

# Csupán átmeneti romlás, vagy trendváltozás?

**Prof. Dr. habil Holló Péter**

Az MTA doktora

KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

kutató professzora

Széchenyi István Egyetem

egyetemi tanára

Új módszerek, eljárások, elméletek a közúti balesetek, sérülések megelőzésében, a sérültek mentésében és kórházi kezelésében  
IX. Szeminárium, workshop és tudományos ülés, Budapest, 2015. október 17.

# Tartalom

1. A hazai közúti biztonság története
2. A hazai adatok elemzése
3. Nemzetközi összehasonlítás
4. Összefoglalás

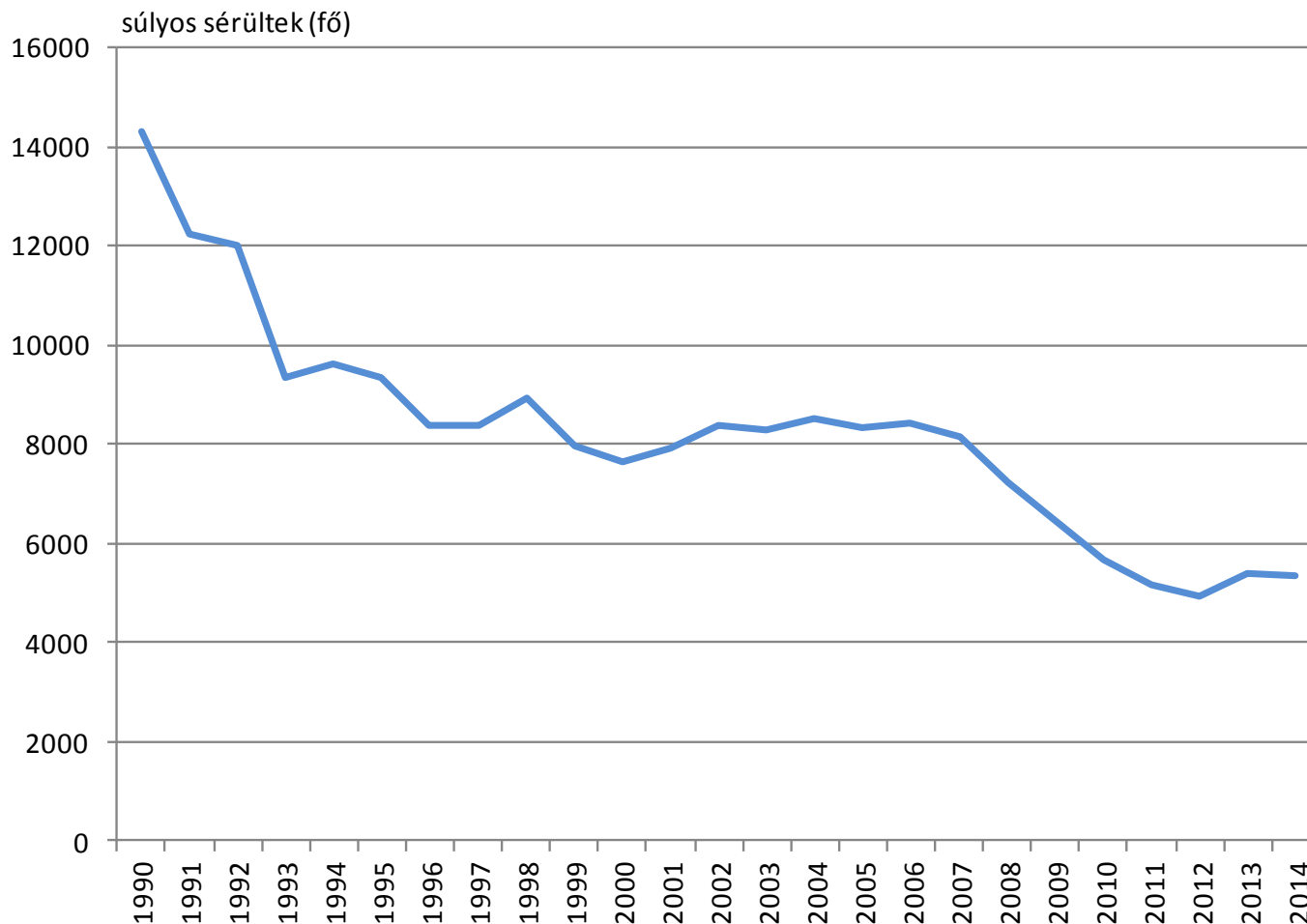
# 1. A hazai közúti biztonság története



1. ábra: A forgalomba helyezett közúti gépjárművek, a személysérülékes közúti balesetek és az ezek következtében meghaltak száma Magyarországon 1976-tól 2014-ig. (A közúti biztonság fő szakaszai)

Új módszerek, eljárások, elméletek a közúti balesetek, sérülések megelőzésében..., Budapest, 2015. október 17.

# 1. A hazai közúti biztonság története



2. ábra: Közúti baleset következtében súlyosan megsérültek száma Magyarországon 1990 és 2014 között

## 2. A hazai adatok elemzése

### 2014. év végleges adatai:

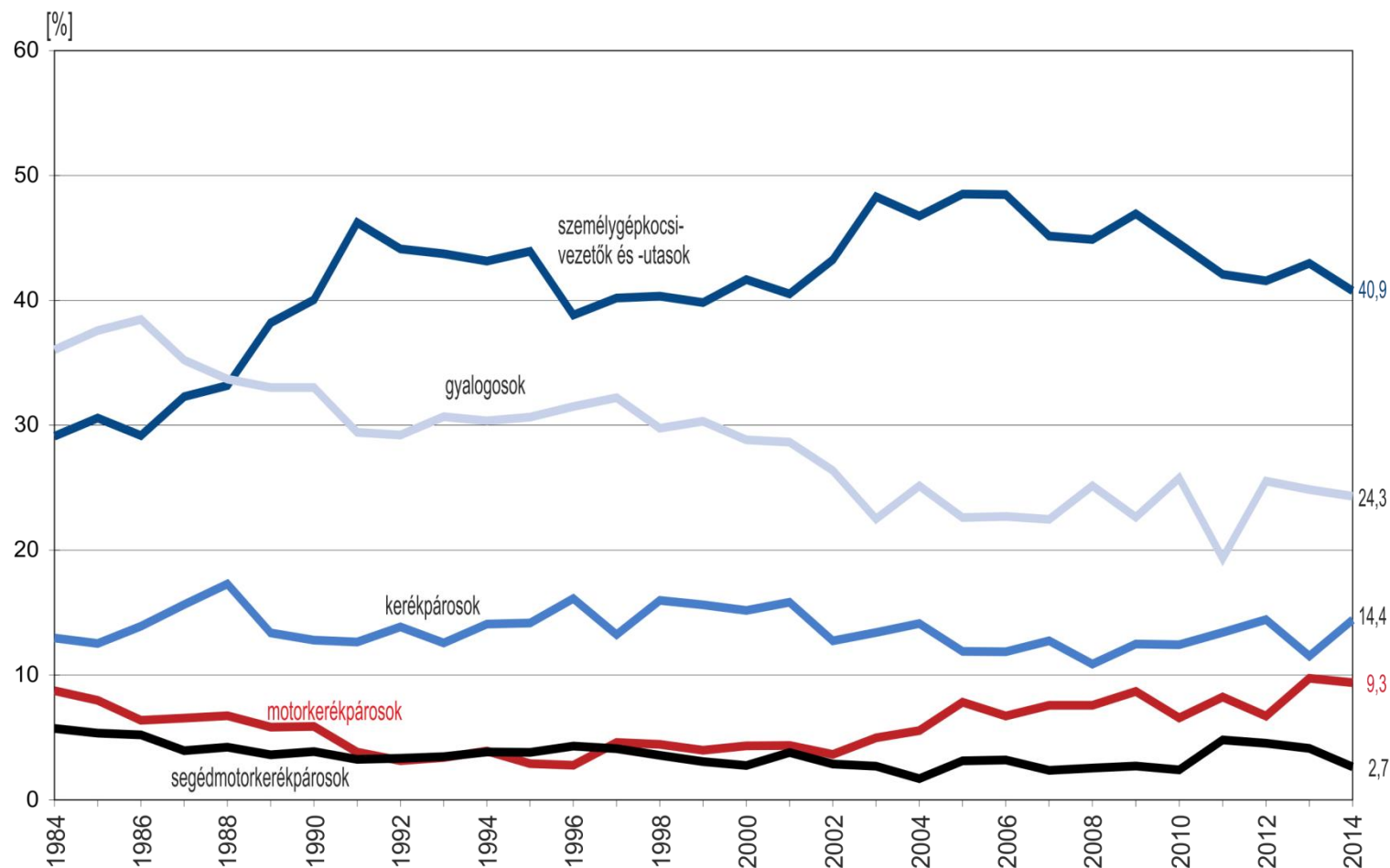
Személy sérüléses közúti balesetek:	15847 (+1,0%)
Halálos áldozatok:	626 (+5,9%)
Súlyos sérültek:	5331 (-0,7%)
Könnyű sérültek:	14793 (+0,5%)
Ittasan okozott balesetek száma:	1601 (-3,7%)

## 2. A hazai adatok elemzése

### 2015. évi előzetes adatok (január-augusztus):

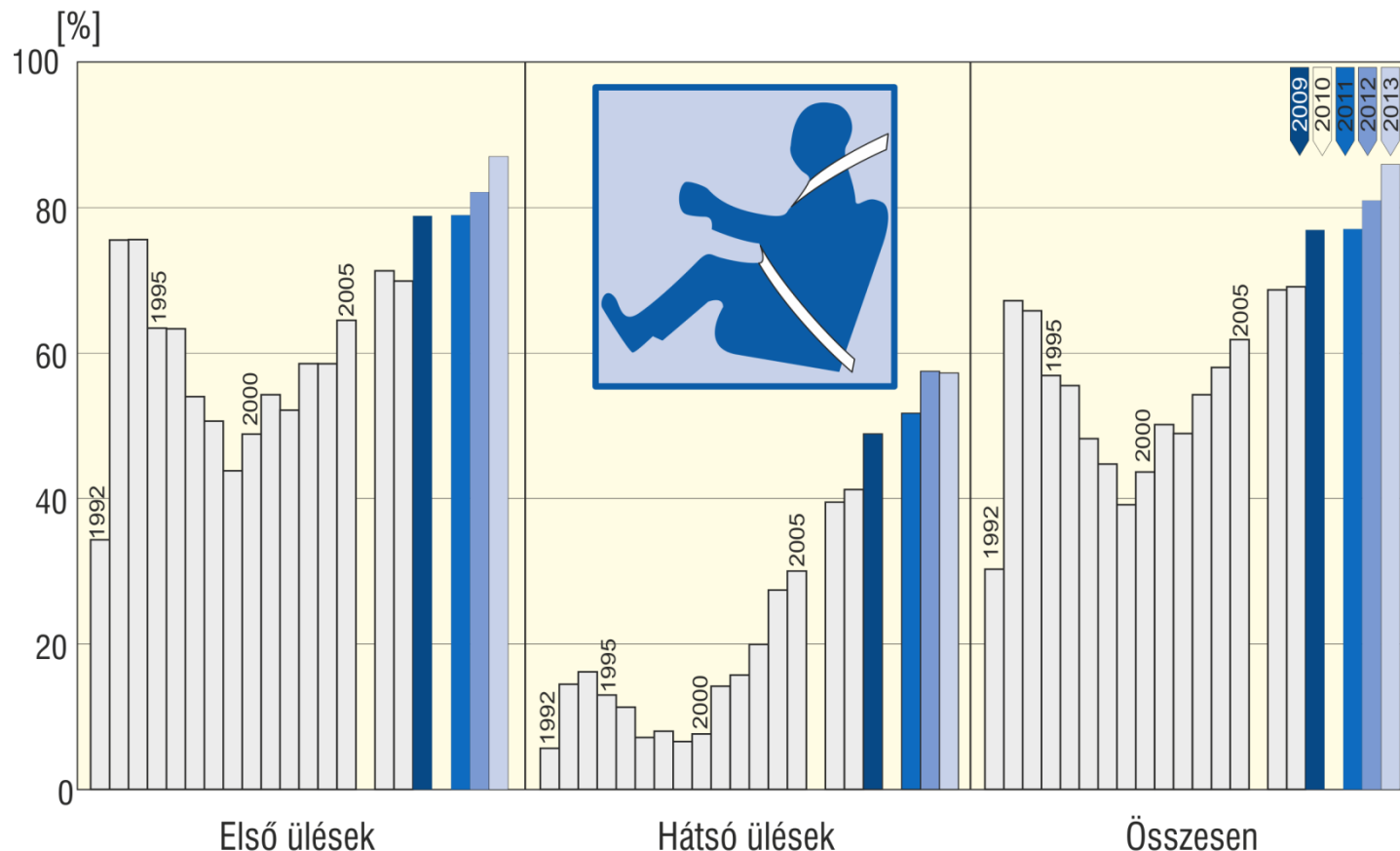
Személysérüléses közúti balesetek:	10514	(+2,4%)
Halálos áldozatok:	398	(+3,4%)
Súlyos sérültek:	3502	(+0,4%)
Könnyű sérültek:	9991	(+4,5%)
Ittasan okozott balesetek száma:	973	(-8,5%)

## 2. A hazai adatok elemzése



3. ábra: A közúti baleset következtében meghaltak számának megoszlása a forgalomban való részvétel módja szerint.

## 2. A hazai adatok elemzése



4. ábra: Személygépkocsi-vezetők és –utasok biztonságiöv viselési aránya az első és hátsó üléseken 1992 és 2013 között



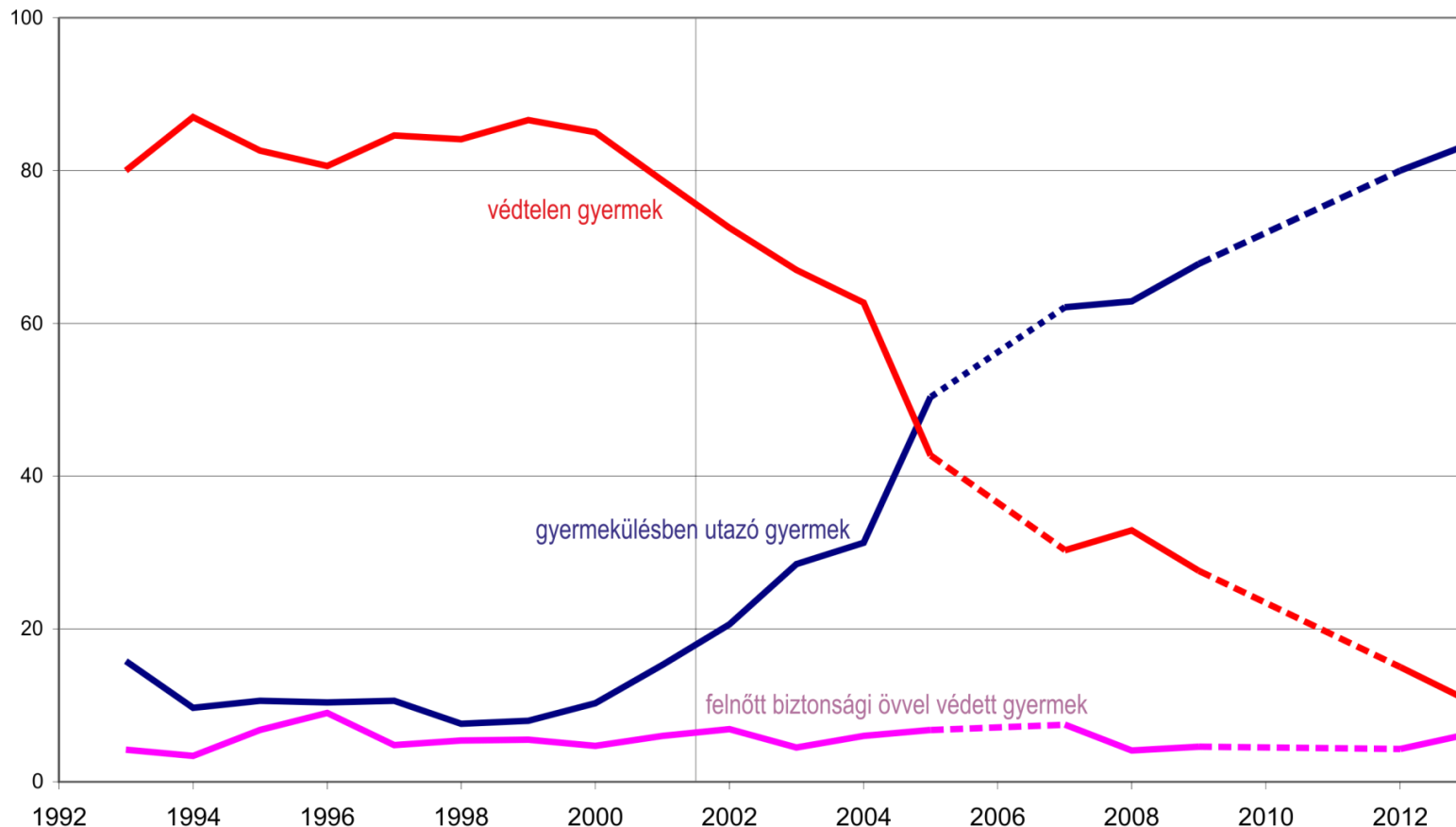
## 2. A hazai adatok elemzése

2014. évi előzetes adatokkal végzett becslés alapján:

<b>54</b>	halálos
<b>180</b>	súlyos és
<b>145</b>	könnyű

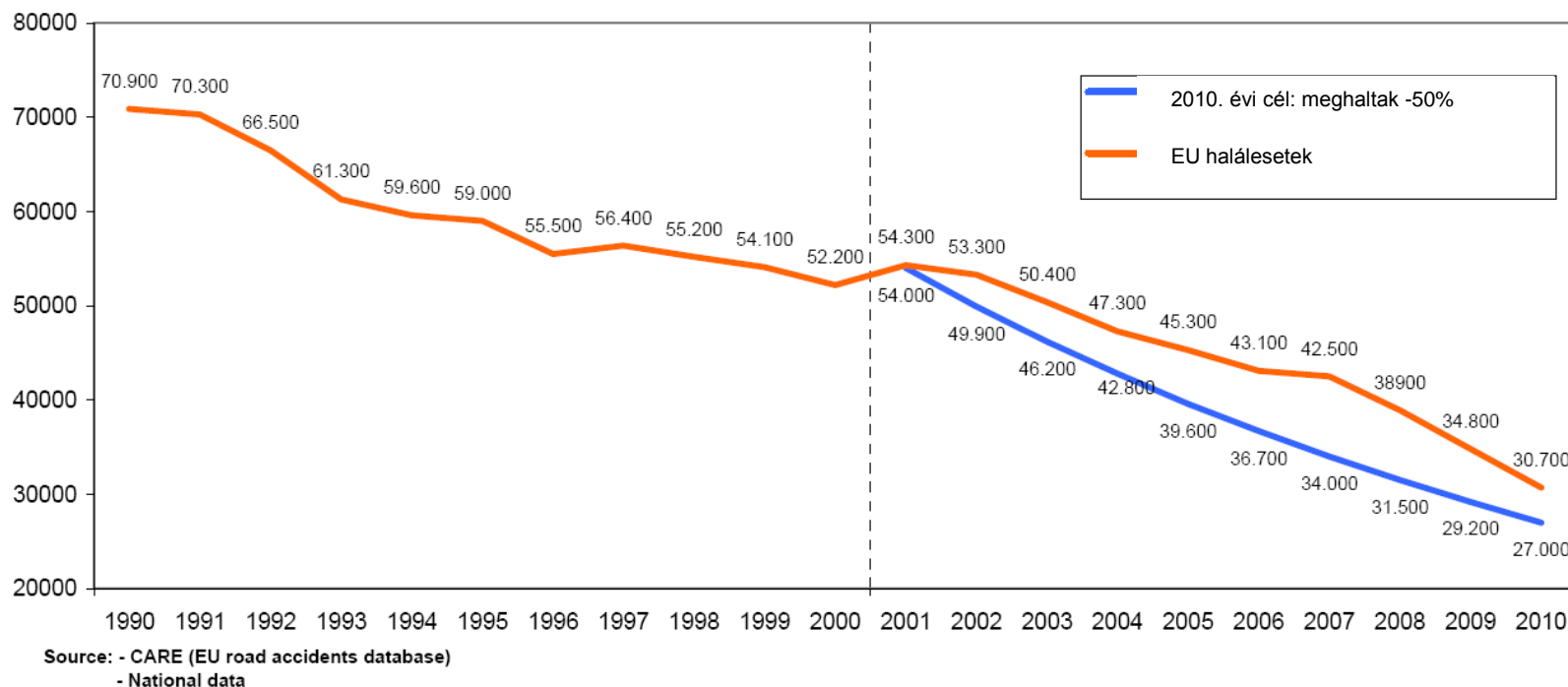
sérülés lenne még most is elkerülhető évente a biztonsági öv viselési arány 95%-ra való növelésével Magyarországon.

## 2. A hazai adatok elemzése



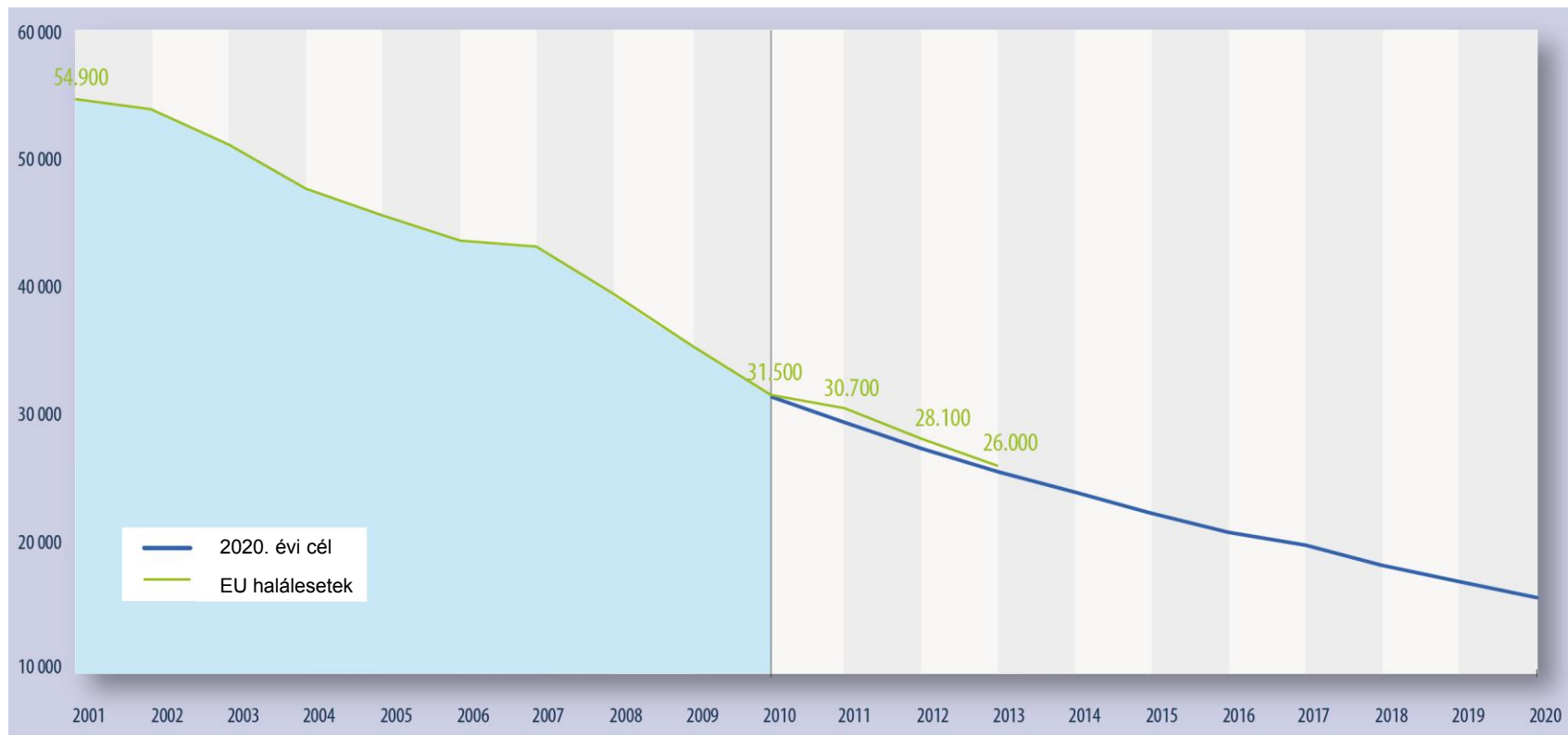
5. ábra: Személygépkocsiban utazó, különböző módon védett és védtelen gyermekek arányának alakulása 1993 és 2013 között

### 3. Nemzetközi összehasonlítás



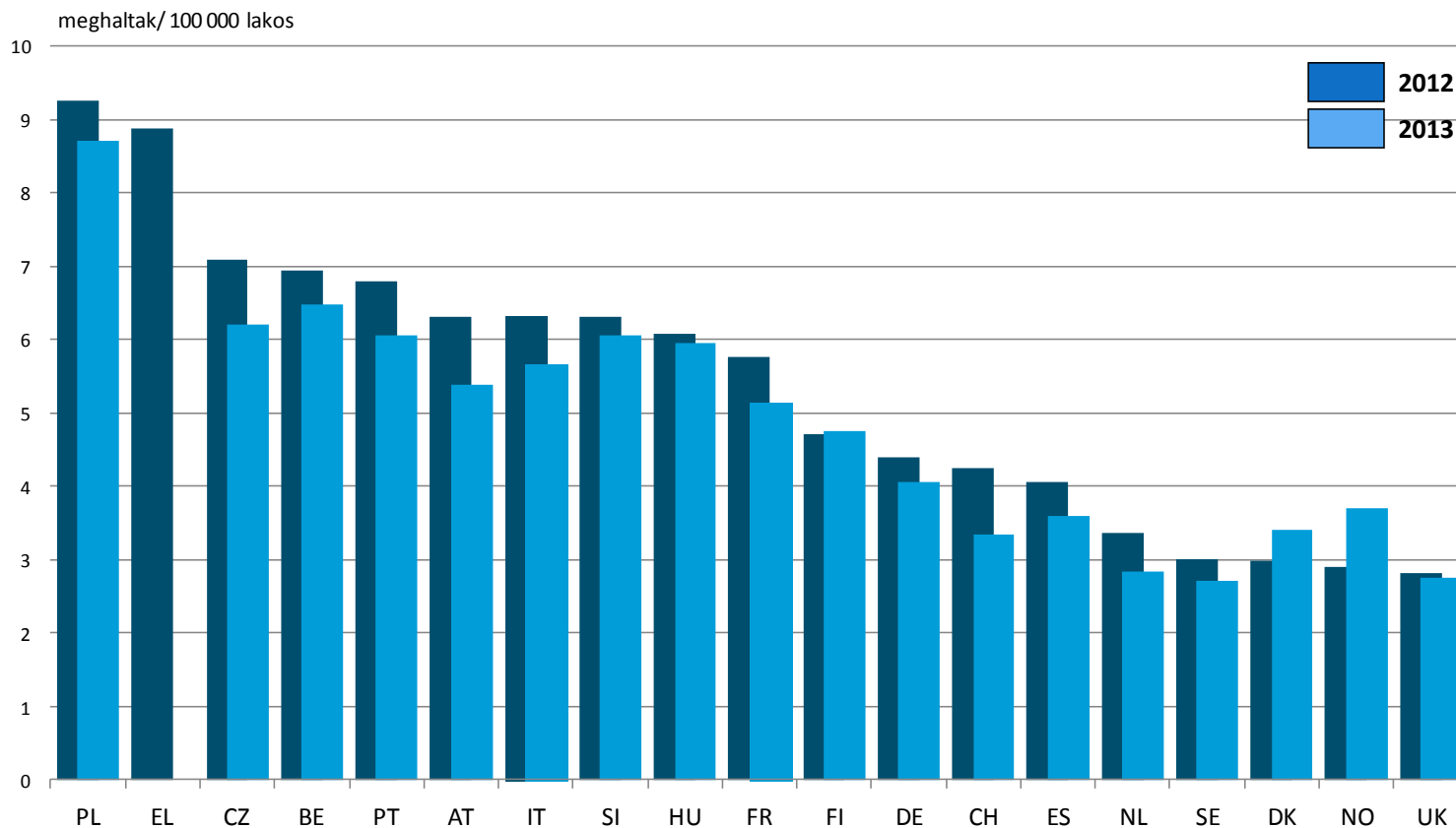
6. ábra: Meghaltak száma az EU-ban 1990 és 2010 között

### 3. Nemzetközi összehasonlítás



7. ábra: Baleset következtében meghaltak száma az EU-ban 2001 és 2013 között, előrejelzés 2020-ig

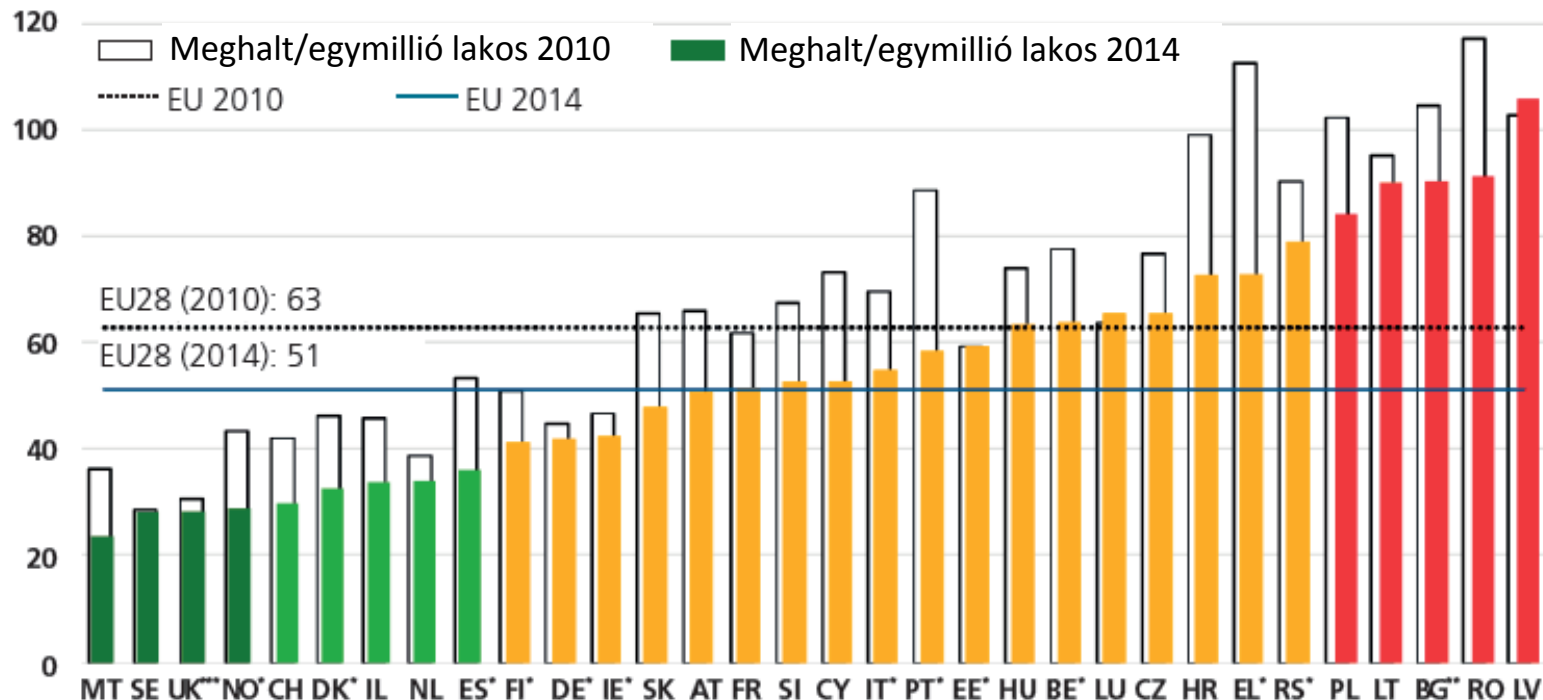
### 3. Nemzetközi összehasonlítás



8. ábra: A mortalitás (meghaltak / 100.000 lakos) 2012-2013. évi értékei néhány OECD tagországban

(Adatok forrása: IRTAD)

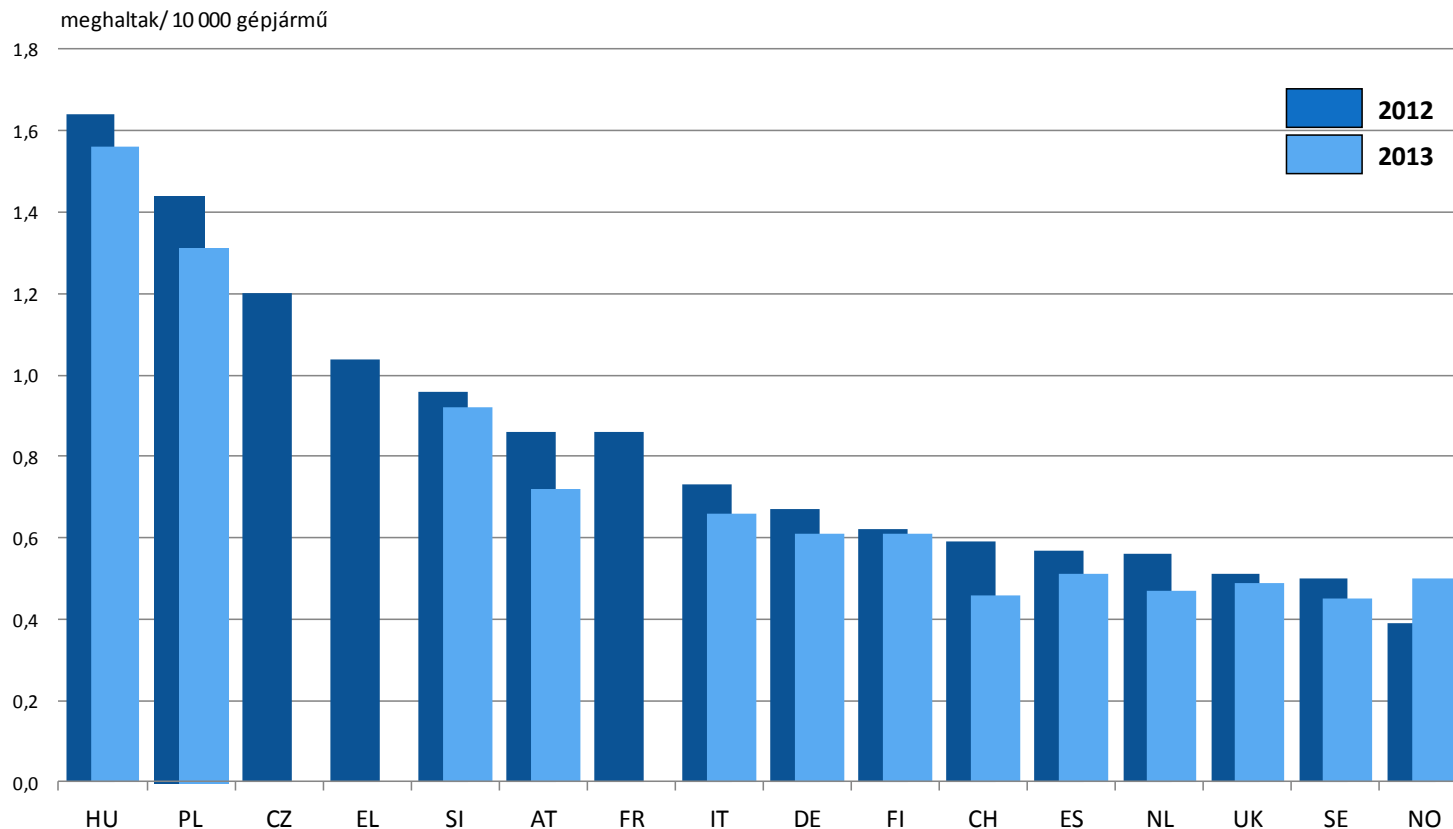
### 3. Nemzetközi összehasonlítás



9. ábra: Egymillió lakosra jutó közúti baleseti halottak száma az EU 28 tagállamában és további 4 országban 2010-ben és 2014-ben (Izrael, Norvégia, Szerb Köztársaság, Svájc)

Forrás: CARE.

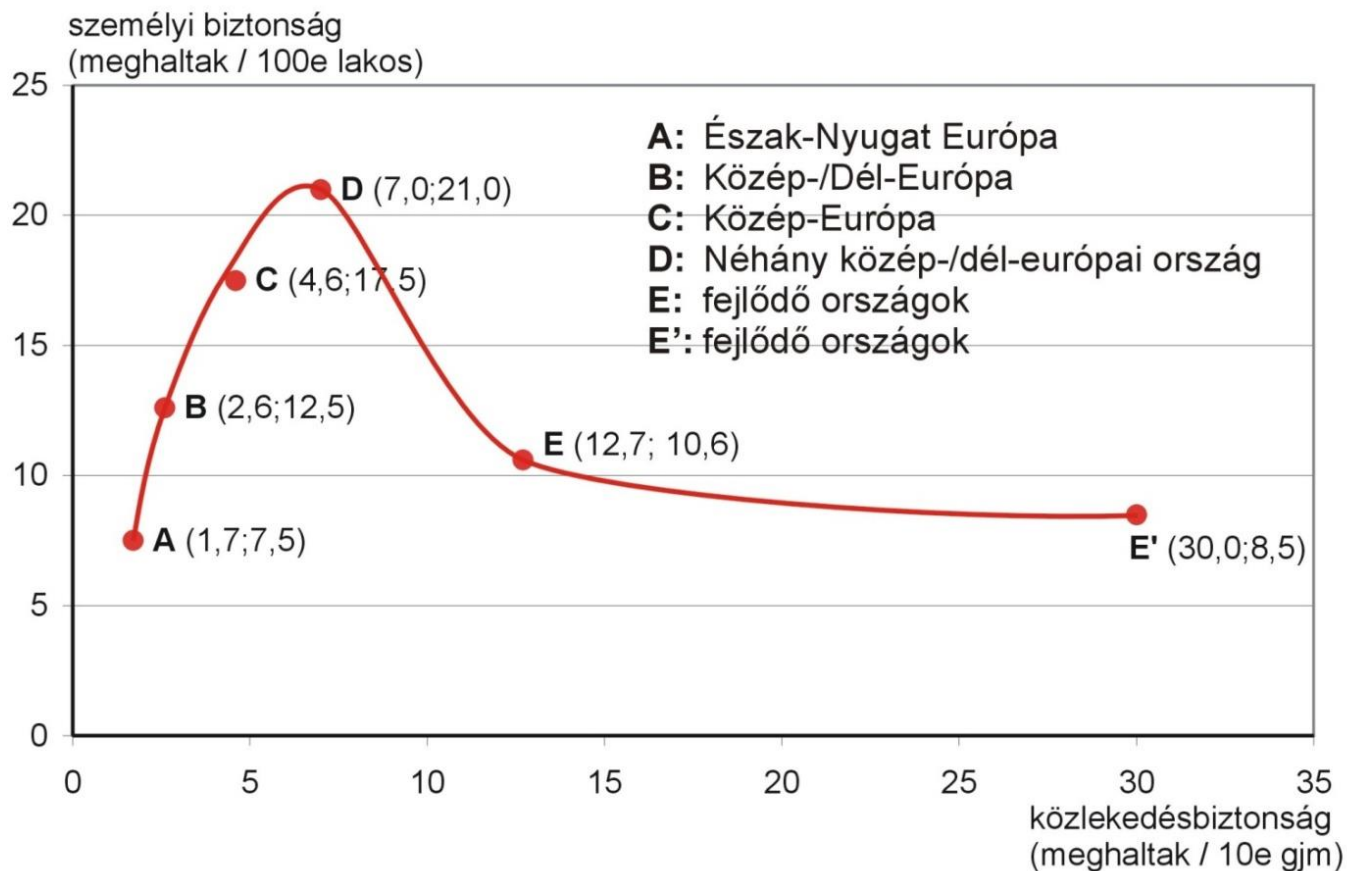
### 3. Nemzetközi összehasonlítás



10. ábra: A halálozási mutató (meghaltak/10.000 gépjármű) 2012-2013. évi értékei néhány OECD tagországban.

(Adatok forrása: IRTAD)

### 3. Nemzetközi összehasonlítás

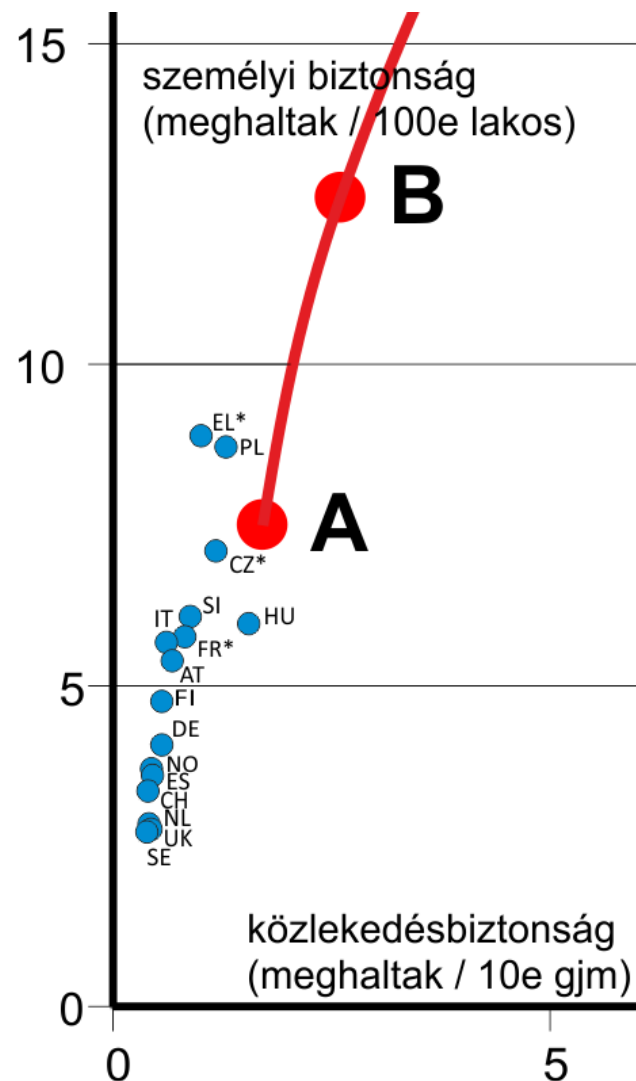


11. ábra: Összefüggés a személyi és Közlekedésbiztonság között  
(elméleti modell)

(Forrás: Trinca és társai, 1988)

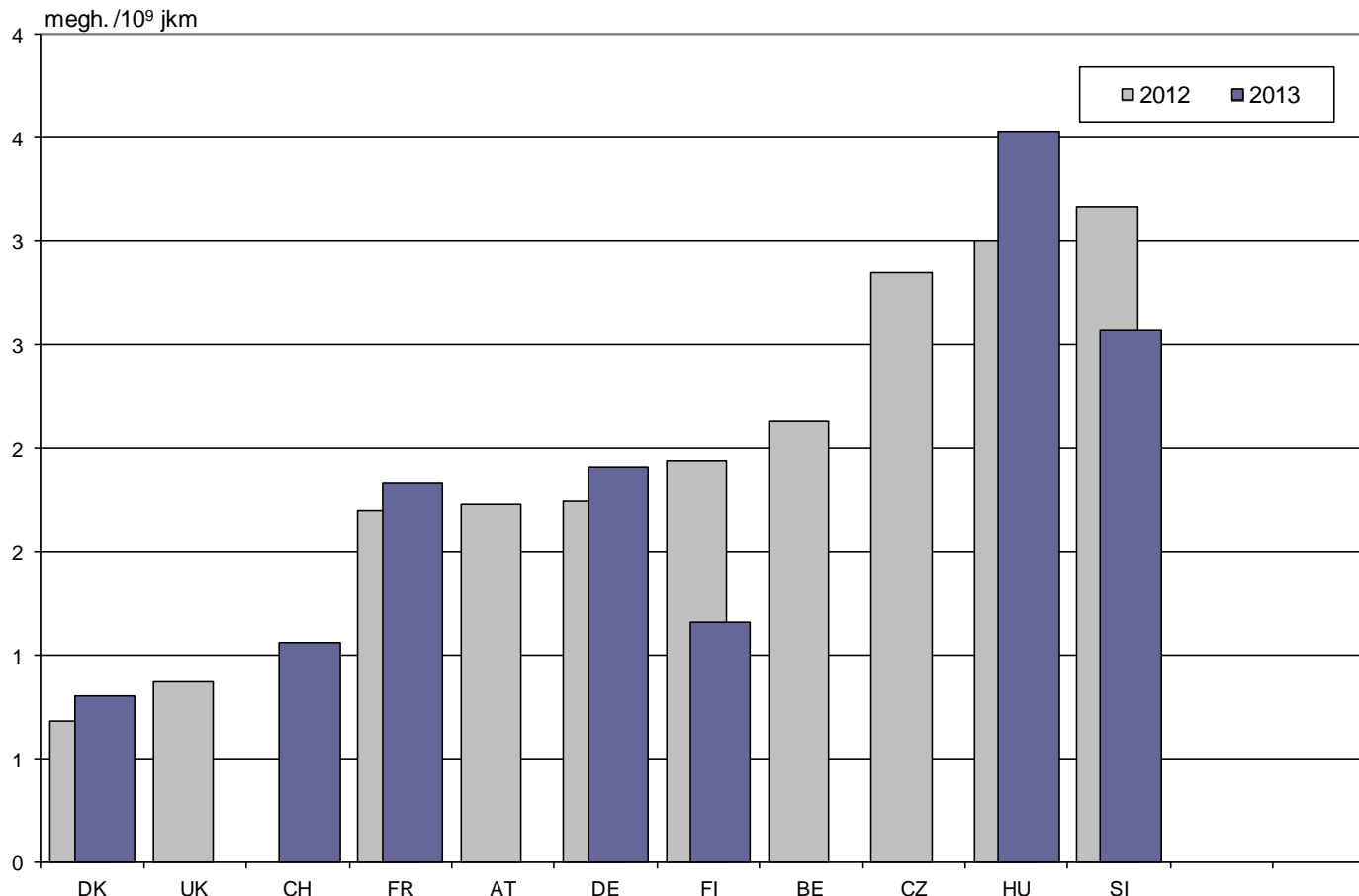


### 3. Nemzetközi összehasonlítás



12. ábra: A Trinca modell jelenlegi szakasza (2013, \*2012)  
(Forrás: Trinca és társai, 1988)

### 3. Nemzetközi összehasonlítás



13. ábra: Autópályák baleseti halálozási kockázata (meghaltak/1 milliárd jkm) nemzetközi összehasonlításban 2012-ben és 2013-ban.  
(Adatok forrása: IRTAD)

## 4. Összefoglalás

2006-tól kismértékben, 2007-től jelentős mértékben javult a hazai közúti közlekedés biztonsága; mind a teljes hazai, mind az ún. „országos” (állami) közúthálózaton számottevően csökkent a közúti baleseti halál kockázata.

2013-tól, de még inkább 2014-től megszűnt a javulás. Ennek ellenére a csökkenő trend megtöréséről azért még korai lenne beszélni. (2013-tól még csak a személyesérüléses közúti balesetek száma, 2014-ben azonban már a halálos baleseti áldozatoké is növekedett az előző évihez képest).

A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak csaknem fele személygépkocsi vezetője, vagy utasa volt, de 2003-tól sikerült megfordítani az addig növekvő trendet: a meghalt személygépkocsi vezetők és utasok csaknem 50%-os részaránya 2014-re 41%-ra csökkent. Ebben nagy szerepe lehetett a 2013-ig szinte évről-évre növekvő biztonsági övviselési arányoknak is. Fontos feladat a biztonsági övviselési arányok növekvő irányzatának fenntartása.

## 4. Összefoglalás

Magyarországon 2001 és 2010 között 40%-kal, 2010 és 2013 között pedig 20%-kal mérséklődött a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Ez utóbbi meghaladta a 28 EU tagállam 17,6%-os átlagértékét, de a 2014. évi növekedés kedvezőtlen, hiszen az EU jelenlegi számszerű célkitűzése a 2011. évi bázisértékhez képest évi átlagos 5%-os csökkenést irányoz elő a baleseti áldozatok számában.

A 2007 és 2013 közötti jelentős javulás ellenére nemzetközi összehasonlításban még kedvezőtlen a hazai közúti biztonság helyzete. Egyedül a halálos baleseti áldozatok lakosok számára vetített értéke mutat elfogadható képet, e szerint az EU „középmezőnyében” helyezkednénk el.

## 4. Összefoglalás

Ha figyelembe vesszük hazánk viszonylag alacsony motorizációs szintjét is, a halálos baleseti áldozatok gépjárműállományra vetített 2013. évi száma alapján már az itt vizsgált 16 ország közül a magyar érték a legmagasabb (legkedvezőtlenebb). Ugyanez állapítható meg a hazai autópályák egymilliárd járműkilométerre jutó halálos baleseti áldozatainak száma alapján is: itt a 11 vizsgált ország közül a 2013. évi magyar adat a legmagasabb.

A 2007 és 2013 közötti nagymértékű javulás tehát nemzetközi viszonylatban nem jelentett előrelépést, mert ebben az időszakban – a gazdasági visszaesésnek is köszönhetően – a többi ország is jelentős haladást ért el. Azt mondhatjuk tehát, hogy saját magunkhoz képest sikerült számottevő javulást elérni.

Mindez azt mutatja, hogy a közúti biztonság javítása érdekében újabb intézkedésekre, erőfeszítésekre van szükség.

## 4. Összefoglalás

A korábbi években kiemelkedő fontosságúnak tartottam az alábbi kérdéseket:

- a rendőri ellenőrzés hatékonyságának (a szabálysértők tetten-érési valószínűségének) növelését;
- a gépjárművezető képzés rendszerének biztonságközpontú átalakítását;
- a meglévő közúthálózat szakszerű, független közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát,

melynek eredményeképpen: ún. kis-költségű forgalomtechnikai beavatkozások széles körű megvalósítását.

## 4. Összefoglalás

Jó hír, hogy a felsorolt három ponthoz már kiegészítéseket fűzhetek.

Az első pont esetén nagyon valószínű, hogy a 160 új VÉDA kamera segíteni fogja a szabálysértők eredményesebb kiszűrését. Ugyancsak kedvező hír, hogy a KTI Közlekedésbiztonsági Nonprofit Kft. Közlekedésbiztonsági Központja részt vett a SENSOR nevű EU projektben, amelynek keretében már sor került a hazai közúthálózat egy részének közlekedésbiztonsági felülvizsgálatára.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

[hollo.peter@kti.hu](mailto:hollo.peter@kti.hu)