

## **A sebesség szabályozás**

dr. Rigó Mihály

okl. erdőmérnök, okl. építőmérnök

ny. mérnök

### A létező hazai szakmai ellentmondás

A közutas szakmában a sebességgel kapcsolatban két ellentétes irányzat uralkodik.

Az egyik csapat szerint az úthálózaton minden helyen egyre magasabb sebességeket kell megengedni, míg a másik csapat szerint ennek éppen a fordítottját kell csinálni, mivel a gyorsajtás áldozatokat szed. Mivel két ellentétes dologról van szó, nem lehet tartósan egyszerre mindkettőt művelni. Dolgozatommal először erre a jelenségre szeretnék rámutatni. Szeretném elérni, hogy a szakma ismerje föl a jelenséget és hozzon döntést valamelyek mellett.

Dr. Jankó Domokos úr írja a Közlekedésbiztonság 2016/2. számában: „Általánosan elfogadott vélemény szerint a gyorsajtás európai szinten a közutak első számú gyilkosa”.

Ugyanebben a lapszámban majdnem ugyanezt jelenti ki Oberling József rendőr ezredes úr: „Biztos vagyok abban, hogy a gyorsajtások visszaszorítása nélkül a hazai közlekedéspolitikai célkitűzések nem teljesíthetők ...”

A rendőrség 365 darab fix telepítésű és 160 darab mobil sebességmérővel igyekszik ennek megfelelni. Természetesen a kamerás méréseknek vannak következményei is, melyek a társadalmat kezdik lényegileg érinteni. 2015-ben a rendőrség 18 milliárd Ft közlekedési bírságot szabott ki. Ebből 8 milliárd Ft-ot a gyorsajtás miatt! (<http://www.origo.hu/auto/20161005-kozlekedesi-birsagok-2015-ben.html>) Ennyit talán még soha!

Ez van az egyik oldalon.

Dolgozatom másik célja: élesen elválasztani az abszolút és a relatív gyorsajtás fogalmát, hiszen a traffipaxokkal csak az abszolút gyorsajtás mérhető be.

A szakma másik része pedig mindent elkövet annak érdekében, hogy a magyar úthálózat minél nagyobb szakaszán minél nagyobb legyen a megengedett legnagyobb sebesség, minden alkalmat meg akar ragadni annak érdekében, hogy a megengedett sebességhatárt egyre föltebb srófolja.

A legkisebb útállapot-javító beavatkozást is nehezen lehet megúszni a sebesség megengedett értékének növelése nélkül. A mai tervezési szabvány mindenestől a sebességre épül. Az úthierarchia legfelsőbb szintjén a gyorsforgalmi utak vannak. A legújabb úttípus neve is gyorsút! Mintha az utak egyetlen feladata a minél nagyobb sebesség biztosítása lenne. Ez a második csoport tehát ellene dolgozik az elsőnek!

Olyan ez, mintha nem tudná az egyik kéz, hogy mit csinál a másik! A magyar társadalom pedig hallja mindkét oldal érveit. A káosz nemcsak a szakemberek fejében van, hanem a laikusokéban is. Tényleg nem tudjuk, hogy mi a jó?

### Tényleg őr a sebesség?

A választ az Egészségügyi Világszervezet 2015-ös könyvében kerestem, melynek címe: Global status report on road safety 2015.

A kiadvány itt érhető el:

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)

Mit tartalmaz a könyv?

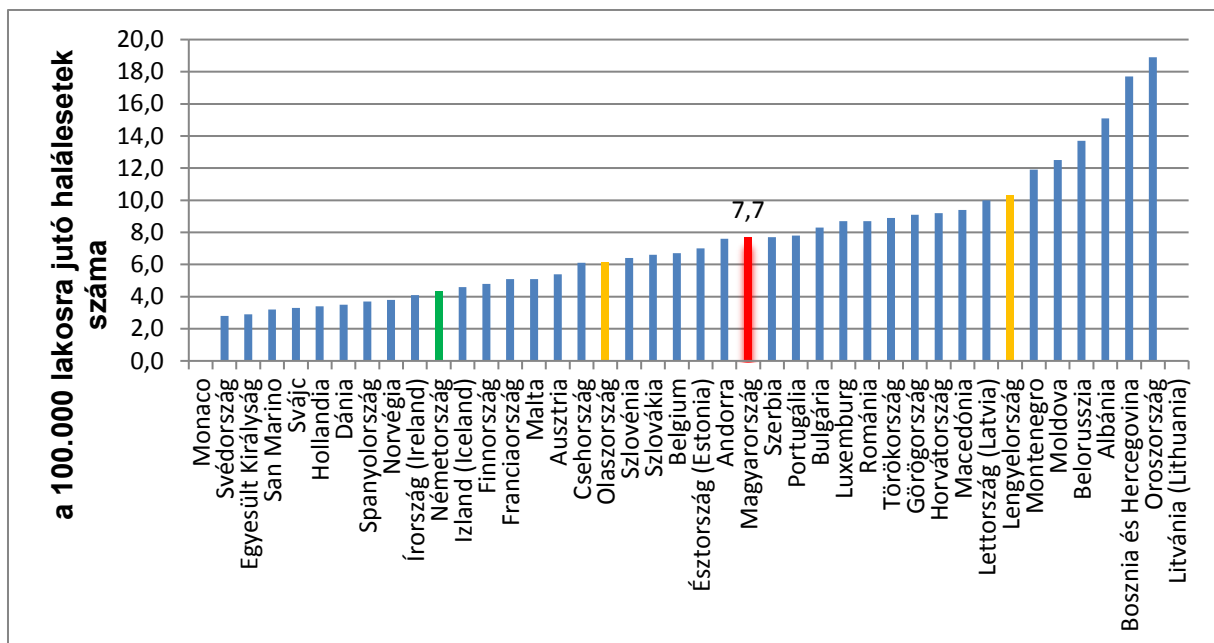
Országonkénti adatokat.

A könyv baleseti mutatószámként a 100 ezer lakosra jutó halálesetek számát választja. Sajnos egyéb adatot nem! Úgy tűnik azonban, hogy a helyzet jellemzésére ezt is elegendőnek tartja. A baleseti fajlagos érték a WHO anyagában 2,8 és 35 közötti, a magyarországi 7,7.

Láthatóan a középmezőnyben vagyunk, tehát még meg is lehetnénk elégedve.

Azonban Svédország, az Egyesült Királyság, Svájc Hollandia, Dánia, Norvégia esetén a baleseti mutató még a miénk felénél is kisebb! Ezen országcsoport rendeletei, intézkedései követendőek lehetnének számunkra!

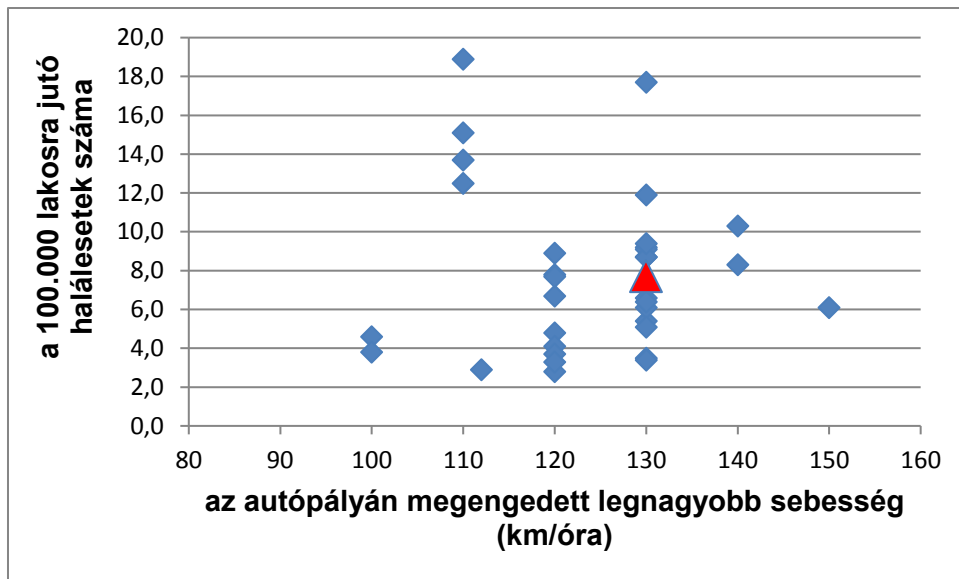
Németország önmagában is vizsgálendő az európai szabályozástól való majdnem teljesen eltérő volta miatt!



Érdekes lenne a V4-ek gyakorlatát is összevetni, mert igen nagy az eltérés pl. Csehország és Szlovákia valamint Lengyelország baleseti mutatója között.

Próbáltam összefüggéseket keresni a gazdagság és a baleseti mutató között. Nagyjából az jött ki, amit sejteni lehetett: a gazdagabb országokban kevesebb a baleset.

Megnéztem, hogy összefügg-e egymással a baleseti mutatószám és a külterületi, a nem autópályás szakaszokon megengedett legnagyobb sebesség. Nem! Vannak nálunk sokkal rosszabbak és jobbak is.



Az is érdekelt, hogy van-e összefüggés az autópályákon és az egyéb külterületi szakaszokon megengedett legnagyobb sebesség és a fajlagos baleseti adat között. Láthatóan semmilyen sincs, mivel a pontok majdnem egyenletesen kitöltik a síknegyedet.

#### Egyes országok és az érdekességeik

A továbbiakban három sebességértékkel (a belterületi - a külterületi - és az autópálya - megengedett legnagyobb sebességgel) valamint a 100.000 lakosra jutó halálesetek számával jellemzem az egyes országok helyzetét. A három sebességértéket kötőjelekkel kapcsoltam össze, majd a számhármast a baleseti mutató követi. Tehát minden országot négy darab szám jellemez!

Vannak országok, ahol az egyes útkategóriákban nem egyetlen szám, hanem egy sebességtartomány a megengedett.

#### A viszonyítási alapunk:

Magyarország: [50-90-130, **7,7**]

#### A követésre javasolt országok adatai:

Egyesült Királyság: [48-96-**112**, **2,9**], magyarul: [50-**100-110**, **2,9**]

Svédország: [50-110-120, **2,8**]

Csodálatos mindkettőnél a nagyon kis fajlagos balesetszám! A fejlett országokban, melyek területe, távolságai is nagyobbak a miénknél, az autóik és útjaik is jobbak, mégis megelégszenek a 130-nál kisebb sebességgel. Ez nekünk már kezd kevés lenni, hiszen erős lobbizás dolgozik a megemelésén. Érdekes az is, hogy alig tér el egymástól az autópálya és az alatta lévő úttípus sebessége, nem úgy, mint nálunk! A főúti 96, majdnem azonos az autópályás 112-vel!

Hollandia: [50-80-130, **3,4**]

Dánia: [50-80-130, **3,5**]

E két ország sebességhatárai majdnem azonosak a miénkkel, ennek ellenére a balesetszámaik sokkal kisebbek! Figyelemre méltó a főútjaik miénknél kisebb sebessége.

Norvégia: [50-80-**100**, **3,8**]

Svájc: [50-80-120, 3,3]

Magas GDP-vel rendelkező országok, ahol az autópályás sebességhatár alacsonyabb, mint nálunk.

A sorból nagyon kilógó ország adatai:

Németország: [50-100-nincs (sok helyen), 4,3]

Később erre visszatérek majd!

A V4 és a szomszédos országok adatai:

Lengyelország: [50-90-140, 10,3]

Csehország: [50-90-130, 6,1]

Szlovákia: [50-90-130, 6,6]

Románia: [50-90-130, 8,7]

Szerbia: [50-100-120, 7,7]

Macedónia: [60-80-130, 9,4]

Bosznia-Hercegovina: [50-80-130, 17,7]

Horvátország: [50-90-130, 9,2]

Szlovénia: [50-90-130, 6,4]

Bulgária: [50-90-140, 8,3]

Albánia [40-80-110, 15,1]

Ausztria: [50-100-130, 5,4]

Igen jelentős a biztonság heterogenitása!

Az albánok alacsony sebességhatárai mellett nagyon magas a fajlagos baleseti halál mutatószáma.

Afganisztán: [nincs-90-nincs, 15,5]

Nem autós nagyhatalom, de elég sajátos a sebességszabályozása! Majdnem egyedülálló a belterületi szabad sebességválasztás.

Ausztrália: [50-(100-130)-(100-130), 5,4]

Egy 23 milliós ország. Figyelemre méltó a két (a főúti és az autópályás) sebességtartomány és ennek ellenére a miénknél jobb baleseti mutató. Valamit tanulhattak az angoloktól!

Bhután: [30-50-50, 15,1]

A nagyon alacsony sebességek miatt nagyon kicsinek kellene lennie a balesetszámnak! De nem!

Brazília: [80-60-110, 23,4]

200 milliós ország, ahol eléggé furcsa a számhármás. Nyilván lehetnek olyan szakaszok is, ahol 80 alatti a maximum a városban. Az azonban megdöbbentő, hogy külterületen csak 60-nal mehetnek. Az autópályás sebességük is jóval kisebb a miénknél! Nagyon magas mindezeken ellenére a balesetszámuk.

Kanada: [50-(50-110)-(80-110), 6]

A 35 milliós ország. a miénknél jobb mutatóval. Látható, hogy sebességben nem nagyobb az autópálya max. sebessége, mint a nem autópályán! **Meglepő az**

**autópálya kis sebessége!** Meglepő, hogy nekik ez is elegendő! Meglepő az egy konkrét érték helyet a sebességintervallum lehetősége.

Kína: [nincs-nincs-120, 18,8]

1,4 milliárd lélekszámú ország. Nagyon eltérő szabályozás ez még a többi nagy országhoz képest is. De működik ez is! Kizárt dolog, hogy ők ezt nem látják az európai gyakorlattól való eltérésüket, ha pedig igen, akkor miért hagyják így?

Egyiptom: [60-90-100, 12,8]

82 milliós ország. Aki látta a fővárosuk közlekedését, annak első szava az őskáosz volt. Szamaras kordék a többsávos út legnagyobb sebességű legbelső sávjában. Dudálni kötelező! De jobb a helyzet, mint Kínában. Nem biztos az, hogy a káosz valóban az.

Equador: [50-100-90, 20,1]

Érthetetlen az, hogy autópályán kisebb a sebesség!

Észtország: [50-90-nincs, 7]

Annak ellenére jobb a baleseti mutatója, hogy autópályán nincs felső sebességhatár.

Finnország: [50-80-120, 4,8]

A miénknél kisebb sebességekkel elég jól teljesítenek.

Franciaország: [50-90-130, 5,1]

A miénkkel azonos sebességhatárok mellett is jobb mutató! Kell tehát a mi rendszerünknek tartalékkal rendelkezni.

India: [nincs, nincs, nincs, 16,6]

1,3 milliárd ember él úgy, hogy semmilyen max. sebesség nincs az útjaikon, majdnem a kínai gyakorlat szerint.

Izrael: [50-80-110, 3,6]

Minden értékük nagyon kicsi. Ez a némettel szembenő sebességszabályozás! Mégis jobb az eredményük.

Olaszország: [50-90-150, 6,1]

Meglepő az autópályás 150 is és a 6,1 is, pedig ők más mentalitásúak, mint a németek! Mennyivel mehetnek, ha 150 is megengedett?

Japán: [60-60-100, 4,7]

Meglepő az autópályás 100 egy kiváló kocsiparkkal rendelkező országban! Ha hat a német sebességszabályozásra a német autóipar, vajon miért nem nyomja a japán döntéshozót a japán autóipar?

Kuwait: [45-80-80, 18,7]

Ilyen kis sebességek mellett jóval kevesebb baleset lenne elvárható, de mégsem!

Libéria: [40-56-72, 33,7]

Talán ez az egyik legalacsonyabb sebességhármás és mégis nagyon magas a fajlagos. Az alacsony sebesség tehát önmagában kevés!

Malawi: [50-80-100, 35]

Mint az előbb!

Mexikó: [(20-70)-(20-90)-(40-110), 12,3]

Talán a legrugalmasabbak! Ebből is tanulhatnánk!

Új-Zéland: [50-100-100, 6]

Itt sem mehet gyorsabban az autópályás! Itt sem díjazták többlet sebességgel az autópályát!

Oroszország: [60-90-110, 18,9]

Singapur: [70-nincs-90, 3,6]

Érdekes sebességszabályozás és meglehetősen jó baleseti mutató!

Spanyolország: [50-90-120, 3,7]

Meglehetősen jó eredmény! Ezt nem gondoltam volna.

Szváziföld: [100-100-100, 24,2]

Könnyen meg lehet tanulni a helyi KRESZ-t! A nehezen érthető megoldások egyike.

Törökország: [50-110-120, 8,9]

Majdnem az angol szisztéma. Svédország mellett a 2. ország, mely külterületen 110-et enged meg.

USA: [(32-105)-(40-120)-(105-120), 10,6]

Fajlagos értékük rosszabb a miénknél! Nem vártam ilyen magas fajlagos értéket!

Pirossal kiemeltem azokat az országokat, melyekben 130-nál kisebb az autópálya max. sebessége. Meglepően sokan vannak! **Az USA-ban is elég autópályán a 120, de nálunk – úgy tűnik – hogy egyeseknek még a 130 sem! Újabban hallok hangokat arról, hogy egyes államokban, az USA-ban is elkezdtek az autópályák sebességeit emelgetni! Nyilvánvaló, hogy ennek ott is van és lesz ára! Nekünk ez is, és a német is, egy-egy rossz példa, mely viszont biztos hivatkozási alap a hazai emelést sürgetőknek, a sebességmérslőkkel szemben!**

Vannak tehát országok

- nagyon alacsony sebességhatárokkal és magas balesetszámmal,
- magas sebességhatárokkal és alacsony balesetszámmal,
- a miénkkel azonos sebességhatárokkal és a miénknél jóval kevesebb balesettel,
- a miénkkel azonos sebességhatárokkal és miénknél több balesettel.

Ez a könyv alapján mind tény! Mintha a sebesség mellett egyéb fontos tényezők is hatnának a fajlagos balesetszámra.

Mintha nem lenne olyan egyértelmű a „baleset öl”-elv. Mintha mindenre és annak az ellenkezőjére is lenne példa! Nem kellene differenciáltabban kezelni ezt a témát?

Mi jellemzi a hazai társadalom hangulatát?

<http://www.vezess.hu/magazin/2012/05/10/nem-a-sebesség-hatar-atlepese-okozza-a-baleseteket/>

A közlekedés ösztársadalmi. Helytelen tehát a társadalmi vélemény figyelmen kívül hagyása, csak azért mert esetleg más. El kell fogadni azt is, ha ezek megfogalmazása nem mindig szakmai. „A rendőrség által vezetők baleseti oknak mondott gyorsajtások hány százaléka abszolút, vagyis traffipaxszal ellenőrizhető, és hány százaléka relatív?” „...a rendőrség közlekedésért felelős aegységei hagyományosan ezekkel a statisztikákkal indokolják, miért merül ki látható munkájuk legnagyobb része traffipaxozásban, és miért látni nagyon-nagyon ritkán olyat, hogy szabálytalanul sávot váltók, veszélyesen előzők, kereszteződéseken, zebrákon hanyagul, figyelmetlenül átvágók, agresszíven autózók leállításával próbálnák óvni a biztonságot.”

„... a KSH tavalyi baleseti összesített statisztikája ... ellentmond a hivatalos rendőri álláspontnak – talán mégsem az abszolút gyorsajtással kellene a legtöbbet foglalkozni:”

A balesetek száma okok és kimenetel szerint

A baleset oka	A balesetek kimenetele				Összes
	halálos	ebből: a helyszínen	súlyos	könnyű	
			sérüléssel		
A járművezetők hibája	576	528	4 512	9 976	15 064 (92,37%)
Ebből					
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	237	219	1 474	2 705	4 416 (29,31%)
Ezen belül					
1. az útviszonyokhoz	156	145	1 122	2 011	3 289
2. a forgalmi viszonyokhoz	13	11	68	131	212
3. az időjárás és látási viszonyokhoz	44	43	162	314	520
4. az előírt sebesség meg nem tartása	16	14	39	69	124

„Ezek szerint 2011-ben a **15064** járművezetői hibából eredő személyi sérüléssel balesetből mindössze **124** történt abszolút gyorsajtásból eredően, az **576** halálos balesetből **16** történt meg a sebességhatárok be nem tartása miatt.”

A 16-ot a táblázat utolsó sora mutatja.

„Ennyi, amit traffipaxszal – esetleg – meg lehetne előzni. ... a rendőrség által gyorsajtásnak kommunikált okból eredő baleset **4416**. Ebből **3289** a nem az útviszonyoknak való sebesség alkalmazása (pl. kisodródás egy kanyarban), **212** a forgalmi viszonyok figyelmen kívül hagyása (pl. nagy sebességgel elmotorozás a sorok között), **520** a nem a látási vagy időjárás viszonyoknak megfelelő sebesség (pl. 90-nel belecsapódni éjjel az elakadt kamionba).”

„Ez az **összes sérüléssel baleset 0,8, az összes halálos baleset 2,8%-a**. A rendőrség pedig ezt úgy kommunikálja, hogy a személyi sérüléssel balesetek **29,3**, a halálos balesetek **41%-a** történt gyorsajtás miatt. **Ezek az adatok mennek ki a hivatalos rendőri kommunikációban.** Ez magyarázza a traffipaxozásba fektetett pénzt, állományi munkaórát. Pedig mindez csupán egy nagyságrendi csúsztatás a traffipaxok működtetésének megideologizálására.”

Ugyanez másik honlapon:

<http://www.karrendezes.eu/nem-a-gyorsajtás-az-oka-a-baleseteknek/>

„A 4.656, sebességgel összefüggő balesetből

- 3.215 eset (az összes baleset 20,49%-a) azért történt, mert a sofőr nem megfelelően alkalmazkodott az útviszonyokhoz
- 335 eset (2,13%) azért történt, mert a sofőr nem jól alkalmazkodott a forgalmi viszonyokhoz
- 399 eset (2,54%) azért következett be, mert az időjárási és látási viszonyokhoz nem volt jó a sebesség megválasztása, és végül
- **103 eset (0,65%) az engedélyezett sebesség túllépése miatt történt.**

Írjuk le még egyszer, nehogy elkerülje valaki figyelmét: a sebesség nem megfelelő választása miatti 4.656 baleset közül mindössze 103, azaz **az összes 0,65 százalék**a történt azért, mert a sofőr túllépte a megengedett sebességet!

[http://totalcar.hu/magazin/kozelet/2014/07/18/ezert\\_halnak\\_meg\\_a\\_magyar\\_autosok/](http://totalcar.hu/magazin/kozelet/2014/07/18/ezert_halnak_meg_a_magyar_autosok/)

„A traffipaxok hasznáival kapcsolatban Pausz Ferenc mást gondol. Mint mondja, ezeknek az eszközöknek a beszerzése sok vitát vált ki, de egy dolgot tudni kell: sehol a világon nem tudják mérni a relatív gyorsajtást.”

Nem hiszem, hogy válasz nélkül hagyható ellenérvek.

A javaslataim:

1. Minél előbb meg kellene ismernünk **a német sebességszabályozást, és a rásegítő egyéb intézkedéseket.** Ők ugyanis nagyon kilógnak a szabályozásukkal az európai környezetből. Egyes autópályáikon nincs meghatározva a sebességmaximum, másrészt a külterületi útjaikon 100 km/óra sebességmaximum van!

Jó lenne tudni, hogy ez az autópályás hálózatuk hány százalékát érinti. Mégis jobb a fajlagos baleseti értékük, mint a miénk. Valami titkuk csak lehet, ha a nagyobb sebesség negatív hatásait ki tudják egyéb intézkedésekkel védeni.

Én nem tudom figyelmen kívül hagyni a német szabályozásra befolyásolható nagy autógyárak lobbiját sem. Hiszen nem sok értelme lenne Audit, BMW-t, Porschet, Mercedest gyártani, ha alacsony lenne a megengedett sebesség. Ki venné meg ezeket, ha a beépített tudást sehol sem lehetne kiereszteni? A nagy autógyárak ellenérdekeltek.

Mindezek ellenére a miénknél alacsonyabb a fajlagos baleseti értékük. Miért és hogyan?

Sokáig azt hittem, hogy a biztosítók esetleg extrém sportbalesetként kezelik a gyorsajtás miatti baleseteket, haláleseteket, azaz ezek költségét kisebb mértékben finanszírozzák, tehát a pénzen keresztül befolyásolják a sebességválasztást. De nem sikerült hiteles információhoz jutni.

A német eset pontos ismerete azért is nagyon fontos lenne, mert itthon mindenféle sebességszabályozást, sebesség betartatást megkérdőjeleznek azzal egyesek, hogy mi az, hogy csak nálunk öl a sebesség és Németországban nem?

Én az olasz és a lengyel kiugróan magas autópályá végsebességet már a német hatásnak tudom be. Tartok tőle, hogy lesznek további követők.

Nem kapott nyilvánosságot az a tény, hogy a 22 országra kiterjedő 2016-os sebességellenőrzés ötletét a németországi Észak-Rajna-Vesztfália Tartományból vették. A 2012-es német sebességellenőrzés jelszava a „Fékezd magad, ments életet!” volt. Olyan sikeres volt, hogy 2013-ban már valamennyi német



szövetségi államban bevezették. Végül ez lett a minta a többi európai országnak. Célja a sebesség túllépés veszélyességének tudatosítása volt. (Közlekedésbiztonság, 2016/2.)

A KTE német társszervezete segíthetne megtalálni azt a néhány német specialistát, akik felvilágosíthatnának bennünket.

2. Nagyon fontos lenne minél előbb még jobban **megismerni Svédország és az Egyesült Királyság gyakorlatát**, szemléletét, céljait, igyekezetét, hiszen ők az éllovasok, a legjobbak. Adataik jobbak még a németnél is! Nem kellene a németeket elvtelenül másolni. Érdekesnek tartom azt, hogy nincs nagy különbség a sebességben az autópálya és külterületi út között!

A KTE svéd és angol társszervezete segíthetne megtalálni azt a néhány specialistát, akik felvilágosíthatnának bennünket.

3. 2015-ben **Norvégiában egyetlen 10 évnél fiatalabb gyerek sem halt meg közúti balesetben**. Óriási eredmény! Csak ezen egyetlen téma is alkalmas lenne egy előadás-sorozatra a norvég gyakorlat, igyekezetek megismerésére!

<http://www.thelocal.no/20151204/no-norway-kids-have-died-in-traffic-this-year>

4. Az előbbieket UTÁN hazai sebességszabályozási konferenciát kellene tartani, mely figyelembe venné az előbbi módon szerzett tapasztalatokat. Fontos tudni azt, hogy a biztonsági öv, az alkoholszonda használata, a sebességmérés sem magyar találmány. Ezeket is úgy vettük át, mint az eredményes országok legjobb gyakorlatát. Úgy tűnik, hogy a fejlett országok tovább bővítették eszköztárukat, míg a magyar választék megrekedt a közelmúlt néhány eszközénél. A konferencia célja az új eszközök megismerése és hazai bevezethetőségük taglalása lenne. Legalább tudhatnánk, hogy mire kellene a pénzünket költeni akkor, ha egyszer több lesz.

**Az általam javasolt sebességek:**

**belterület-külterület-autópálya: (30-50)-(70-90)-(90-120), gyorsút (90-110), de többségében inkább 100.**

5. A hazai szakmai ellentmondást is föl kellene oldani! legyen végre egységes a sebesség megítélése a közutas szakma teljes területén! A megállapodás után erről a médiát tájékoztatni kellene.
6. A sebességek betartatásának kikényszerítése továbbra is legyen előtérben! Hiába a 130, ha sokan ennél jóval nagyobb sebességekkel használják a magyar autópályákat is.
7. A V4 országok esetén is helyén való lenne egy egységesítési kísérlet a sebességszabályozásban.
8. A KTE az előbbi pontban kezdeményező lehetne, mint talán az egyik valóban civil és szakmai szervezet, mely alapszabályában a fő célok között jelöli meg a közlekedés biztonságának javítását.

Szeged, 2016. október 15.