiszemle/article/view/2193/2000> (2025.12.08)
- [16] BS EN 13200-8:2017 szabvány, „Safety of spectator facilities” [Online]. Elérhetőség: <https://riglab.org/wp-content/uploads/2024/01/en13200-8-2017.pdf> (2025.12.10)
- [17] FIA. „Rally Safety Guidelines 2025” [Online]. Elérhetőség: https://api.fia.com/sites/default/files/rally_safety_guidelines_2025_en_24032025as_0.pdf (2025.12.05)
- [18] A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség weboldala „Ralibiztonság” [Online]. Elérhetőség: <https://mnasz.hu/hu/ralibiztonsag/> (2025.12.05)
- [19] Tóth N. Á. „Innovatív sportrendészeti eszközök” *Belügyi Szemle Évf. 68 szám 4. ksz.*, pp. 123-136, 2020. [Online]. Elérhetőség: <https://belugyiszemlejournal.org/index.php/belugyiszemle/article/view/756/758> (2025.12.05)
- [20] Tóth N. Á. „A sportrendezvények biztosítása az elmúlt évszázad eseményeinek tükrében” *Gazdaság és Jog* 2017/1. sz., pp. 13-19, 2017. [Online]. Elérhetőség: <https://real.mtak.hu/107476/1/GazdasagAsportrendezv.pdf> (2025.12.07)