



TraffiX

AZ ÉSSZERŐBB KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSERT

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANULMÁNY



**REJTETT BALESETI OKOK ÉS BALESET-
MEGELŐZÉSI LEHETŐSÉGEK FELTÁRÁSA
MEGHATÁROZOTT IDŐSZAKOKBAN ÉS
KÖRZETEKben TÖRTÉNT SZEMÉLYSÉRÜLÉSES
KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK
DOKUMENTÁCIÓJÁNAK ELEMZÉSE ALAPJÁN**

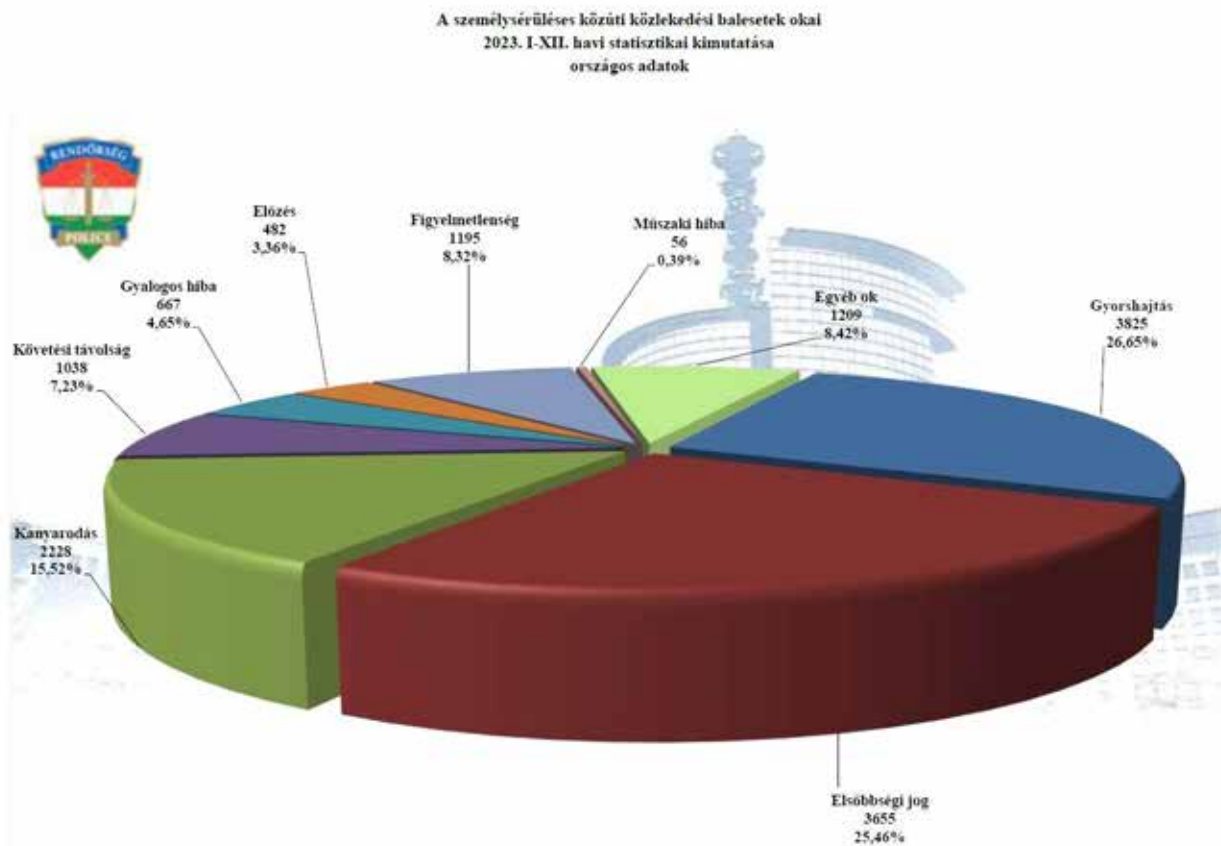
Ésszerűbb Közúti Közlekedésért Egyesület
2024. március 31.

ELŐSZÓ

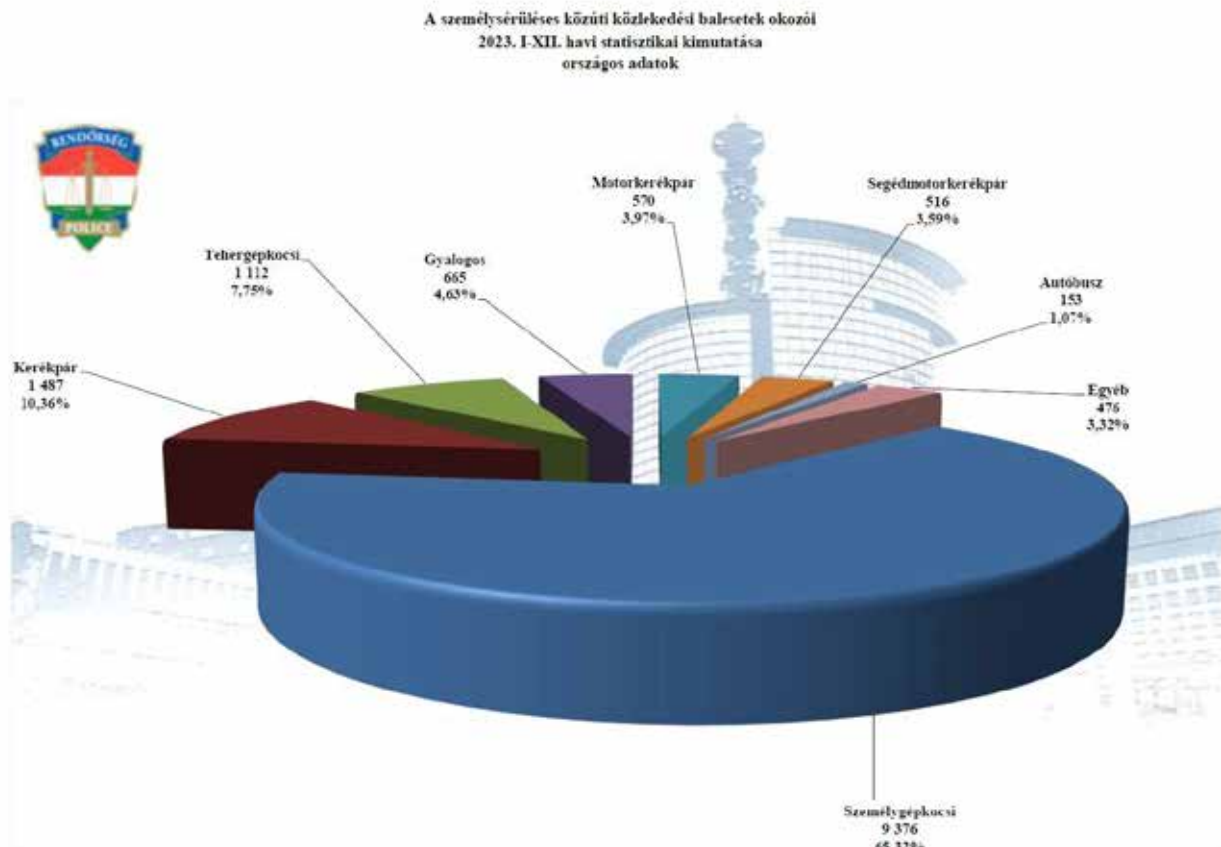
Mi, a közúti járműforgalom azon résztvevői, akiket az A-ból B-be eljutás kérdésénél mélyebben érdekel a közlekedés rendszere, szervezése, szabályozásának lehetőségei és hibái, erős ellenérzésekkel szemléljük az Európai Unióban és a magyar közutakon egyaránt jellemző általános túlkorlátozási szándékot a közlekedéspolitika részéről. Úgy véljük, hogy a hatóságok, az útkezelők és általában a közlekedéspolitika aktorai a balesetmegelőzés feladatkörében elsősorban arra az elvi álláspontra építenek, hogy igazából nem is az a fontos, hogy ne legyenek balesetek, hanem hogy a balesetek következményei a lehető legkisebbek legyenek. Ezt az álláspontot elsősorban az látszik alátámasztani, hogy az abszolút és relatív gyorsajtást összemosó, nagy léptékű baleseti statisztikai adatok szerint látszólag a leggyakoribb baleseti ok a gyorsajtás.

A megoldás egyszerűnek látszik: menjen mindenki lassan és akkor nem történhet baj. Vagy ha történik is, nem lesz nagy baj, hiszen a balesetek kimenetelét, súlyosságát tekintve a sebesség valóban a legfontosabb tényező.

Az Országos Rendőr-főkapitányság által időről időre közölt legismertebb grafikon a személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetekkel kapcsolatban már szinte hagyományosan a „gyorsajtás” nevű tényezőt emeli ki, mint legfontosabb baleseti okot. Ez a grafikon összevontan kezeli az abszolút és a relatív gyorsajtást, tehát az adott útra adott időben érvényes megengedett legnagyobb sebesség túllépését illetve a sebesség nem a körülményeknek megfelelő megválasztását:



A másik jól ismert, évről évre, hónapról hónapra visszatérő grafikon azt mutatja meg, hogy a balesetek okozói túlnyomórészt a személygépkocsik:



Egyértelműnek tűnik a következtetés: a Pareto-elv szerint akkor tehetjük a legtöbbet a közlekedésbiztonság javításáért, ha elsősorban a gyorsajtó személyautók ellen lépünk fel. A biztos siker titka: minél több helyen korlátozni kell a maximális sebességet és mérni, mérni, mérni. A két, látszólag legfontosabb aggregált baleseti diagram remek eszköz ahhoz, hogy meg lehessen indokolni vele a legegyszerűbb, legkényelmesebb, az objektív felelősségi rendszer bevezetése óta minden körülménytől függetlenül szinte megfellebbezhetetlen rendőri közlekedési ellenőrzési eszköz, a sebességmérés súlyának fontosságát a rendőri balesetmegelőző munkában.

(Megjegyzés: szeretnénk kiemelni, hogy a sebességmérést nagyon is fontos közlekedésbiztonsági eszköznek tartjuk a balesetek megelőzése illetve következményük súlyosságának csökkentése érdekében. Viszont hasznosnak látnánk, ha a sebességmérést minél több fix mérőhelyen, automatizált rendszer végezné, a rendőri élőmunka pedig jobban hasznosulhatna más területeken.)

Természetesen nem vitatjuk sem az általános, sem a lokális sebességkorlátozások szükségességét, indokoltságát. Elfogadjuk, hogy szükség van abszolút sebességhatárookra az egyes úttípusokon, valamint lokális, és/vagy időszakos korlátozásokra bizonyos veszélyesebb területeken. Ugyanakkor úgy gondoljuk, fontos, hogy ezek a korlátozások illeszkedjenek a forgalom természetes ritmusához, ne a közlekedés kirívóan lassú résztvevőinek képességeihez igazodjanak és lehetőleg ne fűnyíróelven illetve „az útkezelő mossa kezeit” elven működjenek. Fűnyíróelvnek tekintjük például egy kanyar előtt kötelezően előírt, de

a modern, jól karbantartott járművek számára komolytalanul alacsony sebességhatár alkalmazását, vagy egy általános 30-as zóna megállapítását egy egész városrészben, településen, forgalmi időszakoktól, időjárási viszonyoktól, valós balesetveszélytől függetlenül. Úgy látjuk, hogy ez a szemléletű sebességkorlátozás az útkezelő felelősségének elhárítására való, nem a közlekedés hatékony szabályozására.

Mosom kezeimet, mondhatja az útkezelő vagy az önkormányzat: én kiraktam a 30-as, 40-es táblát, tehát nem is kell többet foglalkoznom a közlekedésbiztonsággal. Hiszen ha mindenki 30-cal vezetne járművét a városban, 40-nel a kanyar előtt, gyakorlatilag nem történhetne súlyos baleset, tehát innentől kezdve minden baleset a szokásos sebességükkel haladva immár gyorshajtónak minősített járművezetők, elsősorban autóvezetők hibája.

Civil szervezetünk azokat a közlekedőket, elsősorban gépjárművezetőket képviseli, akik felelősségteljesen, tudatosan vesznek részt a forgalomban, ismerik saját és járművük képességeinek határait, de nem szeretnék mindig, mindenhol indokolatlan mértékben lassan haladni, ezáltal értékes időt elvesztegetve közlekedni, és/vagy szinte állandó szabálysértésben, folytonos kriminalizáltságban haladni az úton. Ebben a képviseleti szerepben feladatunknak érezzük feltárni és bemutatni, hogy milyen egyéb lehetőségei lennének a közlekedéspolitikának a balesetek megelőzésére, mint a járművek, elsősorban a gépjárművek sebességének általános túlkorlátozása.

Korábbi tapasztalataink e tárgykör kutatásában azt mutatják, hogy a statisztika önmagában nem alkalmas a hatékony balesetmegelőzési munka alapvetéseinek meghatározására. Fontos tényezők maradnak rejtve, kevésbé fontos faktorok jelennek meg túlreprezentálva az összesítésekben. Úgy gondoltuk, hogy álláspontunk alátámasztása, megfelelő bemutatása érdekében érdemes lenne elvégezni egy mélyelemzést adott területen, adott időszakban történt személysérüléssel járó balesetek dokumentációi alapján.

A baleseti adatlapok alapos átvizsgálásával megkíséreltük feltárni, milyen, a végső statisztikákban megjelenő hivatalos, elsődlegesnek kikiáltott okok mellett megbúvó közvetett vagy fel nem tárt, nem összesített tényezők vezettek a balesetekhez, illetve milyen nemkonvencionális, országspecifikus lehetőségek vannak a valóban hatékony, de a forgalmat általánosan nem túlkorlátozó balesetmegelőzésre.

Ehhez a munkához közvetlen anyagi segítséget kaptunk az oly hosszú idő után végre újra a közlekedésért nevesítetten is felelős szakminisztériumtól. Bízunk benne, hogy elemzésünk eredményei beépülnek a hazai közlekedéspolitikába és hozzájárulhatnak ahhoz, hogy közúti közlekedésünk úgy legyen biztonságosabb, hogy közben nem kell



irracionálisan lelassulunk az utakon az életterheltség fájdalomküszöbe alá, illetve nem kriminalizálódunk tömegesen pusztán attól, hogy nem tartunk be ételszerűtlen túlkorlátozásokat.

Pontosan tudjuk, hogy a túlzó szabályokat még azok sem tartják be, akik hozzák őket, vagy akik ellenőrzik azok betartását. Úgy gondoljuk, ez alapvetően aláássa a magyarországi balesetmegelőzési és közlekedés-szabályozási munka hitelességét, ezáltal drámaian csökkentve annak hatékonyságát is. Hiszünk abban, hogy ha több fáradtsággal is, de lehetséges hatékonyabban csökkenteni a balesetek számát, mint ételszerűtlen, a közlekedésből minden örömet kiülő formális túlkorlátozásokkal.

Bevezetőnkben szeretnénk felhívni a figyelmet egy fontos tényezőre, amit szintén elrejt a baleseti okokat összefoglaló legfőbb diagram. Ez pedig a „figyelmetlenség” fontossága. Ez a tényező nevesítve szerepel is a diagramban, 8,3 %-os aránnyal. Ugyanakkor a második legfontosabb baleseti ok az összesítés szerint az elsőbbség meg nem adása (25,5 %), a harmadik pedig a kanyarodási szabályok be nem tartása (15,5 %), valamint fontos tényező a nem megfelelő követési távolság tartása (7,2 %). És vajon mi lehet a valódi oka az elsőbbség meg nem adásának, a kikanyarodásnak valaki elé és a ráfutásos baleseteknek, ha nem a figyelmetlenség? Ez a négy faktor mindösszesen 56,5%-ban oka a baleseteknek. Talán nem túlzás, ha azt mondjuk, hogy a személyes közlekedési balesetek több mint felét a közlekedők nem megfelelő figyelme okozza. A gyorsajtás súlya pedig még összevontan is (relatív-abszolút) csupán 26,7%.

Mi az tehát vajon, ami ellen a legfontosabb lenne küzdeni a közlekedésbiztonsági munkában: a gyorsajtás vagy a figyelmetlenség?

*Rácz Tamás
az Ésszerűbb Közúti Közlekedésért Egyesület elnöke*

MÓDSZERTAN

Elemző munkánkhoz a hazai személyesérüléses balesetek felvett adatait rögzítő Web-Bal rendszer adatbázisának bizonyos területekre és időszakokra szűrt adatlapjait használtuk fel. Mivel a rendszerbe betekintésre jogosultak köre meghatározott, nem férhettünk hozzá közvetlenül az adatokhoz, ezeket részünkre a Magyar Közút Zrt. illetve a Budapest Közút Zrt. adta ki, anonimizáltan. Az adatlapokat átolvastuk, értelmeztük, néhány főbb paramétert táblázatba gyűjtöttünk és igyekeztünk rejtett összefüggéseket megállapítani.

WEB-BAL baleseti adatlap

Baleseti adatlap azonosítója: [REDACTED]

Megye: Budapest
 Város, község neve: Budapest VI. kerület (lakott területen) 6
 Baleset ideje: GPS
 I. közút száma: 94000
 I. közút szelvénye: 1. közút szelvénye:
 I. utca neve: Andrássy egyéb
 I. utca házszám: 72
 I. közút kategóriája:
 Keresztező közút száma:
 Keresztező közút szelvénye:
 Keresztező utca neve:
 Keresztező közút kategóriája:

	Meghaltak száma	Súlyosan sérültek száma	Könnyen sérültek száma	Baleset kimenetele
48 óra múlva	0	7	0	súlyos sérülés
30 nap múlva	0	7	0	súlyos sérülés

Baleset típusa: [910] Egyéb egyjarműves (magános) közlekedési baleset
 Típuscsoportja: [999] egyéb balesetek (505-910)
 Előidéző ok: [112] az útviszonyokhoz (az út vezetetéséhez, útburkolat minőségéhez)
 Előidéző okcsoport: [11] sebesség nem megfelelő alkalmazása
 Természete: [31] megcsúszás, farok, felborulás az útpályán
 Időjárási viszonyok: derült
 Baleset helye: lakott területen
 Sebességkorlátozás: 50
 Ut alakzata: egyeses útvonal
 Forgalmi irányítás: nem útkereszteződés, vagy ismeretlen
 Azonos irányú sávok: kettő
 Út lejtviszonyai: sík
 Úttest felületének áll.: normál (száraz) állapotú úttest
 Alkoholos befoly.: ismeretlen, vagy nem vizsgált

Látási viszonyok: éjszaka, működő kövilágítással
 Az útvonal típusa: gépjárműforgalmi út
 Sebességkorlát (k. út):
 Útkereszteződés típusa: nem útkereszteződés, vagy ismeretlen
 Útvonal forgalmi jellege: kétirányú osztottan
 Forgalmi sávok jelzése: útburkolati jel
 Burkolat állapota: hibátlan
 Kábitószeres befoly.:

A résztvevő jármű száma: 1

Jármű fajtája	egyéb jármű	Gyártási éve	2018
A jármű gyártmánya:	K/N/D/1	Vezérlés áru kódja:	ellenőrzés nem volt
Telephelye (ország, vagy megye):	holodó	Helyszíni elhagyása:	
Jármű mozgása:	nincs		

Résztvevő személy száma/jármű azonosítója: 1 / 1

Élettára:	29	Neme:	nő
Állampolgársága:	Magyarország / magyar	Fogalombari szerepe:	járművezető
Biztonsági eszközök:	jogszabály nem kötelezte	Légszák:	
Járművezetői engedély:	jogszabály nem kötelezte	Jogosítvány megléte/dátuma:	K/N/D/1 / ismeretlen
Alkoholos befoly.:	ismeretlen, vagy nem vizsgált	Drog teszt:	ismeretlen
Gyalogos helyzete:	nem gyalogos	Kerékpáros közlekedése:	ismeretlen, vagy nem kerékpáros
Sérülés kimenetele helyszíni:	súlyosan sérült	Sérülés kimenetele (30 nap):	súlyosan sérült
Kórházi ápolás:	kórházba szállították	A sérült szerepe:	okozója

Ezek a leírások, jegyzőkönyvek végletesen formalizáltak, a tipizálhatóság, statisztikai elemezhetőség céljával írják le a baleseteket. Az esetleírások alapján csak körvonalasan lehet reprodukálni, elképzelni a baleset körülményeit, sok olyan mellékkörülmény marad rejtve, amelyek pedig nagyon hasznosak volnának egy valóban megalapozott lokális balesetmegelőzési terv, stratégia elkészítéséhez. Az adatlapokon nem szerepel például a járművek aktív

biztonsági felszereltsége, pedig nagyon fontos tényező, hogy volt-e ABS, ESP, automatikus vészfékező rendszer a balesetben részt vevő járművekben. (Még a gyártási év sem mindig szerepel, bár a rubrika megvan; ez utólag a hatóság által felvett adatok alapján pótolható lenne.) A jegyzőkönyvekben, illetve adatlapokon természetesen nem szerepelnek, nem is szerepelhetnek olyan körülmények, mint a balesetben részes járművezetők rutinja, és olyan figyelemelterelő faktorok, mint például az esetleges mobiltelefon-használat.

A fenti nehézségek ellenére megpróbáltunk a hazai közlekedésben szerzett tapasztalatainkat hasznosítva a rideg adatlapok mögé látni és megkíséreltünk feltárni olyan rejtett okokat, körülményeket, amelyek ismeretében hatásos közlekedésbiztonságot fokozó, balesetmegelőzést szolgáló lehetőségek, eszközök definiálhatók a hazai közlekedéspolitika számára. Elemzésünk szándékoltan verbális, értelmező jellegű; úgy látjuk, hogy a statisztikai, számszerűsítő, a valóságtól elidegenítő gondolkodással szemben a balesetmegelőzésben nagy szükség lenne ilyen jellegű megközelítésre is a hatóságok által gyűjtött adatok feldolgozásában.



BUDAPEST VI. KERÜLET, 2022-ES ÉV

A Budapest Közút Zrt. egy PDF-fájlba integrálva küldte el nekünk a 2022. január 22-e és 2022. december 31-e között Budapest VI. kerületében történt 119 személysérüléssel járó baleset Web-Bal adatlapjait. Az adatállományunkat képező 119 elemű mintában a vizsgált évben 29 súlyos sérüléssel járó közlekedési baleset történt a kerületben és egy eset végződött halállal. Az adott kerületben, időszakban történt egyetlen halálos baleset villamosgázolás volt, a súlyos esetek közül 14 volt gyalogosgázolás, viszont ezek közül is csupán 8 esetben volt autó (vagy kisteherautó) a gázoló. **Meglepően sok személysérüléssel járó balesetben nincs szerepe egyáltalán gépjárműnek**; a balesetek között szerepel kerékpáros és gyalogos konfliktusa, nagy számban szerepelnek egyedül eleső kerékpárosok, rolleresek vagy robogósok és sok az úgynevezett „utasbaleset”, a tömegközlekedési eszközön eleső, megsérülő utas. **Tévképzetnek tűnik a fővárosi közlekedéspolitikai kommunikációból gyakran kirajzolódó „veszélyes autók fenyegetik a sérülékeny közlekedőket” kép**; fontos lenne viszont komolyan foglalkozni a sérülékeny közlekedők egymásra és önmagukra való veszélyességével.

A Budapest VI. kerületi balesetek változatosak, egy-két visszatérő mintát leszámítva nehezen tipizálhatóak. 119-ből 17 esetben történt baleset nedves útfelületen, 29 éjszaka, ezek kombinációja sem kiugróan gyakori. Ittas vezetés mindössze három esetben fordult elő, a biztonsági öv használatának hiánya (erre kötelezett járművezetőknél, utasoknál) mindössze egy esetben, bukósisak nem használata kizárólag erre nem kötelezetteknel (kerékpár, „egyéb jármű”) három esetben került regisztrálásra.

A baleseti adatlapok tartalma sajnos sok esetben nehezen értelmezhető. Korábbi, vidéki baleseti helyszínekről készült Web-Bal adatlapos tapasztalatainkkal szemben ezek a fővárosi összesítő lapok információhiányosak, tele vannak hibákkal és kitöltetlen rubrikákkal. A hiányos, téves adatrögzítések megkérdőjelezzik az összesítő rendszerre alapozott statisztikák tényszerűségét is. Példák: egy Andrásy úti balesetnek az adatlap szerint részese volt egy HÉV-szerelvény; több esetben is előfordul, hogy a balesetben részes személygépkocsi vezetője viselte a bukósisakot; alkalmanként pedig teljes káoszban keveredik össze kerékpáros, autós és gyalogos szerepe egyszerűnek tűnő gyalogosgázolások adatlapjain.

Az e-rollerok, egyéb mikromobilitási eszközök nem szerepelnek nevesítve az adatlapokon. Ezeket „egyéb jármű”-ként találjuk meg az adatforrásban, pedig az ilyen járművek egyre növekvő száma miatt fontos lenne minél több részletet tudni ezekről az eszközökről is a balesetekben. Magyarországon a kifejezetten ezekre az eszközökre vonatkozó jogi szabályozás sem készült még el; ezt a munkát is segítené, a szabályrendszert megalapozottabbá tenné, ha részletes baleseti statisztikai adatok állnának rendelkezésre róluk.

A gyártási év hiányzik a gépjárműveknél, pedig fontos lenne tudni, mennyire korszerű járművekkel történnek a balesetek, milyen biztonsági rendszerek vannak vagy nincsenek a balesetben érintett személyautókban és haszonjárművekben.

A baleseti adatlapokon egyetlen esetben sem szerepel a mobil- vagy érintőképernyő-használat, mint baleseti ok vagy tényező. Még az esetleg a mobilozás, infotainmentbe merülés lehetőségét megadó „figyelmetlen, gondatlan vezetés” is mindössze 3 adatlapon tűnik fel a 119 baleset okai között. Mindennapi tapasztalatunk szerint nagyon hasznos lenne, ha ezt a faktort sokkal komolyabban próbálná azonosítani, vizsgálni a helyszínelés, akár valamiféle anonim önbevallásos alapon is.

KÖVETKEZTETÉSEK, MEGÁLLAPÍTÁSOK A VIZSGÁLT TÉRSÉG BALESETEINEK OKAIRA, AZ ITT BEKÖVETKEZŐ BALESETEK MEGELŐZÉSÉRE VONATKOZÓAN

A fővárosi közlekedésszabályozási tervekben oly sokszor szereplő 30-as táblák, 30-as zónák várható hatásával kapcsolatban a VI. kerületi balesetek elemzése során nem tudunk egyértelmű következtetést, megerősítést megállapítani, különösen akkor nem, ha a lassabban haladó személygépkocsik esetében csökkenő baleseti kockázat hatását próbáljuk felmérni. A tipikus belvárosi, gépjármű okozta balesetknél, a kereszteződésben 30-as utcából kiforduló vagy a 30-as utcában manőverezés közben gázoló jármű mozgására nem lenne hatással a szigorúbb sebességkorlátozás. **Az általános 50 km/h helyett általános 30-as sebességkorlátozás, ha betartják a közlekedők, megítélésünk szerint a 2022-ben a VI. kerületben történt balesetek csupán kis részében csökkenthette volna biztosan a bekövetkező balesetek számát illetve súlyosságát,** miközben általánosan rontaná a fővárosban járművel (akár tömegközlekedési eszközzel) közlekedők életminőségét a lassabb haladás, a nagyobb eljutási idők miatt, különösen a csúcsforgalmi időszakokon kívül.

A baleseti adatlapokon szereplő „sebesség nem megfelelő alkalmazása”, vagyis gyorsajtás mint baleseti ok, minden esetben relatív gyorsajtásként, vagyis a sebesség valamilyen környezeti vagy járműparaméternek nem megfelelő alkalmazásaként szerepel, 19 esetben a 119-ből (16 %). Ezek közül négyben „egyéb jármű”, valószínűleg elektromos roller, egy esetben kerékpár, egyben motorkerékpár, egyben pedig segédmotoros kerékpár szerepelt „magános baleset”-ként – vagyis valaki egyedül elesett, ráadásul többnyire nem is gépjárművel. A többszereplős balesetek között olyan esetek szerepelnek, mint gyorsajtó kerékpáros beleütközése megálló autóba, nedves úton megcsúszó troliban eső utas, gyors kerékpárostól megijedő trolin eső utas, stb. Marad tehát 12 olyan eset, tíz százalék, amikor a rendszámos gépjárművek abszolút gyorsajtását figyelő műszere sebességmérés, mint adekvát közlekedésbiztonsági eszköz alkalmazása egyáltalán indokolhatónak tűnik – de még ebben a számban is benne vannak a gépjárműves relatív gyorsajtások.

Egyértelmű, közvetlenül balesethez vezető személyautós gyorsajtás az adatlapokból csupán négy esetben azonosítható. Egyenes úton haladó autó ütközött parkoló járműnek, stop táblán is áthajtó autós ütközött trolinak, a West End szervizútján gázolt autó gyalogost, szűk utcában gázolt autó gyalogost éjjel, táblával jelzett kereszteződésben kombinálódott két autó között a „nem megfelelő sebességalkalmazás” az elsőbbség meg nem adásával. 4 eset a 119-ből, az összes baleset 3,4 %-a, amikor az alacsonyabb sebességhatárnak valószínűsíthetően lett volna szerepe a megelőzésben!



Úgy látjuk, a VI. kerületi valós tapasztalatok alapján komolytalan az elsősorban személyautókra rákényszeríthető általános sebességkorlátozások szigorításának szükségességéről, mint hatékony, viszont a felelősen, figyelmesen közlekedő járművezetőket aránytalanul nem sújtó, indokolatlanul nem korlátozó balesetmegelőzési eszközről beszélni.

A sebességkorlátozás nélküli, 50 km/h-s útszakaszokon bekövetkezett balesetek nagy része az adatlapok elemzése szerint tehát nem lenne közvetlenül megelőzhető alacsonyabb sebességhatárokkal. Egy kivételt azonban látunk: **a tömegközlekedési járműveken bekövetkező, utaselesések, utassérülések (4 darab a jegyzőkönyvekben) nagy része bizonyára nem következne be, ha az álló utasokat is szállító busz, troli, villamos alacsonyabb sebességgel haladna, így kisebb eséllyel kényszerülne vészfékezésre.** Ha tehát nem egyszerű populizmusból, politikai haszonszerzésre törekvéstől hajtva törekedne a főváros vezetése a 30 km/h-s általános korlátozás bevezetésére, balesetmegelőzési okokból akár el is rendelhetné csak a tömegközlekedési eszközökre vonatkozó 30 km/h-s sebességhatárt, a biztonsági övvel, légszákkal nem védett utasok védelmében.

Ez a megállapítás csak tényközlés, nem kívánjuk a fővárosi tömegközlekedés lassítását. Egyesületünk morálisan el tudja fogadni a városi járműforgalom természetes tempójához közelebb álló jelenlegi sebességhatárok jelentette magasabb baleseti kockázat fenntartását a gyorsabb, hatékonyabb tömegközlekedés fennmaradása érdekében. **Ugyanakkor hasznosnak tartanánk olyan kampányok indítását, amely elsősorban az idősebb, bizonytalanul mozgó utasok számára hangsúlyozná a biztonságos utazás, a mozgó járművön leülés fontosságát.**

Kiemeljük, hogy a VI. kerület egy év alatt bekövetkezett összes személysérüléssel járó balesetében egyetlen halálos kimenetelű baleset szerepel és itt sem közúti jármű, hanem villamos gázolása követelt halálos áldozatot. Több balesetben szerepel troli- vagy autóbusz utasainak sérülése, alkalmanként más közlekedők által indukált vészfékezés kapcsán.

Az egyetlen halálos közlekedési balesetben tehát, ami a VI. kerületben a 2022-es évben történt, nem volt érintve se gépjármű, se kerékpár: villamos gázolt el gyalogost.

Városi környezetben a baleseti okok között feljegyzett gyorsajtás, vagyis „sebesség nem megfelelő alkalmazása” 19 esetben fordul elő. Ezek közül 6 esetben személyautóra, 1 esetben motorkerékpárra, 1 esetben segédmotor-kerékpárra, 1 esetben villamosra, 2 esetben autóbuszra, 1 esetben kerékpárosra, 7 esetben „egyéb jármű”-re vonatkozott. A gyorsajtások a dokumentációban nem abszolút, hanem relatív sebességtúllépések. Az adatok alapján úgy látjuk, az általános sebességhatár-csökkentés szándéka a balesetek megelőzésével nincs egyértelmű, dokumentálható ok-okozati viszonyban Budapest VI. kerületében. Ha valaki a rögzített baleseti adatok ismeretében, azok alapján szeretne a közlekedés hatékonyságát, tempóját feleslegesen nem rontó illetve lassító szabályozási eszközöket

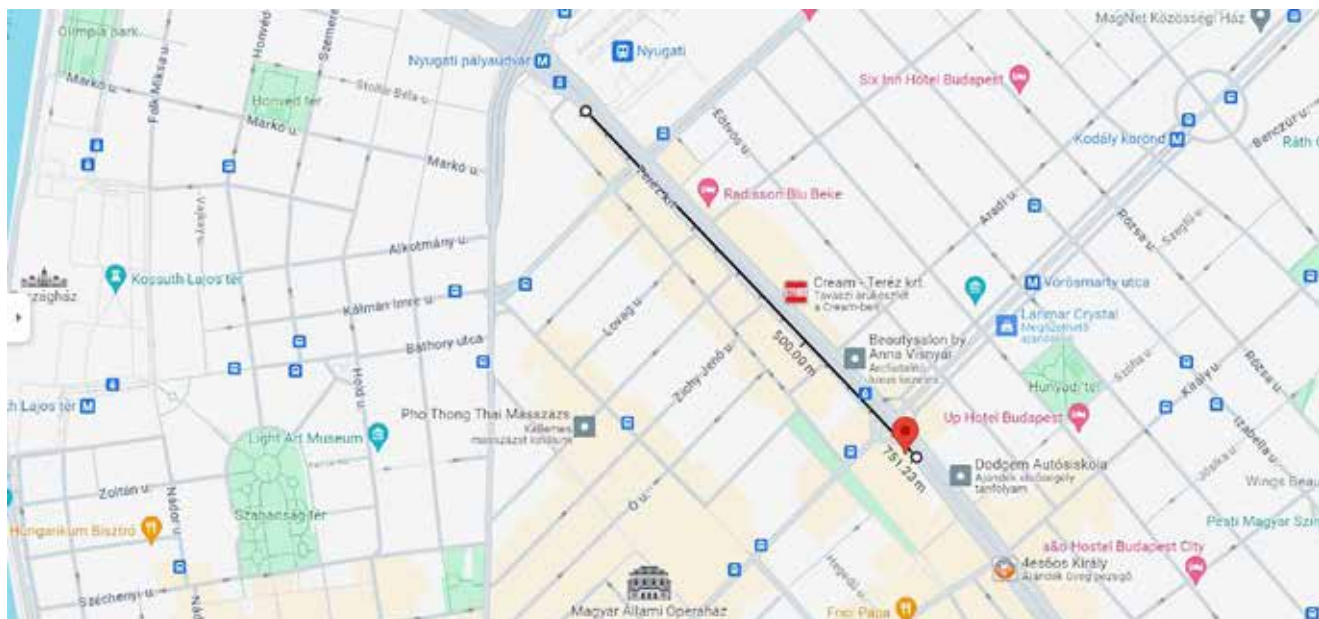
alkalmazni, nem látszik indokoltnak a leginkább a gépjárművekre hatást gyakorló általános sebességcsökkentés irányában gondolkodnia.

A járművek közlekedésére vonatkozó általános korlátozások a kerékpárosok, e-rollerezők közlekedésére tapasztalataink szerint nincsenek hatással. A piros lámpa, a sebességkorlátozás, az általános sebességhatárok ezekre a járművekre a gyakorlatban mintha nem is vonatkoznának. A belső városrészekben a gépjárművekre vonatkozó további korlátozások megítélésünk szerint csak hamis biztonságérzetet adnának ezeknek a részint sérülékeny, részint viszont a gyalogosokra és egymásra is veszélyes járművek használóinak.

Aki Budapestnek ebben a belső kerületében hatékonyan szeretne balesetmegelőző tevékenységet folytatni, annak megítélésünk szerint hasznos lenne a figyelmetlen gyalogos, kerékpáros közlekedők magatartásával legalább olyan komolyan foglalkozni, mint a gépjárművezetőkével.

Sok a zebrán elütött gyalogos. 12 adatlapon szerepel gyalogos átkelőn történt baleset. (Ebből öt esetben a gyalogos hibájából következett be a baleset, jellemzően tilos jelzésnél áthaladáskor.) Az adatlapok elemzése során különösen veszélyes zebrát, ahol egyértelmű lenne a beavatkozás szükségessége, egy útszakaszon tudtunk azonosítani, bár itt mintha nem csak az átkelőkkal lenne a baj.

A jegyzőkönyvek helyadatai alapján azonosítottunk egy különösen veszélyes útszakaszt: a Teréz körút mindössze 750 méteres szakaszán (14-62. szám, az Oktogon is ide tartozik) tíz baleset történt a 119-ből. Ezt a szakaszt hasznosnak lát-nánk kiemelten kezelni a VI. kerületi balesetmegelőzésben, javasoljuk Különösen veszélyes hely megjelölésekkel ellátni a járművezetők számára, 30-as korlátozással ellátni (itt nincs ilyen korlátozás) és akár összességében kiemelni a főváros úthálózatának általános rendszeréből valamilyen kreatív forgalomszervezési megoldással.



Olyan egyéb eset, helyszín, ahol a helyi sebességkorlátozás szintén indokolt lenne, megítélésünk egy szerepelt az adatlapokban: a West End bevásárlóközpont parkolójának szervizútján történt egy gyalogosgázolás, ahol jelenleg is 50 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben.

A VI. kerületi közlekedési balesetekben a rendelkezésünkre bocsátott adatok szerint igen sok a gyalogos, kerékpáros illetve „egyéb járműves”, vagyis elektromos rolleres résztvevő, sérült. **Hatékony balesetmegelőzési eszköznek látnánk, ha a közlekedésbiztonsággal foglalkozó helyi hatóságok, szervezetek kommunikációs kampányt szerveznének ezeknek a célcsoportoknak**, emellett hangsúlyoznák az éjjeli észlelhetőséget javító eszközök használatát, vagy akár szponzor bevonásával terítenének is ilyen eszközöket.

Legfontosabb megállapításunk a budapesti VI. kerületi balesetek elemzését és gyakorlati helyszíni közlekedési tapasztalatainkat összevetve az, hogy a balesetek megelőzését talán a leghatékonyabban a fokozott rendőri, közterület-felügyeleti jelenlét és a kisebb szabálysértések esetén is érezhető gyakoriságú intézkedések tudnák szolgálni.

Az általános sebességcsökkentés, európai példák alapján általános 30 km/h-s általános sebességkorlátozás szükségességét a fővárosban vagy más hazai településeken a budapesti VI. kerületi, egy év eseményeit feldolgozó jegyzőkönyvek alapján nem látjuk indokoltnak.

Természetesen nem ellenezzük 30-as korlátozás alkalmazását olyan zónákban, utcákon, időszakokban, ahol és amikor a lassabb tempó pozitív hatást gyakorol az út átterestőképességére. Általánosan alkalmazva viszont egy ilyen változás országosan járművezetők millióit kényszerítené lassú haladásra, a csúcsidőkön kívül megnövelné a járművek úton töltött idejét és üzemanyag-fogyasztását is.

A legnagyobbbrészt figyelmetlenségből, járművezetésre alkalmatlanságból vagy felelőtlenéségből eredő balesetek megítélésünk szerint alacsonyabb sebességhatárok mellett is bekövetkezhetnek, a VI. kerületi balesetek túlnyomó részénél a sérülésekben, a súlyos vagy halálos balesetekben a statisztikai alapadatok szerint egyáltalán nem játszott szerepet a sebesség. Mint az adatlapokból láthattuk, a közlekedők sérülékeny szereplőit akár egy parkolóhelyről való figyelmetlen autókiállítás is súlyos sérülésekkel büntetheti.

A kis számú problémás közlekedő miatt aránytalannak és közösségellenesnek tartjuk a nagy számú normális, hatékony és gyors helyváltoztatást igénylő közlekedők tömegét sújtani a problémamentes útszakaszokra is vonatkozó általános szigorítással.

A VI. kerületi baleseti tapasztalatok alapján úgy látjuk, a belterületi sebességmérés belváros környezetben úgy lehetne hatásos balesetmegelőzési eszköz, ha valóban veszélyes pontokon alkalmaznánk, lehetőség szerint működése időben is a forgalmi viszonyokhoz igazodna és nem az objektív felelősségi rendszerben definiált magas sebességértékek megsértését szankcionálná (ami jelenleg 50 km/h-s zónában 65, 30-as zónában 45 km/h), hanem az adott helyszínen reálisan megállapított, valóban indokolt sebességkülbszöbök betartását kényszerítené ki. A fix kamerák telepítése, ahogy ez Budapesten jelenleg zajlik, inkább populizmus, semmint valóban hatékony közlekedésbiztonsági akció.

A jelenleg Magyarországon bevett objektív felelősségi rendszerrel kapcsolatban Egyesületünk több fórumon jelezte már aggályait és megoldási javaslatot is nyújtott be, egyelőre eredmény nélkül. A városi forgalomban ugyanakkor az alacsonyabb sebességeknek köszönhetően a sok köztéri kamera segítségével megfelelő szándék esetén véleményünk szerint némi nyomozati munka árán sokszor azonosíthatók lennének a gyorsajtók, szabálysértők. Ezek a nyomozások költséget jelentenének ugyan a hatóságok számára, de meg lehetne teremteni a jogi kereteit annak, hogy ha nem nyilatkozik a járműtulajdonos az adott időben, helyen a járművet vezető személlyel kapcsolatban, a felmerülő nyomozás költségeit is rá lehessen terhelni az elkövetőre.

Ide kapcsolódik a piros lámpán áthajtások Budapesten már folyamatos közveszélyt jelentő, mind a gépjárművezetők, mind a kerékpárosok körében általánossá vált jelenségének ügye is. Jelenleg sem a főváros, sem a rendőrség nem szab ki

Az Ésszerűbb Közúti Közlekedésért Egyesület objektív felelősséggel kapcsolatos álláspontja

Egyesületünk a kezdetektől ellenérzéssel viseltetik az „objektív felelősség” nevű rendszerrel kapcsolatban. Úgy véljük, a szabálysértések szankcionálásának az elkövető személyt kell sújtania és ennek a szankciónak teljeskörűnek, tehát az előéleti pontrendszerre is kiterjedőnek kell lennie. Ezzel szemben az a hazai hatósági gyakorlat alakult ki, hogy az automatikusan bírságot szabálysértések költségvetési bevételi forrássá váltak: az objektív felelősségi körbe tartozó szabálysértéseknek nem büntetése van, hanem ára. A sofőr extrém gyorsajtása személynél konzekvencia nélkül marad, az érintett járműtulajdonosa, akár egy gazdasági társaság befizeti a bírságot és kész, mehet minden tovább.

Sőt: gyakran még a büntetést sem kell befizetni senkinek. Rendőrségi forrásokból származó információink szerint tízezres nagyságrendben közlekednek a magyar utakon százas nagyságrendű fantomcégek által üzemben tartott autók, amelyek valódi tulajdonosa akár havi pár ezer forintért „megválthatja” az összes objektív felelősségi bírságot. A fantomcég nevére vett járművekkel szemben jelenleg hatásos hatósági fellépési lehetőség nincs: az újabb és újabb átírásokkal a járműhöz kapcsolódó bírságok behajthatatlanok maradnak. Úgy tudjuk, ezeknek az autóknak a használói szinte sportot űznek a behajthatatlan közigazgatási bírságok begyűjtéséből: a VÉDA rendszer gyakran napi több extrém gyorsajtást is rögzít egy-egy ilyen jármű rendszámával. A problémát a Közlekedési Hatóság felé mi is jeleztük. Visszajelzésük szerint már kormányzati szinten folyik a permanens veszélyes közlekedési magatartást lehetővé tevő joghézagok ügyének rendezése, ugyanakkor aggasztó, hogy a birtokunkban lévő, a problémát bemutató rendőri jelentés 2018-as keltezésű.

Természetesen ismerjük a hatósági tapasztalatokat az objektív felelősségről: tudjuk, hogy bevezetése után drasztikusan javult a közlekedésbiztonság az utakon. Éppen ezért nem javasoltuk sosem az intézmény alternatíva nélküli kivezetését. A mi javaslatunk arról szólt, hogy az üzembentartói bírságolás helyett az elkövetők személyének megállapítását és személyes bírságolását, büntetését meg lehetne oldani úgy, hogy ha a szabálysértő jármű üzembentartója nem szolgáltatna adatot a járművet a szabálysértés pillanatában vezető személyről, akkor az érintett járműre menetlevél-vezetési kötelezettséget állapítana meg a hatóság. Ez a menetlevél szolgálna alapul a későbbiekben a további bírságolások, büntetések személyre való kiszabásához.

automatikus bírságokat piros lámpán áthajtás esetén; az ilyen cselekményt regisztráló kamerafelvételeket csak helyszíni személyes rendőri intézkedés kapcsán, utólag használja fel a hatóság. (Ezt a gyakorlatot az ORFK és a Budapest Közút Zrt. kommunikációs osztálya kérésünkre írásban is megerősítette!)

Fontosnak tartjuk és a fővárosi közlekedéspolitiká számára nyomatékosan javasoljuk a piros lámpákon áthajtás automatikus bírságolási rendszerének újraindítását, az ezt figyelő kamerarendszer fejlesztését, kiterjesztését! Úgy véljük, ez lenne az egyik leggyorsabban használatba vehető, leglátványosabb eredményt elérő, legolcsóbb eszköz a fővárosi közlekedési morál azonnali javítására. Ez a módszer persze csak a rendszámú járművek szankcionálására alkalmas, a kerékpárosok piros lámpán áthajtását a rendőri jelenlét, a személyes rendőri intézkedés tudja visszaszorítani.

A jegyzőkönyvek adataiból kiindulva külön kutatást érdemelnének azok az esetek, melyek után minden résztvevő elhagyta a helyszínt, később mégis „keletkezett” egy-egy sérült utas. Anonim rendőri források informálisan megerősítették, hogy sokszor tapasztalják a balesetet követően kért vagy kéretlen jogi tanácsadók által „kiokosított” passzív résztvevők utólagos felbukkanását, a baleset okozójától kikényszeríthető vagy a biztosítótól megszerezhető kártérítés reményében.

Végezetül érdekességként megemlíjtjük, hogy két esetben is történt gyalogosgázolás brit áldozatokkal, valószínűleg az általuk megszokotthoz képest ellenkező irányú forgalom miatt. Ez csak anekdotikus jelentőségű probléma, reális közlekedéspolitikai megoldása nemigen van, de látunk a jelenségben egy városmarketinggel összeköthető turisztikai kommunikációs lehetőséget, turisztikailag fontos helyszíneken (repülőtér, hotelek, szórakozóhelyek) megjelenített, a megfelelő célközönséghez szóló kampányban a megfelelő irányba figyelés fontosságának hangsúlyozásában. (*Are you from country with left hand traffic? No problem, you can survive Budapest – if you always look left first!*)

BIATORBÁGY ÉS KÜLTERÜLETE, 2023.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt-től kaptuk meg a Biatorbágy térségében 2019. januárjától 2023. szeptemberéig tartó időszakának személysérüléssel járó baleseti adatlapjait A 84 darab Web-Bal adatlap között szerepelnek belterületi, külterületi és az M0 autópályán valamint az M1 autópályán Biatorbágy térségében futó szakaszainak jegyzőkönyvei is. A „sebesség nem megfelelő alkalmazása” pontosan a balesetek felénél szerepel baleseti okként, de ezek között deklarált abszolút gyorsajtás egy esetben sem megállapított az adatlapokban. A relatív gyorsajtások túlnyomó része az út vonalvezetésének tartásához kapcsolódik, néhány esetben az elsőbbség meg nem akadásával kapcsolatban említik a jegyzőkönyvek.

Vettük a bátorságot és helyismeretünk, valamint az adatlapok tartalma alapján igyekeztünk megtippelni, hány esetben reális abszolút gyorsajtásra is gyanakodni; 11 ilyen balesetet azonosítottunk, mely az összes vizsgált eset 13 százaléka.

KÖVETKEZTETÉSEK, MEGÁLLAPÍTÁSOK A VIZSGÁLT TÉRSÉG BALESETEINEK OKAIRA, AZ ITT BEKÖVETKEZŐ BALESETEK MEGELŐZÉSÉRE VONATKOZÓAN

Aki gyorsan szeretne javítani Biatorbágy és környéke baleseti adatain, annak két külterületi út forgalmi rendjének áttekintésével lenne érdemes azonnal foglalkoznia. Gyakori a baleset a Biatorbágy-Páty, illetve a Biatorbágy-Sóskút utakon. Különösen az előbbinél igen gyakori a súlyos baleset, sőt: itt történt az egyetlen halálos eset is. Mindkettő „gonosz” kanyarokkal tűzdelt út, mindkettőn sok a száraz úton komolytalan túlkorlátozás. Az itteni balesetek bekövetkezténél gyakorlatilag mindig szerepel a gyorskanyar (az adatlapokból nem állapítható meg, hogy ez relatív vagy abszolút), de mindig látunk egyéb okot is a baleset bekövetkeztére. Ittasság, 83 éves sofőr éjjel, nedves úton csúszik meg a kanyarban, alagútból kihajtva csúszik meg egy autós a nedves úton, 75 éves sofőr csúszik ki nedves úton stb. Nagyon fontos tényezőnek látjuk, hogy a súlyosan sérültek többsége és a halálos áldozat sem volt bekötve!



Mivel ezek az utak különösen a kanyargós részeken, nedves úton veszélyesek, a fűnyíróelví, a legtöbb járművezető és jármű számára túlzó kanyar előtti 40-es táblázás (*lásd fenti képet!*) helyett indokoltnak látnánk **reális, nedves útra vonatkozó sebességkorlátozó-sokat** a megfelelő pontokon és azok betartásának gyakori ellenőrzését.

Mivel elsősorban a Biatorbágy-Páty út tűnik extrém veszélyesnek, itt egyedi tájékoztató tábla kihelyezését is javasoljuk (Különösen veszélyes útszakasz), valamint lehetőség szerint az útszakasz veszélyességének jelzését az elektronikus térképeken, a szolgáltatókkal egyeztetve.

Gyanúsan sok ittas vezetés mellett bekövetkező baleset is volt a Biatorbágy-Sóskút és Biatorbágy-Páty útvonalakon. Ezek az utak kis forgalmú mellékutak, valószínűsíthető, hogy a külterületeken élők rendszeresen autóznak itt italozgatás után. **Helyismerettel rendelkező, a helyiek szokásait ismerő rendőrök megfelelő időszakokban végzett gyakori szondázattal valószínűleg javíthatnánk itt ezen a helyzeten.**

Problémás pont a térségben az M1 autópálya Budapest felé vezető oldalára való felhajtási lehetőség az 1-es úton. Itt mindkét irányból fel lehet (és szabad) hajtani az M1-re. A Biatorbágy felől érkező járművek legtöbbször itt fel is hajt Budapest felé, ugyanakkor a Budaörs felől érkezők közül nagyon kevesen hajtanak fel a sztrádára (vagyis fordulnak itt le balra), hiszen ez voltaképpen visszafordulás a számukra:



Amikor ez a két nem várt haladási magatartás találkozik, nagy az esély az ütközésre, a mindkét oldalról korlátozatlan, 90 km/h-s sebességhatár miatt pedig az esetleges baleset várható súlyossága is nagy. (Szerepel is ilyen eset a jegyzőkönyvekben.) Forgalmommérést javaslunk itt, és ha feltételezésünknek megfelelően csekély a Budaörs felől az autópályára felhajtók száma, javasoljuk a balra felhajtás megtiltását. Aki itt mégis fel akar hajtani a pályára, ezt alig pár száz méteres többlettúttal, a Biatorbágy előtti körforgalomnál visszafordulva megteheti.

Egy zebrán történt gyalogosgázolással kapcsolatban az „útburkolat állapota: hibátlan” megállapítás szerepel a baleseti adatlapon. Ezzel szemben pont ennél a gyalogátkelőnél hosszanti irányban látványos útminőség-különbségek láthatók; szinte olyan itt az aszfalt, mintha egy ABS-bemutatóhoz készített, nyomonként eltérő tapadású tesztpályát látnánk:



A gyalogátkelőn történt gázolásokkal kapcsolatban megjegyezzük, hogy a térségben gyakori az úgynevezett „fehér aszfalt”, az idővel polírozódó, főleg esőben, illetve kopott, elöregedett gumikkal közlekedő járművek számára csúszóssá váló felülettel. Négy olyan baleseti adatlapot is találtunk, melyeknél a gyalogátkelőhelyek előtti csúszós út szerepet játszhat a balesetekben.

A térségi balesetmegelőzésben megfontolandónak tartjuk az ilyen problémás, fehér aszfaltos vagy keveredő anyagú burkolatú helyeken reális, nedves útra vonatkozó kiegészítő táblával együtt alkalmazott 40 km/h-s korlátozás kitáblázást.

A Biatorbágyon és környékén történt balesetekben a budapesti jegyzőkönyvekhez képest sokkolóan nagy a be nem kötött biztonsági övvel közlekedők száma. Ennek a jelenségnek remek illusztrációja egy igazán extrém baleset, melyben egyetlen jármű, egy valószínűleg túlterhelt kisbusz lesodródása az útról nedves úton okozott 10 (tíz!) könnyű sérülést. Az utasok nagy része nem volt bekötve, a baleset fő oka: relatív gyorsajtás. Így tudja eltorzítani egy atipikus eset is a statisztikákat. **A probléma kezelésére a térségben gyakori, a biztonsági öv használatának ellenőrzésére irányuló hatósági akciót javaslunk.**

Egy másik baleset külterületi, sebességkorlátozás nélküli, 90 km/h-s úton történt, segédmotorkerékpárral (valószínűleg robogóval). A 17 éves járművezető egyedül elesett és megsérült. A baleseti okok között szerepel „a sebesség nem megfelelő alkalmazása”, vagyis a relatív gyorsajtás is, ami persze az összegzett statisztikákban és diagramokban már a gyorsajtások közé sorolódik be. Így lehet „a balesetek 30%-át gyorsajtás okozza”-toposz része az olyan, súlyos személyi sérüléssel járó baleset is, amelyben a jármű hivatalosan nem is mehet olyan gyorsan, nem is képes olyan gyorsan menni, ami az adott útszakaszon gyorsajtást jelentene.

Érdekes, hogy mennyire kevés a térségben a kerékpáros baleset. Néhány éve a szinte ugyanennyi lakosú, közel is fekvő Bicskénél vizsgáltuk a baleseti okokat. Ott a súlyosabb esetek jelentős részénél kerékpáros sérült; az ottani elemző munkánk egyik legfontosabb megállapítása is az volt, hogy elsősorban a kerékpárosok biztonságával kapcsolatban kellene balesetmegelőzési munkában gondolkodni. Biatorbágyon a vizsgált időszakban mindössze öt esetben volt érintett kerékpáros. Ez a kontraszt jól mutatja, hogy

egységesen hatékony balesetmegelőzési akcióterveket nem igazán lehet készíteni: a különböző forgalmi adottságokkal rendelkező települések, területek számára különböző helyi akcióterveket kell kidolgozni, a balesetmegelőzési munkát hiba ugyanazokra az aggregált adatokra, következtetésekre alapozni.

AZ M1-ES AUTÓPÁLYA ÖT ÉVE

A Magyar Közút Nonprofit Zrt.-től kaptuk meg a Web-Bal-ból az M1-es autópálya Pest megyei szakaszán, 2019. január 31. és 2023. november 23. között történt személysérüléssel járó balesetek adatlapjait. A tárgyidőszakban 80 ilyen eset történt a térségben, ezek közül 5 volt halálos, melyekben összesen hatan veszítették életüket. 20 eset volt úgynevezett „magános baleset”, amikor nem járművek ütközése vagy gázolás történt, hanem egy járművezető egyedül sodródott le az útról vagy ütközött tereptárgynak.

A vizsgált időszakban történt az emlékezetes porviharban bekövetkezett tömegbaleset, egy halálos, 17 súlyos és 28 könnyű sérüléssel, a web-balban rögzítetten 36, sajtóhírek szerint 41 résztvevő járművel. A baleset okaként az adatlap a gyorsajtást határozza meg, vagyis „az időjárási és látási viszonyokhoz képest” a sebesség nem megfelelő megválasztását. Ez a megállapítás tulajdonképpen helytálló: ott és akkor ténylegesen lassabban kellett volna menni ahhoz, az első ütköző járműnek, hogy vezetője időben észlelni tudja az esetleg előtte lévő akadályokat. Az adatlap nevesíti a baleset okozóját is: a szokásos sorozatos ütközések helyszínelési gyakorlatának megfelelően az első, az előtte haladóba belefutó jármű vezetője a felelős. (Ebben az esetben történetesen ez a személy volt a baleset egyetlen halálos áldozata is.) 36 karambolos jármű, 1 felelős, egy csomó ártatlan sérült illetve anyagi kárt szenvedett áldozat – ügy lezárva.

Pont ez az eset mutatja meg, mennyivel komplexebb dolog is a balesetmegelőzés annál, minthogy jegyzőkönyvek szigorú tömbösítésével, adatosításával és statisztikai elemzésével lehessen hatásos stratégiát és a közlekedés biztonságát garantáló akcióterveket alkotni. Természetes igazságérzetünk szerint nyilvánvaló, hogy a porviharban, amikor szinte nullára csökkent a látótávolság, minden résztvevő jármű vezetője hibázott, aki belevezette autóját, kamionját a többi járműbe. Erkölcsei felelőssége egy ilyen helyzetben csak annak nincs, aki időben meg tud állni. Kétszereplős balesetekben jogilag elfogadhatatlan, a bírósági gyakorlatban is rutinszerűen félresöpört védekezés, hogy „azért gázoltam el/ütköztem bele, mert a szemembe sütő nap/a köd/a hóesés miatt nem láttam, hogy ott van”.

Amikor egy autópályán a látótávolság csupán néhány méter, a felelősen megválasztott sebesség nem lehet más, mint az alacsony, akár extrém módon lecsökkentett tempó, amely mellett még egy már álló jármű felbukkanását észlelve is meg lehet állni. Ha jogilag nem is, a józan ész szerint ebben a balesetben mindenki hibázott, aki gyorsabban haladt annál a sebességnél, mint amennyiről az előtte belátható távolságon belül biztonsággal meg lehetett volna állni. Átlagos személyautó esetén 50 méteres látótávolságnál ez körülbelül 60 km/h, 25 méteres látótávolságnál (ez öt autó hossza) kevesebb, mint 40 km/h lett volna. Aki ott és akkor 40-60 km/h sebességnél gyorsabban haladt, mindenképpen rosszul mérte fel a helyzetet, hibázott – nem elvi jelentőségű, számszerű, hanem kritikus, balesetveszélyes gyorsajtást követett el, ami konkrétan baleseteket, az első ütközés utáni további súlyos, sérülésekkel is járó ütközéseket eredményezett, amit a hasonló utoléréssel járó tömegkarambolokat értékelő jelenlegi jogi gyakorlat semmilyen következménnyel nem sújtott.

A porvihart követő útkezelői nyilatkozatok, sajtóban megjelent cikkek tartalma is igen aggasztó a hasonló balesetek megelőzésének lehetőségére szempontjából. Az útkezelő szóvivőjének egyik első nyilatkozata szerint „Lokális szélátfúvásba érkezett meg néhány autó. Valaki fékezni kezdett, és tulajdonképpen egy tömegkarambol alakult ki.” (MKIF szóvivő, RTL Klub.) Mintha az lett volna a problémás magatartás, hogy valaki lassítani kezdett, amikor már nem látta jól, mi van előtte. Az RTL híre pedig konkrétan ezzel a címmel és leaddal jelent meg: „Megvan, mi okozhatta az M1-es autópályán történt tömegkarambol / Szél, por és fékezés.” Más médiumokban már egyenesen a klímaváltozást, a nem megfelelő tájékoztatást, esetleg a porvihar létrejöttében szerepet játszó mezőgazdaságokat nevezték meg felelősnek az újságírók.

A valódi felelősök személye persze az eseményeket objektíven értékelve egyértelmű: a porviharban a sorozatbalesetet a helyzetet rosszul értékelő, figyelmetlenül vezető, ilyen krízisekre nem felkészített járművezetők okozták.

A balesetmegelőzés számára levonható tanulságok véleményünk szerint a következők: a járművezetői képzésben szerepelnie kell a témának; érdemes lenne kidolgozni a hirtelen csökkenő látótávolságot szimuláló vezetéstechnikai tréningmodult a járművezetők számára; a jogszabályi gyakorlat számára extrém módon lecsökkent látótávolság esetében érdemes lenne kidolgozni egy megállapított felelős kiválasztása helyett a felelősség megosztásának kérdését.

A járművezetők tájékoztatására, az előjelzésre hagyományos eszközökkel (táblázás) kevés lehetőséget látunk az útkezelők irányából.

A mobilkommunikációs infrastruktúrára építve viszont korszerű elektronikájú járművek számára megoldhatónak látjuk gyorsan kialakuló veszélyhelyzet útkezelői észlelése esetén regionális riasztások kiadásának és járműfedélzeti fogadásának kidolgozását, az elterjedt jármű-kommunikációs szabványokhoz igazodva.

Kutatásunk előtt azt feltételeztük, hogy a sztráda-balesetek nagy részében valószínűsíthetően szerepet játszik a hazai autópályák nagy tranzitforgalmat lebonyolító szakaszainak szinte folyamatos túlterheltsége, de erre nézve elemzésünkkel nem tudtunk egyértelmű összefüggéseket felfedezni a baleseti adatlapok áttekintése során. A balesetek nagy része (kb. 40 %, 34 eset a 80-ból) a vizsgált szakaszon hétköznapi csúcsforgalmi időszakban, többségük lazább forgalom mellett következett be.

Meglepően magas az egyszereplős balesetek száma: 80-ból 20 esetben történt „magános járműbaleset”. Ezeknél mindössze két esetben szerepel baleseti okként önmagában a sebesség nem megfelelő megválasztása, ami abszolút gyorshajtást valószínűsít. A többi

esetben elalvás (2 eset), gumidefekt (1 eset), kanyarodási hiba (3 eset) szerepel elsőrendű okként, a fennmaradó esetekben pedig vagy a jármű sajátosságainak nem megfelelő, vagy az út vonalvezetésének nem megfelelő, tehát relatív gyorsajtás volt a baleset oka.

A „sebesség nem megfelelő megválasztása” 24-szer szerepelt az okok között, ami szám-szerűségében megfelel a gyorsajtással kapcsolatban általánosan hangoztatott 30 %-nak, viszont az adatlapok áttekintése során úgy találtuk, hogy a városi, országúti balesetekhez képest jóval több az olyan baleset, amikor a hatóság nem relatív gyorsajtást állapít meg a baleset okaként. Megjegyezzük, hogy **a magyar autópályákon rendőrségi forrásaink egybehangzó állítása szerint a gyorsajtások regisztrálását szinte soha nem követi azonnali akció; az autópályákon a veszélyes gyorsajtók követése, megállítása, a veszélyes magatartás azonnali szankcionálása egyszerűen nem része a mai közlekedésrendészeti gyakorlatnak.**

A vizsgált autópályaszakaszon és időszakban ez nem egyértelműsíthető, de általános tapasztalatunk az, hogy a hazai autópályákon a balesetek számában, jellegében is érzékelhető a gyorsreagálású autópálya-rendőrség híján az extrém gyorsajtás, a deviáns viselkedés rutinszerű kiszűrésének hiánya.

A „követési távolság be nem tartása” gyakori baleseti ok az autópályákon a baleseti statisztikák szerint, ez okozza az úgynevezett utoléréses ütközéseket. **Az általunk vizsgált 80 esetből 32-ben szerepelt azonosított okként a túl kicsi követési távolság.** Ez a megállapítás önmagában nem is tűnik gyanúsnak, de amikor mélyebben elmerültünk a részletekben, megállapítottuk, hogy ha a közlekedéspolitikai illetve a balesetmegelőzés intézményei a „követési távolság be nem tartása” jelenséget tünetileg próbálja kezelni, hasonló csapdahelyzetbe kerülhet, mint a gyorsajtás esetében.

Gyanítjuk, hogy ezen esetek túlnyomó részénél nem pusztán arról van szó, amit a „követési távolság be nem tartása” kifejezés sugall: hogy az egyik jármű túl közel haladt a másikhoz, majd a követett jármű hirtelen fékezésekor a követő járműben egyszerűen nem volt elég idő reagálni, és bekövetkezett a baleset. Sokkal valószínűbbnek tartjuk, hogy ezek a balesetek túlnyomó többségükben a követő jármű figyelmetlenségének következményei, a követési távolság pedig nem is feltétlenül volt eleve túl kicsi.

A járműközlekedésben a kívánatos legkisebb követési távolságot a sebességgel változó paraméterek miatt célszerű általánosan nem méterben, hanem követési időben megadni – ez a jelenleg elfogadott ajánlások, gyakorlatok szerint két másodperc körüli időtartam. Ha a követett jármű két másodperccel jár előttünk, akkor még annak hirtelen fékezése esetén is van időnk reagálni: fékezni, irányt változtatni, hogy ne ütközzünk bele a lassuló járműbe. De csak ha az útra figyelünk!

Úgy gondoljuk, hogy az általunk vizsgált időszakban az utoléréses balesetek fő oka az autópályákon nem a túl kicsi követési távolság, hanem a figyelmetlenség okozta túl kései fékezés.

Az elemzésünkben használt 80 autópályás baleseti adatlap közül mindössze egyen (!) szerepel a figyelmetlen vezetés, mint baleseti körülmény. Ismételjük meg: **80 jegyzőkönyvezett baleset, köztük 32 utolérés, de csak egy regisztrált járművezetői figyelmetlenség!**

A figyelmetlenség alulreprezentálása ugyanakkor érthető. Ha a járművezető nem az útra figyelt, hanem például a mobiltelefonjával vagy a fedélzeti infotainment-rendszerrel foglalkozott, ez a tényező szinte biztosan látenciában marad az adatfelvételnél, a jegyzőkönyvek összeállításánál. Aki vezetés helyett mobilozott, az utólagos adatfelvételnél nem fogja rontani a saját helyzetét azzal, hogy bevall még egy tiltott cselekményt a balesettel kapcsolatban.

Mivel a követési távolság hasonlóan könnyen számszerűsíthető, megfelelő kamerával, szoftverrel gépesítetten mérhető, be nem tartása automatikusan szankcionálható, mint a megengedett sebesség túllépése, a hatóság számára komoly kísértést jelenthet a balesetmegelőzésre szánt források nagy részét az autópályákon a követési távolság figyelésére és szankcionálására fordítani. Úgy gondoljuk, az autópályán haladó járművek közti távolság növelése a túlzásfolt hazai autópálya-szakaszokon szerint kívánatos és hasznos lenne ugyan, de egy ilyen elektronikus ellenőrző rendszer önmagában nem oldaná meg az utolérési balesetek problémáját.

Az igazán hatékony eszköz az autópályás utolérési balesetek megelőzésére véleményünk szerint a vezetők figyelme fenntartásának elérése lenne. Ennek érdekében a közlekedésbiztonsági intézmények számára ezzel kapcsolatos tájékoztató kampányok szervezését javasoljuk. A rendőri munkában pedig javasoljuk a folyamatos jelenlétet az autópályákon és a figyelmetlen, telefonjukba, érintőképernyőbe feledkező járművezetők észlelésének, kiemelésének, e magatartás szankcionálásának a jelenleginél sokkal magasabb szintre emelését a napi hatósági balesetmegelőzési munkában.

MEGÁLLAPÍTÁSAINK, KÖVETKEZTETÉSEINK, JAVASLATAINK A KUTATÁSBAN VIZSGÁLT JEGYZŐKÖNYVI ADATOK ALAPJÁN

1. A balesetek körülményeinek feltárásában, leírásában a további kutatómunka támogatásához hasznosnak tartanánk azonosítani a jelenlegi kötött formátumon túli tényezőket is. A hatékony balesetmegelőzés érdekében hasznos volna a központi közlekedésbiztonság intézményei mellett helyi szintű, a helyi jellegzetességeknek megfelelő közlekedésbiztonsági felméréseket végző, a közlekedés szervezői és irányítói számára ajánlásokat és konkrét feladatokat megfogalmazó közlekedésbiztonsági munkacsoportokat kialakítani. Ezeknek persze szorosan együtt kellene működniük a területileg illetékes hatóságokkal és az útkezelőkkel, valamint lehetőleg minél több helyszínelésen kellene részt venniük, hogy a Web-Bal-nál sokkal részletesebb tartalmú esetleírások alapján folyhasson elemző munka és készülhessenek akciótervek az egyes térségek közúti forgalombiztonságának növelésére. Egy-egy ilyen csoport civil tagjai a balesetek részeseivel anonim, büntetőjogi következményeket is kizáró interjúkat készíthetnének, melyek során vélhetőleg a rendőri kihallgatásoknál sokkal nyíltabb beszélgetésekben sok rejtett baleseti okra is fény derülhetne, melyek aztán jelen tanulmánynál megalapozott statisztikai elemzésekre adnának lehetőséget.

2. A rejtett baleseti okok között kiemelten fontosnak tartjuk megismerni a vezetés közbeni mobiltelefon -, illetve infotainment-használat szerepét a balesetek bekövetkeztében. Erre ugyanis a balesetben részt vevők nyilvánvaló ellenérdekeltsége miatt ritkán derül fény a balesetek után. A kikért baleseti jegyzőkönyvekben egyáltalán nem is szerepel ilyen körülmény, egyik esetről sem, pedig tapasztalatunk szerint a vezetés közbeni mobilhasználat annyira elterjedt, hogy bizonyosan ott kell lennie jó néhány esetben a figyelemelvonó hatásnak.

3. Nem tudhatjuk pontosan, hogy az általunk vizsgált időben és térben történt balesetek között a gyalogos, kerékpáros (és „egyéb járműves”) balesetek részesei mennyire voltak felkészült résztvevői a forgalomnak: volt-e jogosítványuk, számottevő KRESZ-ismeretük? Ezen információ hiányában csak feltételezni tudjuk, hogy **a KRESZ-oktatás intézményesítése, a NAT-ba emelése hosszú távon érdemben javíthatná a baleseti statisztikákat,** elsősorban városi-elővárosi környezetben.

4. Szintén javasoljuk felmérni az éjjel balesetet szenvedett kerékpárosok, gyalogosok észlelhetőségét (fényvisszaverő eszközök, aktív világító eszközök voltak-e náluk, milyen volt a ruházatuk színe, stb.), ezzel kapcsolatban semmilyen adatot nem tartalmaznak a jegyzőkönyvek.

5. Hiányosak az adatlapokon a balesetekben részt vett járművek pontos adatai, ezek korára, műszaki állapotára vonatkozó információk, de még így is érzékelhető, hogy a balesetekben leggyakrabban nem a legmodernebb biztonsági felszerelésekkel óvott gépjárművek vesznek részt. Felvetjük annak lehetőségét, hogy a járművezetői engedélyek

egy része baleseti előéleti vagy fizikai alkalmassági alapon csak olyan járművekre szóljon, amelyek felszereltek fejlett vezetéstámogató rendszerekkel. A vizsgált balesetek között több olyan gyalogosgázolás is szerepelt, melyeknél ugyan a figyelmetlen vagy tilosban közlekedő gyalogos volt a hibás, de körültekintő, odafigyelő és gyorsan reagáló járművezető (vagy jármű!) megelőzhetné volna a balesetet.

6. A megvizsgált baleseti háttéranyagok megerősítettek minket néhány, egyesületünk által hosszú idő óta képviselt általános ajánlás fontosságában. Eszerint a közlekedésrendészeti munka átalakítása, az út szélén parkoló rendőrautóban az automata sebességmérő berendezések őrzése helyett **intenzív rendőri jelenlét, a kisebb súlyú szabálysértések, felelőtlen járművezetői és közlekedői magatartások miatti gyakori rendőri figyelmeztetések nagyon hasznosak és fontosak lennének** a tudatosabb, figyelmesebb és biztonságosabb közlekedés megalapozásához. (Ez persze csak indirekt következtetés: gondolatmenetünk szerint a közlekedők tudatosságát, felelősségérzetét javíthatná, ha rendőri figyelmeztetésekből a jelenleginél gyakrabban szembesülnének hibás döntéseik tényével. A magasabb figyelmi szint pedig csökkenthetné a figyelmetlenségből bekövetkezett balesetek számát, amelyből igen sok szerepel a vizsgálati anyagunkban.)

7. Szintén **fontosnak látjuk a járművezetői előéleti pontrendszer átalakítását** és főleg intenzívebb használatát is. Ide kapcsolódik a fentebb, keretes szövegben bemutatott ajánlásunk az objektív felelősségi rendszer kivezetésének lehetőségéről, a problémás járművezetők mindenkori személyi azonosításának biztosításáról.

8. A sok kerékpáros és gyalogos okozta baleset miatt **felvetjük a közlekedésrendészeti szankciórendszer kibővítésének lehetőségét azzal, hogy ha egy közlekedési balesetben gyalogos vagy kerékpáros az okozó, a közlekedésbiztonsági hatóság kötelezhesse őt alapfokú KRESZ-oktatáson való részvételre!**

9. Az általános baleseti statisztikák készítésénél javasoljuk **elkülönítetten feldolgozni az ittas járművezetők által okozott, illetve a kötelező biztonsági eszközöket nem használók sérüléseivel járó baleseteket!** Az összképet torzítja, a hatékony beavatkozási pontok helyét eltolja, ha olyan balesetek is szerepelnek az általános következtetések alapadatbázisában, melyeknél a forgalmi renddel nem kapcsolatos felelőtlenség játszik közre a következmények súlyosságában.

10. Az általános baleseti statisztikák készítésénél javasoljuk **az egyes járműkategóriákban okozott balesetek önálló kezelését, feldolgozását.** Az összesített statisztika torz képet mutat, ha a forgalom legnagyobb hányadát adó autós esetekkel egybemosva tartalmazza a nagyrészt folyamatos gyorshajtás mellett közlekedő, az időjárási körülményekre extrém érzékeny motorkerékpárok és az egyedül elesésre hajlamos kerékpárosok, elektromosroller-használók baleseteit.

11. A vizsgált időszakban a térségben történt balesetek egyike kapcsán felmerül egy Egyesületünk által régóta jelzett, súlyos, sajátosan hazai közlekedésbiztonsági probléma. Az 1-es út külterületi szakaszán, 2x2 sávós úton a jegyzőkönyv szerint egy autó jobbról előzött egy másikat, és közben elsodort egy velük egy irányban haladó kerékpárost. Ez az eset

egy egyedülálló magyar szabályozási anomáliát érint. Miközben Európa-szerte általánosan tilos a jobbról előzés a többsávos utakon, autópályákon (kivéve dugóban, tömött sorok lassú haladása esetén, illetve lakott területen belül), itthon a rendőrség kvázi felmentést adott a járművezetőknek a jobbról előzés alól azzal, hogy állásfoglalásuk szerint párhuzamos közlekedésre alkalmas úton nem előznek, hanem „elhaladnak” a gyorsabb járművek.

Egyesületünk korábban is kifejezte már aggályát azzal kapcsolatban, hogy ennek a magyar rendőri KRESZ-értelmezésben eltorzult értelmű „elhaladás”-nak következménye, hogy a gyalogátkelőhelyek előtt, sőt: rajtuk is „elhaladás”-nak minősíthető az előzés többsávos úton, valamint hogy véleményünk szerint ez a sajátos értelmezés csak arra jó, hogy a szabálytalanul a belső sávban haladó járművekkel ne kelljen foglalkozni a közlekedést felügyelő hatóságoknak, hiszen „el lehet haladni” mellettük a külső sávban is. Mégis: mint a baleseti jegyzőkönyv megállapításából látható, olykor a rendőrségi állásfoglalás ellenére is előzésnek minősülhet ez az elhaladás! **Javasoljuk ennek a kettős értelmezésnek a rendezését; a jobbról előzés, illetve elhaladás fogalmának pontos leírását mind a KRESZ-ben, mind a rendőri intézkedési gyakorlatban!**

12. A nem elegendő követési távolság, mint baleseti ok félrevezető a statisztikákban és hibásan mutatja az ezzel kapcsolatos balesetmegelőzési eszközök használatának szükségességét. Az utoléréses baleseteknél vélelmezhetően gyakran nem a követési távolsággal van a probléma, hanem az oda nem figyeléssel; a késői fékezést megítélésünk szerint gyakran a késői észlelés okozza, nem a követett autóra tapadás. Ennek megfelelően **a megfelelő követési távolságnál sokkal fontosabbnak tartjuk a megfelelő szintű járművezetői figyelem fontosságának hangsúlyozását a balesetmegelőzési kommunikációban, illetve ennek ellenőrzését a közlekedésrendészeti munkában,** még akkor is, ha ez sokkal nehezebb feladat a rendőrség számára.

13. Következő javaslatunk a jelenlegi kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszerének áttekintésére, újragondolására vonatkozik. Nem tartjuk szerencsésnek, hogy a hazai KGFB-rendszerben a kártörténeti előélet nem a járművezetőkhöz, hanem az üzemeltetőkhöz kapcsolódik: céges flották esetén az okozott balesetek nem járnak hosszú távon fájdalmas személyi konzekvenciával az okozó sofőr mint személy számára. A közlekedésbiztonság szempontjából **hasznosnak látnánk egy olyan, a jelenleginél sokkal rugalmasabb biztosítási rendszer működését, amely személyében bünteti a gyakori károkozókat,** illetve képes kedvezményeket biztosítani az esetlegesen bekövetkező balesetek körülményeit feltárni segítő korszerű elektronikus rendszerek, dash-cam-ek, helmet cam-ek, belső kamerák, menetrögzítő berendezések használatára.

14. Tudjuk, hogy nem csak hazai, hanem európai szinten is eretnek a gondolat, de úgy látjuk, hogy **ha a közúti forgalom biztonságának szem előtt tartása mellett annak hatékonyságát, gyorsaságát sem szeretnénk tovább rontani, ideje lenne egy paradigmaváltásnak az általánosan érvényes (és folyamatosan csökkentett) sebességhatárokkal kapcsolatban.** Három témakörben látjuk lehetőségét az eltérő járművi és járművezetői képességekhez valamint a változó forgalmi vagy időjárás helyzethez rugalmasan alkalmazkodó sebességhatár-megállapítási rendszer bevezetésének. Az első az általánosan kötelező sebességkorlátok helyett lehetőség szerint ajánlott sebesség meghatározása, kitáblázása.



Általános érvényű, az idő legnagyobb részében teljességgel indokolatlan, túlzó sebességkorlátozás a 33-as úton



Ajánlott sebesség tábla Spanyolországban, a vezetőre bízott esetleges lassítás okának megadásával

A közútkezelők felelősségmentesítése érdekében jogszabályi egyértelműsítést is javaslunk az ajánlott sebesség intézményéhez, amely rögzítené, hogy az ajánlott sebességnél gyorsabban haladva az érintett útszakaszon minden, a sebességgel kapcsolatos felelősség a járművezetőre hárul. Ide kapcsolódik másik javaslatunk: **az ajánlott sebességek kötelező előírása bizonyos járműkategóriák, korszerűtlen járművek és a vezetési képességükben korlátozott járművezetők számára.**

Harmadik javaslatunk arra vonatkozik, hogy **ahol indokolt, a forgalmi helyzettől vagy időjárástól függő kiegészítéssel ellátott sebességkorlátozást alkalmazzon az útkezelő.** Lakott területen belüli főbb utakon általános 30-as korlátozás helyett a lassítás

vonatkozzon csak a csúcsidőszakokra, alkalmanként csúszóssá váló útszakaszokon a megfelelő körülményekre. Minél több korlátozás társul megfelelő pontosítással, minél több indokolatlan korlátozás oldódik fel, annál jobban várható és elvárható a közlekedőtől a szabálykövetés a korlátozások betartása tekintetében és a közlekedésbiztonságot is javítja, ha a soha, senki által be nem tartott túlkorlátozások helyett érthető, alkalmanként elviselhető korlátozásokkal találkoznak a járművezetők.



Jó gyakorlat Bicskén: a sebesség csak a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején korlátozott, amikor valóban sok a kerékpáros, a gyalogos, a sérülékeny közlekedő

15. Utolsó javaslatunk az általunk átnézett esetek között szereplő, érthetetlenül felelőtlen járművezetői magatartások nyomán született. Úgy látjuk, a jelenlegi hazai szankcionálási gyakorlat leginkább talán az objektív felelősség miatt háttérbe szorult, fegyelmező feladatot ellátni nem képes előéleti pontrendszer gyengesége miatt nem rendelkezik elegendő visszatartó erővel az extrém szabálysértésekre rutinszerűen hajlamos járművezetők számára. Egyesületünkben felmerült egy olyan lehetőség, hogy az erőszakos bűncselekmények terén a nemzetközi gyakorlatban ismert, egy időben itthon is tárgyalt lehetőség, a „3 strike out”, vagyis a harmadik, társadalomra veszélyes cselekmény után valamiféle végső szankció a közlekedésrendészetben is alkalmazható lenne.

Javasoljuk vita indítását a közlekedésbiztonsági szakmában arról, hogy ha egy járművezető okozóként hosszabb időintervallumon belül (5-10 év) három, személysérüléssel járó balesetben szerepel vétkesként, a nagy teljesítményű közúti járműkategóriákban (személygépkocsi, motorkerékpár, tehergépkocsi, autóbusz, stb.) többé soha, vagy legalábbis hosszú időn át (szintén 5-10 év) ne rendelkezessen vezetői engedéllyel.

Rendőrségi forrásaink szerint a közlekedésben elenyésző a több alkalommal is személysérüléssel okozó járművezetők száma, viszont úgy látjuk, egy ilyen fenyegetettség, összességében azzal, hogy az eltiltás alatti járművezetés immár bűncselekménynek minősül, komoly visszatartó erőt jelenthetne a közúti agresszióra, felelőtlenesre hajlamos, másokra tényszerűen, bizonyítottan veszélyes, személysérüléssel járó balesetben már vétkes vezetők számára.

ZÁRSZÓ

Elemzésünk egyik legfontosabb tanulsága, hogy

a hazai közúti közlekedés rendszerében nem látszik lehetségesnek, hatékonyak a balesetmegelőzés feladatait kizárólag központosított szervezésben, általánosságban megfogalmazott célkitűzések alapján végezni.

A balesetek bekövetkeztében szerepet játszó okok, körülmények megismeréséhez elengedhetetlen a helyismeret és a helyi forgalmi sajátosságok ismerete; csakis ezek alapján lehet nagy hatékonysággal, kis erőforrás-igénnyel és a forgalom felesleges általános túlkorlátozása, akadályozása nélkül hatásos intézkedéseket fogantatosítani.

Sajnálatos módon a hazai közlekedés szervezésében ezzel szemben az utak forgalmi rendjére vonatkozó szabályok, ajánlások, előírások általános szigorításának trendje figyelhető meg, ami kontraproduktív, az általános szabálytiszteletet rontó túlkorlátozásokhoz vezet, miközben számos valódi lokális vagy általános baleseti tényező látenciában marad.

Úgy látjuk, a hatékony balesetmegelőzés kulcsa lokális szemléletű közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása, a közlekedésszervezés országos hatékonyságát biztosító központi hatósági felügyelet mellett.

Második fontos megállapításunk, hogy a balesetek okaira vonatkozó statisztikai alapú, kumulált megállapítások torz képet adnak és nagyon fontos tényezőket fednek el. A relatív és abszolút gyorshajtás fogalmi összemosódása elleplezi a korszerűtlen járművekkel, felelőtlen vezetőkkel történt balesetek egyéb fontos körülményeit és azt a hibás képzetet kelti a hatóságokban, hogy sebességméréssel hatékonyan fel lehet lépni ezek ellen. Az autópályás balesetek egy részénél leírt nem megfelelő követési távolság a hosszú távú, monoton járművezetésnél egyre inkább jellemző figyelemelterelődés, a mobiltelefon, az infotainment rendszer használatának veszélyeit takarja el és szintén hamis megoldási javaslatot mutat a követési távolság számszerűsítésének, automatikus bírságolásának lehetőségében. Az elsőbbségi szabályok be nem tartásának megállapításában is elsikkad a járművezetői figyelmetlenség lehetősége, az ellenőrzési és szankcionálási rendszerben viszont felbukkan például a néptelen környéken lévő stoptáblák előtti megállási kötelezettség drónnal való figyelése, mint hamis megoldás.

Úgy gondoljuk, a közlekedésbiztonság javítása érdekében a járművezetők figyelmének a közlekedésre, a forgalomra irányítása a legfontosabb feladat. A szabályok szigorú, gyakran irracionális és életszerűtlen követése helyett fontosabb, hogy a közlekedők mindig tudatosan, felelősen, figyelmesen, másokat nem zavarva, nem akadályozva, nem veszélyeztetve legyenek részesei a forgalomnak.