

Doktori (PhD) értekezés

Mészáros Gábor

2018

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
Hadtudományi Doktori Iskola

Mészáros Gábor:

**Az abszolút sebességtúllépés a halálos közúti balesetek
hátterében**

Doktori (PhD) értekezés

Témavezető:

Dr. Major Róbert PhD

.....

Budapest, 2018

Tartalomjegyzék

BEVEZETÉS	6
A TÉMAVÁLASZTÁS AKTUALITÁSA ÉS INDOKLÁSA.....	6
A PROBLÉMA TUDOMÁNYOS MEGFOGALMAZÁSA	7
KUTATÁSI HIPOTÉZISEK.....	11
KUTATÁSI CÉLKITŰZÉSEK.....	12
KUTATÁSI MÓDSZEREK.....	12
FOGALOM MEGHATÁROZÁS.....	14
1. KÖZLEKEDÉS-KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG	18
1.1. Az állam szerepe, jogalkotás, jogalkalmazás	21
1.2. A közlekedésrendészeti feladatok kialakulása	23
1.3. A jogszabályváltozások hatása a halálos közlekedési balesetekre	30
1.4. Változás a forgalomellenőrzésben.....	33
2. STATISZTIKAI ADATOK GYŰJTÉSÉNEK PROBLÉMÁJA	48
2.1. Az információ SZOLGÁLTATÁSÁNAK problémái	50
2.2. Mérészámok kialakítása	53
2.3. Az adatok összehasonlíthatósága	54
3. A JÁRMŰVEK SEBESSÉGÉGENEK HATÁSA A BALESETEKRE, A POWER-MODELL	57
4. MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI HELYZETE, EURÓPAI UNIÓS ÖSSZEHASONLÍTÁS	65
4.1. Az Uniós célok és azok teljesülése	65
4.2. Az Uniós tagállamok sebességhatárai és a közlekedés-biztonság összefüggései 67	
5. A KUTATÁS ADATAINAK ELEMZÉSE	70
5.1 Budapest adatainak elemzése.....	73
5.1.1. Budapest 2014-es adatainak elemzése	73
5.1.2. Összegzés	80
5.1.3. Budapest 2015-ös adatainak elemzése	80
5.1.4. Összegzés	88
5.2 Pest megye adatainak elemzése	89
5.2.1. Pest megye 2014-es adatainak elemzése	90
5.2.2. Összegzés	98
5.2.3. Pest megye 2015-ös adatainak elemzése.....	98
5.2.4. Összegzés	107
5.3 A Közép-Dunántúli régió elemzése.....	108
5.3.1 A Közép-Dunántúli régió 2014-es adatainak elemzése.....	109
5.3.2 Összegzés	116

5.3.3 A Közép-Dunántúli régió 2015-ös adatainak elemzése	117
5.3.4. Összegzés	125
5.4. A Nyugat-Dunántúli régió elemzése.....	126
5.4.1. A Nyugat - Dunántúli régió 2014-es adatainak elemzése	128
5.4.2. Összegzés	134
5.4.3. A Nyugat - Dunántúli régió 2015-ös adatainak elemzése	135
5.4.4. Összegzés	142
5.5 A Dél-Dunántúli régió elemzése.....	143
5.5.1. A Dél-Dunántúli régió 2014-es adatainak elemzése	145
5.5.2 Összegzés	150
5.5.3. A Dél-Dunántúli régió 2015-ös adatainak elemzése	150
5.5.4. Összegzés	157
5.6 Az Észak-Magyarországi régió elemzése.	158
5.6.1. Az Észak-Magyarországi régió 2014-es adatainak elemzése.....	159
5.6.2. Összegzés	166
5.6.3. Az Észak-Magyarországi régió 2015-ös adatainak elemzése	166
5.6.4. Összegzés	172
5.7 Az Észak-Alföldi régió elemzése.	172
5.7.1 Az Észak-Alföldi régió 2014-es baleseti adatainak elemzése.....	174
5.7.2. Összegzés	180
5.7.3 Az Észak-Alföldi régió 2015-ös baleseti adatainak elemzése.....	181
5.7.4. Összegzés	189
5.8 A Dél-Alföldi régió elemzése.	190
5.8.1. A Dél-Alföldi régió 2014-es baleseti adatainak elemzése.	191
5.8.2. Összegzés	199
5.8.3. A Dél-Alföldi régió 2015-ös baleseti adatainak elemzése.	200
5.8.4. Összegzés	208
5.9 A motorkerékpáros halálos balesetek és a sebességtúllépés összefüggéseinek vizsgálata 2014-2015-ben	209
5.9.1. Halálos motorkerékpáros balesetek, 2014.....	212
5.9.2. Halálos motorkerékpáros balesetek, 2015.....	217
5.9.3 Következtetések.....	221
6. A KUTATÁSI EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE.....	223
6.1 A baleseti okok elemzése.....	226
6.2 2014 módosított táblázat.....	227
6.3 2015 módosított táblázat.....	230
6.4 A helyszíni szemle során megállapított, a járművek megengedett sebességére vonatkozó adatok elemzése	232

6.5 Sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon bekövetkezett balesetek elemzése	236
6.6 Az átlagos sebességtúllépés	239
6.7 Egyéb tapasztalatok	242
ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK	246
ELMÉLETI ÉS GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁG	248
MELLÉKLET	251
SZAKIRODALOM.....	253
JOGSZABÁLYOK, NORMÁK	261

BEVEZETÉS

A TÉMAVÁLASZTÁS AKTUALITÁSA ÉS INDOKLÁSA

A közúti közlekedés biztonsága a modern világban kiemelkedően fontos kérdés. Az Európai Unióban azonban évente több mint 25 ezer ember hal meg közúti közlekedési balesetben.¹ Magyarország közútjain pedig évente közel 600 ember (2017-ben 627 fő)² azért nem éri el úti célját, mert meghal közúti balesetben. A közlekedés biztonságának javítása érdekében ezért szükséges vizsgálni, hogy mi az oka annak, hogy a közlekedők nem közlekedhetnek mindig biztonságban az utakon.

A közúti közlekedés biztonságával foglalkozó vizsgálatok, kutatások egyik legfontosabb alapját képezik a Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban KSH) által kiadott *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv* adatai. Az adatfelvétel sajátosságai miatt azonban a KSH főként a helyszíni szemle adatait tartja nyilván, és nem a rendőrségi vizsgálat, vagy a bírósági eljárás során megállapított adatokat. Igaz ez a balesetben szereplő járművek sebességére is, ami az adatfelvétel időpontjában többnyire még nem áll rendelkezésre, mivel a statisztikai adatfelvétel a baleset bekövetkezését követően 30 napon belül megtörténik, a baleset valódi okainak vizsgálata viszont ezen idő alatt nem fejeződik be. A baleset vizsgálata során kirendelt igazságügyi műszaki gépjárműszakértő által megállapított, a járművek sebességére vonatkozó adatok ezért a KSH statisztikai adataiban nem jelennek meg. Pedig ezek az adatok sok esetben módosíthatják a baleseti okot, vagyis azt, hogy mely szabályszegő magatartás miatt következett be a baleset, valamint megváltozhat az, hogy ki követte el a szabályszegést, illetve a szabályszegést milyen járművel (esetleg gyalogosan) követte el. Kutatásom során azt vizsgálom, hogy a rendőrség által a KSH felé továbbított baleseti okok az eljárás további szakaszában megváltoznak-e.

Témaválasztásomat személyes okok is indokolták. A Nemzeti Közszerződési Egyetemen a közlekedésrendészeti szakirányon tanuló hallgatók oktatása során, a tanórákon, a szakdolgozatokban, a Tudományos Diákköri dolgozatokban a hallgatók

¹ European Commission: *Éves baleseti jelentés 2017*
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/asr2017.pdf
[2017.10.15.]

²Központi Statisztikai Hivatal: *Közlekedési balesetek 1990-*
http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html [2017.11.13.]

részéről rendszeresen felmerülő kérdés, hogy a közúti közlekedési balesetek bekövetkezésének melyek a főbb okai. Az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok pedig rendszeresen kérdés, vita tárgya, hiszen a hallgatók a KSH adataiból szerzik az elsődleges információkat, melyek szerint 1% alatti az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok. A közlekedők érzése, valamint a rendőrségi tapasztalatok szerint pedig jóval több a „száguldozás” miatt bekövetkezett baleset. A KSH adatoktól való esetleges eltérést pedig csak a rendőrség tudná igazolni, azonban a rendőrségnek ilyen, a baleset vizsgálata során megállapított, abszolút sebességtúllépést is tartalmazó adatbázisa nincs, utólagos adatgyűjtést a rendőrség a sebességtúllépéssel kapcsolatban nem végez. Sebességtúllépésre vonatkozó valódi adatok hiányában nehéz megindokolni például az abszolút sebességtúllépéssel szembeni rendőri fellépések fontosságát, a rendőrség baleset-megelőzési munkájának egyik fontos elemének, a közutakon végzett sebesség-ellenőrzések létjogosultságát.

A PROBLÉMA TUDOMÁNYOS MEGFOGALMAZÁSA

A baleset-megelőzés célja a közlekedés biztonságának növelése, olyan intézkedések sorozata, amelyek segítenek a közúti balesetek számának csökkentésében, a balesetek kimenetelének, eredményének enyhítésében. Magyarország a Nemzeti Közlekedési Stratégiában fogalmazta meg közlekedésbiztonsági céljait, melyek egyik fő eleme „a közlekedési baleseti események számának és súlyosságának csökkentése”, ami különösen fontos a közúti közlekedés esetében.³

A célok elérésének érdekében baleseti okkutatást kell folytatni, melyhez azonban a kutatóknak szükségük van a balesetekkel, baleseti gócpontokkal kapcsolatban a pontos adatokra, információkra, azok feldolgozására, elemzésére, következtetések levonására. Az okkutatás inputjának a vizsgálatra, elemzésre beérkező adatokat, információkat tekintjük.⁴ Ezeknek az adatoknak azonban

³ Nemzeti Közlekedési Stratégia, Nemzeti Közlekedési Konceptió, 2013
http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Nemzeti_Kozlekedesi_Konceptio.36.pdf
[2017.01.10.]

⁴ KALINCSÁK István: *Baleseti okkutatás szerepe és helyzete a közlekedési rendszerben. A közlekedésbiztonság elemei.* In: <http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2010/eloadasok/kalincsak-i-iffk-2010-a-baleseti-okkutat-as-szerepe-es-helyzete.pdf> [2016.09.23.]

pontosaknak, összehasonlíthatóaknak kell lenniük mind térben, mind időben ahhoz, hogy a levont következtetések tényleg helyesek és előre mutatóak legyenek.⁵

A KSH részére a rendőrség részéről a közúti közlekedési baleseti adatok szolgáltatása nem az eljárás végén történik, hanem az eljárás elején, amikor többnyire csak a helyszínen intézkedő rendőr által készített jegyzőkönyv adatai alapján lehet a statisztikai adatalapot elkészíteni. Bármennyire is jogszerű, szakszerű a baleset helyszíni szemléje során a rendőri intézkedés, és ha a rendőr a helyszínen rendelkezésre álló adatok alapján helyesen is állapítja meg a balesethez vezető szabályszegést, nem minden a baleset mechanizmusával kapcsolatos releváns adatot ismerhet meg a helyszínen. Ez adott esetben azt is eredményezheti, hogy a baleset elbírálásakor a bíróság, illetve a hatóság más szabályszegő magatartást jelöl meg a baleset okaként, mint amit a baleseti helyszínelő a jegyzőkönyvben megjelölt, és a statisztikai adatlapba beírt.

A főbb baleseti okok között van is egy kiemelt szabályszegés, amit a helyszínen nehéz pontosan megítélni, ez pedig az abszolút sebesség túllépés, aminek a megállapítása a legtöbb esetben igazságügyi műszaki szakértői kérdés. A szakértők azonban a helyszínen nem adnak szakvéleményt, és a legtöbb esetben a 30 napos határidőn belül sem érkezik meg a hatósághoz a szakértői vélemény, ami a helyszíni szemle során megállapított adatok esetleges változtatását indokoltá tenné. Pedig a sebességnek a baleseti halál okainál kiemelt szerepe van, nem véletlen, hogy sok kutatás az általános sebességhatárok változtatásának hatását vizsgálja.

A baleseti okok közül tehát az egyik legfontosabb, a sebességre vonatkozó adat a rendőrség által közölt statisztikai adatok közül nem a baleset vizsgálata során megállapított tényeknek megfelelően szerepel. Ez az adatszolgáltatás metodikájából adódik, korrigálni akkor lehetne, ha a szakértői vélemény az adatszolgáltatás idejére már az adatszolgáltató hatóság, a rendőrség rendelkezésére állna.

Magyarországon a közúti forgalomellenőrzés során a rendőrség által végzett sebesség-ellenőrzések a közlekedőket leginkább érintő, egyben a társadalomban leginkább elutasított rendőri tevékenység, számos kritikát fogalmaznak meg mind a sebesség ellenőrzés tényével, mind a sebesség-ellenőrzési módszerekkel kapcsolatban. A kritikák alapja főként a KSH által kiadott *Közlekedési baleseti*

⁵ NILSSON, Göran (2004): *Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety*. Doctoral thesis, Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund.-p.1

statisztikai évkönyv, melyben az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok csupán 1% körül szerepel.

Az 1. táblázat adatai szerint a KSH sokféle okot jelölt meg 2015-ben és 2014-ben a halálos balesetek okaiként. Jelen kutatás erre a két évre korlátozódik, de megállapítható, hogy a baleseti okok arányaiban korábban is, és azt követően is hasonlóak. Jól látszik, hogy a közlekedés három tényezője – ember- jármű- környezet – közül kettő,⁶ a jármű hibája (2015-ben 0, 2014-ben 0) és a pálya (környezet) hibája (2014-ben 1, 2015-ben 0) a halálos balesetekben egyik vizsgált évben sem játszottak szerepet. A fő hibaforrás a harmadik tényező, az ember. A közúti közlekedési baleseteknek azonban általában több oka van, míg a statisztikai adatok a balesetet, mint egyetlen baleseti ok következményét jelenítik meg.⁷ Például, ha a baleset előzés közben következik be, a statisztika szerint az előzés szabályainak megszegése, a 34.§ (1) lesz megjelölve baleseti okként, és nem jelenik meg, hogy jelen lehet adott esetben az okozó, vagy akár a részes részéről jelentős sebességtúllépés, vagy a járművezető, a jármű nem felelt meg a közlekedésben való részvétel feltételeinek. A statisztikai lapon ugyanis csak a helyszínen a hatóság által feltételezett legfőbb okot kell megjelölni.

A baleset oka	Halálos balesetek száma	
	2015	2014
A járművezetők hibája	518	496
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	245	227
Előzés szabályainak megsértése	39	40
Elsőbbség meg nem adása	89	61
Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása	104	108
Megállási kötelezettség elmulasztása	15	15
Világítási szabályok megszegése	2	2
A járművezető egyéb hibája	24	43
A jármű hibája	0	0
A pálya hibája	1	0
Gyalogosok hibája	66	75
Utasok hibája	0	0
Egyéb okok	0	2
Mindösszesen	585	573

1. táblázat Baleseti okok 2014-ben és 2015-ben a KSH adatai szerint⁸

⁶ IRK Ferenc – KLOBUSITZKY György: *Bevezetés a közlekedési ismeretekbe*. In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 3. szám, 2000.

⁷ IRK Ferenc: *Közúti balesetek*. In: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979. ISBN 9632207726

⁸ Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014., Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015.

A legfőbb baleseti ok a KSH adatai szerint pedig a sebesség nem megfelelő megválasztása (1. táblázat). Fontos kiemelni azonban, hogy a többi baleseti ok mögött meghúzódó személyi vonatkozású hibás magatartás is lehet a gyorshajítás, melyet a kutatásomban vizsgállok. Különösen érdekes a gépjármű-vezetési stílusok egyfajta megkülönböztetésében az egyik fő járművezetői típus, a „macsó” vezető leírása, mert ő az, „aki szereti a sebességet, nem tűri el a korlátokat, folyamatosan változtatni akar rajtuk”.⁹ Ez a magatartás azonban előbb utóbb balesethez vezethet, a biztonságos közlekedés követelményeinek nem felel meg.

Magyarországon jelenleg nincs olyan adatbázis, jelen kutatáson kívül nem folyik olyan adatgyűjtés, amely kimutatná, van-e eltérés a rendőrség által a KSH felé továbbított baleseti okra vonatkozó statisztikai adatok és a baleset vizsgálatának során megállapított baleseti okok között. Ilyen adatok hiányában gondot okoz a közvélemény, a közlekedők felé tudományosan, adatokkal alátámasztva megindokolni, miért veszélyes az abszolút sebességtúllépés, mi a szerepe az abszolút sebességtúllépésnek a balesetek kialakulásában, hogyan befolyásolja az abszolút sebességtúllépés a balesetek kimenetelének súlyosságát.

Dolgozatom célja annak vizsgálata, milyen szerepe van az abszolút sebességtúllépésnek a halálos közúti közlekedési balesetekben a baleset rendőrségi vizsgálatának adatai alapján. Kutatásom kapcsolódik az **Alaptörvény** 46. cikkének 1) bekezdésében a rendőrség részére megfogalmazott alapvető feladatokhoz, különösen a bűncselekmények megakadályozásához, felderítéséhez, a közbiztonság, a közrend védelméhez.¹⁰ Ide kapcsolódnak a közlekedés biztonságának védelmére vonatkozó feladatok, melyek egyrészt a **közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény** 8. § (1) bekezdésében meghatározott állami feladatok, azaz a közúti közlekedés tervezése, fejlesztése, szabályozása és ellenőrzése, másrészt a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelés, felvilágosítás és propaganda.¹¹ Továbbá kiemelten fontos a **Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény** 85. § (2) bekezdésében meghatározott feladat, mely szerint a rendőrség a Központi Statisztikai Hivatal részére a meghatározott adatokat statisztikai célra személyazonosításra alkalmatlan módon átadhatja.¹²

⁹ CSÁNYI László: *A közúti balesetek és az emocionálisan kábelezett emberi agy kapcsolata*. In: Közlekedéstudományi Szemle, LIX. évfolyam 6. szám, 2009. december, pp. 26-30.

¹⁰ Magyarország Alaptörvénye, 46.cikk

¹¹ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről 8. §

¹² 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről 85.§

KUTATÁSI HIPOTÉZISEK

Kutatásom legfontosabb célja annak megállapítása, hogy a kutatás vizsgálatának tárgyát képező halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetekben, azokban az esetekben, amikor a hatóság az eljárás során a kirendelt műszaki szakértőt a baleset mechanizmusára is nyilatkoztatta, a hatósági vizsgálatot követően megállapítható-e eltérés a KSH abszolút sebességtúllépésre, illetve baleseti okokra vonatkozó adataihoz képest. Hipotézisem szerint igen, különösen akkor, ha az abszolút sebességtúllépést nem csak mint baleseti okot vizsgáljuk, hanem a halálos eredmény kialakulásában játszott szerepét is elemezzük.

A baleseti okkutatás egyik fontos követelménye, hogy a baleseti adatok időben, térben összehasonlíthatóak legyenek. Ennek fontos feltétele, hogy a baleseti adatokat a KSH felé továbbító rendőrségen belül egységes legyen az egyes balesetre vonatkozó adatok értelmezése, a baleseti kódok használata. A közlekedési balesetekkel foglalkozó rendőri szervek vezetőivel, állományával történő találkozások, szakmai megbeszélések során gyakran szóba kerülnek a közlekedési balesetek szemléje során végrehajtott intézkedések, a baleseti statisztikai kódok használatának eltérő gyakorlata. Hiba az eljárások során az egyénieskedő, mindentől független értelmezés és véleményalkotás.¹³ Kutatásom során igazolni kívánom, hogy az egyes megyei rendőr-főkapitányságok a baleseti okokra vonatkozó KSH kódokat nem egységesen értelmezik, a kódok használata nem egységes és nem következetes.

Sajnálatos módon a rendőrség tevékenysége sem mentes a hibáktól, legyen ez akár szubjektív, akár objektív okokra visszavezethető,¹⁴ de nem lehet más a cél, mint ezeknek a hibáknak a kiszűrése, felszámolása. A kutatás során feltárt, a kutatás szempontjából fontos hibákra a dolgozatban kitérek. A rendőrség ellenőrzési módszereinek változását, annak hatását azonban jól mutatják az objektív felelősség elvének bevezetése utáni eredmények, a halálos balesetek számának csökkenése.

Az abszolút sebességtúllépés megállapításának elengedhetetlen feltétele a közúti közlekedési balesetek helyszíni szemléje során a balesetekben részt vevő járművek részére az adott úton megengedett legnagyobb sebesség megállapítása. Munkám során rendszeresen tapasztalom, hogy annak ellenére, hogy az Országos Rendőrfőkapitány **„A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett**

¹³ VÁRY László: *A szubjektivitás veszélyei a közlekedési balesetek megítélésében*. In: Belügyi Szemle, Budapest, 2004. évi 1. szám, pp. 109-113.

¹⁴ IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság mint a globális világ része*. In: Belügyi Szemle 2011. évi 10. szám, Budapest, pp. 5-15

bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól” szóló 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítása alapján a „Helyszínre vonatkozóan rögzítendő adatok és jellemzők” között a szemle jegyzőkönyvben i)a járművekre vonatkozó megengedett legnagyobb sebességérték(ek)et” kell rögzíteni, a rendőrök a szemle során gyakran a helyszínen megengedett legmagasabb sebességet, azaz a személygépkocsikra megengedett legnagyobb sebességet rögzítik a jegyzőkönyvben, függetlenül attól, hogy a balesetben milyen járművek vesznek részt. Hipotézisem szerint a kutatásom során megvizsgált halálos közúti balesetek jegyzőkönyvében a járműveknek a baleset helyszínén megengedett sebességére vonatkozó adatok – amennyiben a jármű nem személygépkocsi, motorkerékpár, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi – gyakran pontatlanul kerülnek rögzítésre.

KUTATÁSI CÉLKITŰZÉSEK

A kutatás célja, hogy a közlekedésbiztonsági stratégiai célok eléréséhez, a halálos balesetek számának csökkentését célzó kriminológiai beavatkozásokhoz pontos adatokat szolgáltatthasson. A kutatás eredménye bizonyítani fogja, hogy az abszolút sebességtúllépés a KSH statisztikai adataiban megjelenő értékeket lényegesen meghaladó mértékben van jelen a balesetek okainál. Kutatásom segíti a rendőrség baleset-megelőzési munkáját, amennyiben a baleseti okokra visszavezethető forgalom-ellenőrzési feladatok közül a sebesség-ellenőrzés fontosságát, egyes ellenőrzési taktikák létjogosultságát igazolja a halálos közúti közlekedési balesetek baleseti okai mögött meghúzódó sebességtúllépések kimutatásával.

Az eredmények felhasználásával objektív adatokkal lehet a sebesség-ellenőrzés társadalmi elfogadottságát növelni.

KUTATÁSI MÓDSZEREK

Az általam végzett empirikus kutatásban a megismerés folyamatában lényeges eszköz a nagyszámú, széles körben lefolytatott mennyiségi adatgyűjtés, a szisztematikus, szabályokra épített, egységes mérés és a számszerűsíthetőség, mert ez alapján adhatok választ a kutatási kérdéseimre, azaz a kutatás során a kvantitatív kutatási módszer alapvetéséből indultam ki. Kutatásom, ahogy a kvantitatív

kutatások általában, deduktív jellegű, azért gyűjtöttem információkat nagyszámú mintán, hogy hipotéziseimet, felvázolt elméleti állításaimat igazolni tudjam.¹⁵

A kutatás adatai kvantitatív adatok, az abszolút sebességtúllépés mennyiségi értékeit írják le. A szakértők a szakvéleményükben gyakran kifejtik, hogy a járművek baleset előtti haladási sebességéről féknyomok hiányában nem lehet nyilatkozni, ezért az ütközési sebességet jelölik meg a baleset előtti bizonyított haladási sebességnek. Ez azt jelenti, hogy egyes esetekben a jármű balesetet megelőző haladási sebessége akár magasabb is lehetett, mint a jármű ütközési, elütési sebessége, de a szakvéleményben és a kutatás során természetesen a bizonyított sebességtúllépést lehet csak figyelembe venni.

*„A mintaválasztás a kvantitatív kutatások lényeges eleme, hiszen megbízható eredményre csak olyan minta alkalmazásával juthatunk, amely jól reprezentálja (képezi le) a vizsgálandó sokaságot.”*¹⁶ Tekintettel arra, hogy a kutatás során a KSH halálos közúti közlekedési balesetekre vonatkozó éves adatait kívánom az általam gyűjtött adatokkal összehasonlítani, a KSH pedig az adott év összes halálos balesetének adatait közli, az alapsokaságot, a Magyarországon bekövetkezett halálos közúti közlekedési baleseteket nem szűkíthettem le. Esetemben tehát nem volt lehetséges a mintaválasztás, csak a teljes „populáció” vizsgálata volt célravezető, ezért teljes körű vizsgálatot végeztem. Csak ezzel a módszerrel érhettem el, hogy a kutatás eredményei tisztán és megbízhatóan írják le a vizsgált sokaság ismérveit, az abszolút sebességtúllépésre vonatkozó vizsgálat eredményeit. Az adatgyűjtés módszere a dokumentumelemzés volt, mivel a célok eléréséhez szükséges a közlekedési balesetek adatainak elemzése, különös tekintettel a halálos kimenetelű balesetekre, hiszen *„a megfelelő baleset-megelőzési munka alapja az egzakt balesetanalízis.”*¹⁷

A korszerű módszerek közül a konfliktusvizsgálat, mint kutatási módszer például azért nem jöhetett szóba, mert bár ezzel a módszerrel a súlyos sérülések,

¹⁵ BONCZ Imre: *Kutatásmódszertani alapismeretek*. In: Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs 2015, ISBN 978-963-642-826-6
http://www.etk.pte.hu/protected/OktatasiAnyagok/%21Palyazati/sport/Kutatasmodszertan_e.pdf
[2017.07.28.]

¹⁶ BONCZ Imre: *Kutatásmódszertani alapismeretek*. In: Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs 2015, ISBN 978-963-642-826-6
http://www.etk.pte.hu/protected/OktatasiAnyagok/%21Palyazati/sport/Kutatasmodszertan_e.pdf
[2017.07.28.]

¹⁷ IRK Ferenc: *Közlekedés-biztonság és bűnözéskontroll*. In: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft, Budapest, 2003. p. 31. ISBN 9632247175

halálesetek bekövetkezése nélkül is gyűjthetők megbízható, részletes információk,¹⁸ kutatásomban a már bekövetkezett halálos balesetek tényleges adatait hasonlítom össze a KSH által közzétett adatokkal.

A halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek vizsgálati anyagainak tanulmányozásához kutatási engedélyt kértem és kaptam az Országos Rendőr-főkapitányságtól, és valamennyi megyei rendőr-főkapitányságtól, valamint a Budapesti Rendőr-főkapitányságtól. A kutatás adatgyűjtési szakasza 2016 októberében kezdődött, és 2017 augusztusában fejeződött be. A főkapitányságok az előre egyeztetett időpontra berendelték a halálos közúti közlekedési balesetek vizsgálata során keletkezett iratokat az eljárást lefolytató rendőri szervtől, melyeket személyesen olvastam át, és ezekből gyűjtöttem ki a kutatáshoz szükséges adatokat. Ha nem álltak rendelkezésre az iratok, mert például bírósági szakban volt az eljárás, és az iratok a bíróságon voltak, a megyei osztályvezető, vagy az általa kijelölt személy segítségével a rendőrség integrált ügyviteli, ügyfeldolgozó és elektronikus iratkezelő rendszerébe, a Robotszaru (Neo) rendszerébe feltöltött anyagokat, jelentéseket, jegyzőkönyveket, szakértői véleményeket dolgoztam fel. Megvizsgáltam és elemeztem a Magyarországon 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett szinte összes halálos közúti közlekedési baleset helyszíni szemléjének jegyzőkönyvét, vizsgálati anyagait, és ha volt az ügyben kirendelt műszaki gépjárműszakértő, az igazságügyi műszaki szakértői véleményt, az eljárás végén hozott határozatokat, vádiratot, bírósági ítéletet. Csak pár balesetről nem kaptam anyagot, ennek oka vagy az volt, hogy az ügyet már selejtezték, vagy az ügyészség folytatta le az eljárást (pl. rendőr volt a baleset okozója). A hiányzó ügyek számát az egyes régiók elemzésénél adom meg, de ezek száma olyan alacsony, hogy az érdemi vizsgálatot nem befolyásolják.

FOGALOM MEGHATÁROZÁS

Kutatásom alapkérdése, hogy milyen szerepe van a balesetek kialakulásában, kimenetelének súlyosságában a relatív sebességtúllépésnek, valamint az abszolút sebességtúllépésnek? De mi is az a relatív illetve abszolút gyorshajtas? Mit értünk abszolút illetve relatív gyorshajtason (sebességtúllépésen) a köznyelvben, és mit a szaknyelvben?

¹⁸ Dr. CSÚCS Andrásné – BANK Lajosné: *A gyalogosok és a járművezetők közötti konfliktusok vizsgálata*. In: Belügyi Szemle, XXIV. Évfolyam, 1; szám. 1986. január

A köznyelvben a különböző KRESZ oktatással foglalkozó kiadványok fogalom meghatározásai az irányadók:

- **Abszolút gyorshajtás:** az, amikor a járművezető az útra megállapított, vagy a táblával meghatározott sebességnél gyorsabban halad.¹⁹
- **Relatív gyorshajtás:** a megengedett sebesség határon belül a jármű és a rakomány sajátosságait, az útviszonyokat, a forgalmi, a látási és az időjárási viszonyokat figyelembe véve a sebesség olyan mértékű túllépése, amely személyi sérüléssel, vagy anyagi kárral járó balesethez vezet.²⁰

Tudományosabb meghatározás szerint:

- **Relatív gyorshajtás (Inappropriate speed):** az engedélyezett sebességnél kisebb, azonban az út- és a látási, továbbá a forgalmi viszonyokhoz képest túl nagy sebességgel haladás.²¹
- **Sebesség-túllépés (Excessive speed):** az adott útszakaszra engedélyezett, előírt sebességnél gyorsabb haladás.²²
- **Az Európai Bizottság Mobilitás és Közlekedés, Közúti Közlekedésbiztonság megfogalmazása szerint:** „Relatív gyorshajtás (Inappropriate speed): A sebességhatárokat sok gépjárművezető túllépi. De ha a megengedett sebességgel mennek is, ez a megengedett sebesség sem megfelelő a fennálló út, közlekedési, vagy időjárási viszonyokhoz. Ezt az okozhatja, hogy nincs elég ismeretünk ahhoz, hogy hogyan válasszuk meg az adott körülményekhez megfelelő sebességet. A gépjárművezetők nagy többsége nem egyeztetni a sebességét a közlekedés aktuális lehetőségeivel. Például esős időben lassabban kell haladni, mint száraz időben. Esős időben a balesetek kockázata nagyobb. Fontos tehát leszögezni, hogy esős vagy szélsőséges közlekedési körülmények esetére a sebességválasztás még mindig nem pontos és nem megfelelő”.²³

A hazai szakirodalomban fellelhető definíciók szerint:

¹⁹ KRESZ-ABC <http://www.kreszabc.hu/fogalmak.php#a1> [2016.12.14.]

²⁰ KRESZ-ABC <http://www.kreszabc.hu/fogalmak.php#a1> [2016.12.14.]

²¹ LOVÁSZ Győző – PAUSZ Ferenc: *Sebességellenőrzés módszerei, eszközei, Változások az elmúlt 10 évben, jövőbeli elképzelések*. In: SEBESSÉGMENEDZSMENT tréning Győrben, 2014. március 28. <http://www.grsphungary.hu/doc/grsp-gyorea6.pdf> [2016.12.14.]

²² LOVÁSZ Győző – PAUSZ Ferenc: *Sebességellenőrzés módszerei, eszközei, Változások az elmúlt 10 évben, jövőbeli elképzelések*. In: SEBESSÉGMENEDZSMENT tréning Győrben, 2014. március 28. <http://www.grsphungary.hu/doc/grsp-gyorea6.pdf> [2016.12.14.]

²³ European Commission: : Mobilitás és közlekedés, Közúti közlekedésbiztonság Inappropriate speed. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/many_drivers_exceed_the_speed_limit/inappropriate_speed_en [2017.11.22.]

- „**Abszolút gyorshajtásról** akkor beszélünk, ha a járművezető a jelzőtáblával jelzett, vagy a jogszabály által meghatározott sebességértéket lépi túl, míg **relatív sebességtúllépésnek** azt nevezzük, ha az egyébként megengedett legnagyobb haladási sebességhatárokon belül, a járművezető eltúlzott sebességgel halad és nem veszi figyelembe az útviszonyokat (vízszintes vagy függőleges vonalvezetés), a forgalmi viszonyokat, a látási viszonyokat, vagy az időjárási viszonyokat.”²⁴
- **Abszolút gyorshajtás:** a jogszabályban rögzített módon (ide sorolva a jelzőtáblával) elrendelt sebességhatár-túllépés.²⁵
- **Relatív gyorshajtás:** a forgalmi, látás- és/vagy útviszonyokhoz képest túlzott sebességtúllépés.²⁶

A definíciók nagyjából egységesek, a fő különbség az abszolút és a relatív gyorshajtás (a kutatás során sebességtúllépés) fogalmában, hogy míg az abszolút sebességtúllépés az adott járműre jogszabályban (szabállyal, jelzőtáblával) meghatározott sebesség túllépését jelenti, addig a relatív sebességtúllépés a sebességhatáron belül történik, amikor a járművezető a megengedett sebességhatáron belül úgy választja meg a sebességét, hogy az nem felel meg az időjárási, látási, forgalmi, útviszonyoknak. A 25.§ (1) bekezdésében megfogalmazott szabály²⁷ értelemszerűen a megengedett sebességhatárokon belüli közlekedésre vonatkozik, hiszen a jogszabálynak nem célja az egyébként már szabályszegő magatartást (abszolút sebességtúllépés) tanúsító járművezető számára iránymutatást adni. A jogszabályi iránymutatás azokra az esetekre vonatkozik, amikor a konkrétan meghatározott abszolút sebességhatárokon belül a megválasztott sebességet az adott helyzet értékelésétől teszi függővé. Ezt a normatívát az indokolja, hogy nem lehet

²⁴ MAJOR Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD értekezés, PTE ÁJK DI 2009 Pécs, p. 60.

²⁵ IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszere*. In: Rendészeti Szemle, Tanulmányok a rendészeti stratégiához, 2010 különszám, pp. 217-247.

²⁶ IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszere*. In: Rendészeti Szemle, Tanulmányok a rendészeti stratégiához, 2010 különszám, pp. 217-247.

²⁷ 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól: 25.§(1), „Járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni; figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira, az utasokra és a rakományra.”

valamennyi közlekedési helyzetre szabályt megfogalmazni.²⁸ A relatív sebességtúllépés esetén evidenciának tekinthető az a körülmény, hogy a jármű sebességének relatíve magasan megválasztása az abszolút határokon belül csak valamilyen változás kapcsán realizálódik (pl. az út vonalvezetésének megváltozása). Éppen ezért előzetes felismerése a járművezetőnek nehézségekbe ütközhet, és utólag, valamilyen közlekedési konfliktushelyzetben realizálódik.²⁹

Ennek ellenére felvetődhet az a probléma, hogy adott esetben az abszolút sebességtúllépéssel közlekedő jármű „biztonságosan” tud haladni az úttesten, de az abszolút sebességtúllépésnek is van egy értéke, ami felett már nem tudja a járművét az úttesten tartani. Például ha az autópálya lehajtónál jelzőtáblával 40 km/h sebesség korlátozás van érvényben, és akár 60 km/h sebességgel is végig lehet haladni a lehajtó ívén, de 80 km/h sebességnél ez a művelet nem hajtható végre, a jármű lesodródik az úttestről. Ebben az esetben az abszolút sebességtúllépésen túl már megjelennek azok az elemek is, amelyek pl. a nem az útviszonyoknak megfelelő sebességválasztást jellemzik, de álláspontom szerint a helyes értelmezés alapján az abszolút sebességtúllépéssel közlekedő jármű soha nem felel meg sem a jogszabály által meghatározott sebességkorlátozásnak, sem az időjárási, látási, forgalmi és útviszonyoknak megfelelő közlekedés követelményének.

A relatív sebességtúllépéssel kapcsolatban érdemes idézni azt a kutatást, amely a járművezetők autópályákon való magatartását vizsgálta megváltozott időjárási viszonyok között, esős időben. Megállapították, hogy 5 mm/h csapadékintenzitás alatt az esőzésnek nincs kimutatható hatása a forgalomban, ezen érték felett az eső intenzitásának növekedésével együtt a forgalom lassulása is egyre nagyobb mértékű volt.³⁰ A kisebb mértékű környezeti hatás gyakran nem hat a vezetési stílusra, pedig esőben nem csak a látási viszonyok változnak, hanem az útviszonyok is. Ennek ellenére a járművezetők bíznak a járművükben és a saját vezetési képességükben, nem alkalmazkodnak a megváltozott körülményekhez.

²⁸ ENYEDI László – Dr. FÜLÖP Ágnes – Dr. MELEGH Gábor – RADVÁNYINÉ Novotny Olga – Dr. VARGA Tibor: *Közlekedési büntetőjog*. In: HVG-Orac Lap- és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2008. ISBN 978 963 258 003 6

²⁹ Dr. FÜLÖP Ágnes – Dr. MAJOR Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban*. In: HVG-Orac Lap és Könyvkiadó Kft, Budapest 2010 p. 218.

³⁰ SÁNDOR Zsolt Péter: *Az esőzés hatása a hazai autópályák forgalmi jellemzőire*. In: Közlekedéstudományi Szemle, LXIII. évfolyam 4. szám, 2013. augusztus, p.25-35.

1. KÖZLEKEDÉS-KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A közúti közlekedés olyan létszükséglet, amely nélkül a jelenlegi társadalmak nem működnének. Az emberek már kisgyermek koruk óta közlekednek, iskolába járnak, dolgoznak. Az árukat pedig a nyersanyagtermeléstől fogva a végső felhasználási helyig folyamatosan mozgatni kell, amelynek legutolsó fázisa, a felhasználóhoz történő eljuttatása, főként közúton történik. Tudományos igényű definíció szerint: *„A közlekedés személyeknek és dolgoknak olyan tömeges helyváltoztatása, amely sajátos technikai eszközök igénybevételével, részint a közlekedésben dolgozók termelő munkája révén, szabályszerűen és tervszerűen ismétlődve, rendszeresen, részint nem termelő egyéni tevékenységként, de mindenképpen célhoz kötötten valósul meg.”*³¹ A közlekedés legfontosabb mozzanata, hogy a közlekedési folyamat eredménye bekövetkezik, azaz az ember, valamint az áru biztonságban megérkezik oda, ahova tervezték. Ennek a célnak az elérésében segítenek a közlekedés biztonságát érintő kutatások, valamint az ezt követő, a közlekedés biztonságát javító intézkedések. Ezek azonban csak akkor hatékonyak, ha a közlekedők arra és úgy használják például a technikai eszközöket, ahogy azt a szakemberek kitalálták, például szabályosan becsatolják a biztonsági övet, vagy a megtervezett és kialakított forgalmi rend alapján, a közlekedési szabályokat betartva közlekednek. A kialakult közlekedési kultúra határozza meg, hogy a közlekedők milyen szinten, milyen mértékben tartják be a szabályokat, tekintik közösségi értéknek a partnerséget, a biztonságos közlekedést, vagy akár segítik mások biztonságos közlekedését.

A közúti közlekedés a belső égésű motorok megjelenése óta folyamatosan fejlődik, mára a mozgás szabadságának egyik legfőbb ismérve. Az elmúlt több mint száz évben hatalmas változások zajlottak le a közlekedési rendszer három fő alkotó elemével, az emberrel, a járművel és a környezettel kapcsolatban is. Magyarországon a személygépkocsik száma pedig 2017-ben elérte a 3 471 997.³² A vezetői engedély már régóta nem egy szűk réteg kiváltsága, hanem a mindennapi élet egyik fontos tényezője lett. Természetes igény az, hogy járművezetőként, utasként, gyalogosként a

³¹ MAJOR Róbert: *Közlekedésrendészet*. In: Nemzeti Közszerológati Egyetem egyetemi tankönyv, Budapest, 2016. ISBN 978-615-5527-88-3 p.16.

³² Központi Statisztikai Hivatal, Közúti gépjármű-állomány.
http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006b.html [2017.12.12.]

közutakat igénybe vegye, mely jogként is megjelenik az **1988. évi i. törvényben**, mely a közúti közlekedésről szól: „A közúti közlekedésben mindenkinek joga van részt venni; a közutat és a közforgalom elől el nem zárt magánutat közlekedés céljából gyalogosként vagy – meghatározott feltételek teljesítése esetén – járművezetőként bárki igénybe veheti.”³³ A vezetői engedély megléte általánossá vált, a mindennapi élet szükséges feltétele lett. Magyarország lakossága évi 1,2 milliárd órát fordít közlekedésre, eközben megtesz 41 milliárd kilométert, igazolva a közlekedés társadalmi súlyát.³⁴ A közúti közlekedés alkotó elemeivel kapcsolatos változások természetesen kihatnak a közlekedés biztonságára is. A járművek számának növekedése automatikusan jelenthetné a balesetek számának növekedését is, az új, korszerű járművek megjelenése viszont csökkenthetik is a balesetek számát, tehát pusztán a járművek számának növekedési nem jelenti automatikusan a balesetek számának növekedését. A közlekedés biztonságára rendkívül sok tényező hat, ezek együttes hatása jelenik meg a közlekedésben. Már az is fontos kérdés, mikor mondhatjuk, hogy a közlekedés biztonságos, vagy éppen mennyire biztonságos. Ebben segítenek a közlekedés biztonságát jellemző mutatók.

A közlekedés biztonságának legfőbb mutatói közé tartozik a közlekedési balesetek száma, ezen belül is a halálos közúti közlekedési balesetek száma, valamint az ezekben a balesetekben elhunytak száma. Az abszolút mutatószámok tekintetében a helyes következtetések levonásához egyfelől elemezni kell az elmúlt időszak változásait, másfelől olyan mutatószámokat kell felállítani, melyekkel az adott területre vonatkozó adatok más – esetleg lényegesen eltérő úthálózattal, járműállománnyal, lakossággal rendelkező – területek adataival összehasonlítható legyen.³⁵ A szakemberek, kutatók feladata, hogy megkeressék a balesetet kiváltó főbb okokat, és ezek elhárítására megoldásokat keressenek.

Magyarországon a közlekedés-biztonsággal foglalkozó szakembereknek az EU-csatlakozást követően a hazai közlekedésbiztonság minőségi hiányosságainak csökkentése érdekében a kutatások során a hangsúlyt többek között a hazai közúti közlekedésbiztonsági helyzet elemzését és a trendek értékelését kell helyezni. A

³³ 1988. évi i. törvény a közúti közlekedésről, 3. § (1)

³⁴ A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői. 2009. KSH Internetes kiadvány, 2010.p 3. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/lakossagikozlekedes09.pdf> [2016.01.12.]

³⁵ MAJOR Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD értekezés, PTE ÁJK DI 2009 Pécs, p. 45.

kutatások során a közlekedés rendszerelemeihez kapcsolódóan négy jól körülhatárolható területet lehet kiemelni:

„1. a közúti infrastruktúra (beleértve a pálya- és egyéb létesítmények) tervezését, építését és fenntartását,

2. a gépjárművek kialakítását (a passzív és az aktív biztonság növelését),

3. a forgalmi irányítást és ellenőrzést és

4. a járművezetői magatartás befolyásolását.”³⁶

Ezekhez a pontokhoz tartozik a baleset-megelőzés beavatkozási területeinek rendszere, az ún. 3E-nek nevezett rendszer, az Engineering – mérnöki tevékenység, Enforcement – ellenőrzés, Education – képzés hármasa. Az első két pont az Engineering feladataihoz, a harmadik az Enforcementhez, míg a negyedik az Educationhoz kapcsolódik.³⁷

A baleset-megelőzésben kiemelt szerepe van a rendőrségnek, mivel a közúti forgalom ellenőrzése során feltárt szabályszegések (Enforcement), valamint a közlekedési balesetek vizsgálata során feltárt adatok alapján pontos képet adhat a balesetek okairól. Az okok ismeretével pedig olyan baleset-megelőzési programokat hajthat végre, illetve koordinálhat a közlekedés-biztonsággal foglalkozó szervezetekkel, amelyek javítják a közlekedés biztonságát.

A baleset elleni védekezést a „**A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.**” rendelet fogalmazta meg, mint feladatot, (III. FEJEZET. A közlekedési rend biztosítása, a közutakon a közrend fenntartása és a baleset elleni védekezés.) amit korábban csak „**A m. kir. belügyminiszter 1926. évi 160.215. számú körrendelete, a gyermekek védelméről utcai forgalomban**” említette meg. További érdekessége a rendeletnek, hogy rendelkezett a balesetek statisztikai adatgyűjtéséről is: „117.§ (1) b) Az elsőfokú rendőrhatóság a hatósága területén előforduló életveszélyes sérülést okozó, vagy halálos kimenetelű közlekedési balesetekről a szükséges adatok beszerzése után a belügyminiszterhez azonnal jelentést tesz (51. sz. minta), míg a m. kir. Központi Statisztikai Hivatalhoz minden

³⁶ TÁNCZOS Lászlóné: *Hatékony Közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása*. In: Magyar Tudomány, 2008. évi 02. szám p. 145. <http://www.matud.iif.hu/08feb/04.html> [2018.07.01.]

³⁷ MAJOR Róbert: *Közlekedésrendészet*. In: Nemzeti Közszerológiai Egyetem egyetemi tankönyv, Budapest, 2016. ISBN 978-615-5527-88-3 p. 200.

egyres közlekedési balesetről pontosan kitöltött statisztikai lapot (52. sz. minta) küld meg.”

A baleset-megelőzés, mint rendőri feladat az 1972-ben lépett magasabb szintre. Ekkor a **2024/1972. számú MT határozattal** létrehozták az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácsot. A belügyminisztert és a közlekedési minisztert látta el a vezetési, irányítási feladatokat, a rendőrség pedig a végrehajtásban kapott szerepet. Az OKBT 1973. január 01-én kezdte meg a működését, melyet 1992-ig folytatott. 1992-ben **a közúti közlekedés biztonságáról** szóló **2002/1992. Korm. határozatban** már a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenységet irányítását is a rendőrség kapta feladatul. Az Országos Rendőr-főkapitányság 1992. november 24-én ezért létrehozta az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottságot (továbbiakban ORFK-OBB), ami napjainkig is működik.³⁸

A baleset-megelőzés rendszerében a főbb irányvonalakat központilag határozzák meg (Európai Unió un. Fehér Könyve, közlekedéspolitikai koncepció, ORFK-OBB programok), a programok végrehajtása pedig főként helyi szinten történik (pl. megyei, városi baleset-megelőzési bizottságok).

Ennek megfelelően Magyarországon az ORFK-OBB szervezi és irányítja a baleset-megelőzési akciókat, programokat. Az ORFK-OBB munkájának eredményességét bizonyítja, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács által (European Transport Safety Council, ETSC) 2007. óta a közlekedésbiztonság javításában kimagasló eredményt elért uniós tagállamoknak odaítél PIN-díjat 2012-ben Magyarország érdemelte ki.

1.1. AZ ÁLLAM SZEREPE, JOGALKOTÁS, JOGALKALMAZÁS

A közlekedési szabályok közül a járművezetők a sebességhatárookra vonatkozó szabályokat tartják a legkevésbé elfogadhatónak, betartandónak. Az adott járműre, az adott útra meghatározott sebességeket jogszabály rögzíti, melyeket a jogalkotó azért határoz meg, hogy a közlekedés magas biztonsági fokon működjön. Az ettől eltérő, de jogszabály által lehetséges sebességhatárkorlátozásokat az adott útvonalra a forgalomszervezés során szakemberek állapítják meg, melynek főbb

³⁸ GÉGÉNY István: *A magyarországi baleset-megelőzés rövid története az ORFK-OBB előtt.*
<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=671> [2016.04.03.]

szervezési elvei a közlekedők biztonsága, a gyors és zavartalan közlekedés, szigorúan a biztonságot helyezve az első helyre. Ennek ellenére a járművezetők maguk döntenek el – jobban bízva saját képességükben, járművükben –, hogy mi a számukra megfelelő sebesség, természetesen az eredetileg meghatározott felett, ezáltal a gyors közlekedést önkényesen a biztonságos közlekedés elé helyezik.

Egy 2006-ban végzett kutatásban kérdőíves felmérés segítségével megvizsgálták, hogy a járművezetők mennyire tartják tiszteletben a sebességhatárokat. Az eredmények alapján négy csoportot azonosítottak. Az első csoportba szabálykövetők, a sebességhatárokat megtartani szándékozók kerültek. A második csoport tagjai a büntetéselkerülők, ők a büntetés elkerülése érdekében közlekednek lassabban, főként a sebesség-ellenőrzéseknél. A harmadik csoport a manipulátorok, akik már csak az általuk ismert sebesség-ellenőrzéses útszakaszon lassítanak. A negyedik csoport a szabály tagadók, akik a sebességellenőrző kamerák ellenére is gyorsan hajtanak. A kérdőív kitöltőinek véleménye szerint a gyorshajtas általános és elfogadott dolog. Néhány járművezető a veszélyes közlekedés forrásának egyenesen magát az ellenőrzést végző kamerákat jelölte meg. A sebességtúllépésért kiszabott büntetések a járművezetőkben stresszt okozott, és kameraellenes attitűdöt alakítottak ki magukban. A járművezetők a sebességtúllépést azzal indokolták, hogy ők jobb vezetők a többiekénél. A járművezetők jó része nem lát összefüggést a sebességtúllépés és a balesetek között, a sebességtúllépést nem tartják komoly szabályszegésnek, nem tartják veszélyesnek.³⁹

Azonban ha ez a sajátos értelmezés tömegessé válik, az azzal jár együtt, hogy – ha jogszabályilag nem is, de a gyakorlatban – növekszik a közutakon a járművek átlagsebessége.

Mivel a jogalkotók és a jogalkalmazók szerepe és felelőssége a közlekedés biztonságának alakításában alapvető fontosságú,⁴⁰ a jogalkotó ezért a sebességre vonatkozó tudományos összefüggést a jogalkotásban is hangsúlyosabbá kívánta tenni az új Btk. (**2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről**) kodifikációja során, az alábbi megállapítások alapján: „ *A közlekedők 38,6%-a a sebesség hibás megválasztása miatt veszti életét. ... A hibás sebességmegválasztás miatt bekövetkező sérülések az átlagosnál súlyosabbak.*” A javaslat szerint: „*Tekintettel arra, hogy a*

³⁹ BLINCOE, Kate M. – JONES, Andrew P. – SAUERZAPF, Violet – HAYNES, Robin: *Speeding drivers' attitudes and perceptions of speed cameras in rural England*. In: *Accident Analysis & Prevention* Volume 38, Issue 2, March 2006, pp. 371-378.

⁴⁰ IRK Ferenc: *(No) speed Limit*. In: *Rendészeti Szemle*, 2007. évi 2. szám, pp 110-122

*sebesség helyes megválasztása a közlekedésbiztos magatartás alfája és ómegája, elsősorban ezt az üzenetet kellene a jogalkotónak hangsúlyozottan küldenie a társadalomnak. Tehát: súlyosabban minősítendő annak tette (pl. könnyű sérülés okozása is büntetőjogilag üldözendő), aki túllépte a számszerűen rögzített sebességhatárt, sőt – esetleg – annak is, aki a megengedett sebességhatáron belül az elsőbbségi szabályok megsértésével társulva okozott balesetet.”*⁴¹ Sajnálatos módon ezek a törekvések az új törvény szövegében nem jelentek meg, továbbra is a bíróságok értékítéletére marad, mennyire veszi figyelembe az ítéletben a sebességtúllépést, annak következményét.

A sebességtúllépés szerepével természetesen a közlekedési ügyekkel foglalkozó bírók is tisztában vannak, ami jól tükröződik közlekedési ügyekkel foglalkozó bírák által írt tanulmányban is: *„A nem megfelelően megválasztott sebesség növeli a baleset bekövetkezésének lehetőségét, valamint jelentősen növeli a már bekövetkezett balesetek kimeneteli kockázatát. ... közúton a konkrét értékben meghatározott sebességhatárok túllépése az emberi életre legveszélyesebb szabályszegés.”*⁴² Sajnos úgy tűnik, erre a szemléletre szükség is van, mert például a lakott területen belüli halálos balesetekben sokszor megdöbbentő sebességtúllépéssel találkoznak a rendőrök, igazságügyi műszaki gépjárműszakértők, és az adatok nyilvánosságra hozásával a közvélemény is.

1.2. A KÖZLEKEDÉSRENDÉSZETI FELADATOK KIALAKULÁSA

Magyarországon a közrend, közbiztonság biztosítása állami feladat. Az 1867-es kiegyezést követően a magyar területeken, mivel a rendészet nem tartozott a közös ügyek közé, új helyzet állt elő. A közbiztonsággal, közrenddel kapcsolatos feladatokat a magyar hatóságoknak kellett átvennie. A magyar királyságban a rendőrségek a városokban tartották fent a rendet. A rendőrséget az önkormányzatok irányították, kivéve budapestit és a fiemeit, ahol a rendőrség állami irányítás alatt állt.⁴³ A törvényhatóságokról szóló 1870. évi XLII. törvénycikk összesen 73 városi

⁴¹ Dr. FÜLÖP Ágnes – Dr. IRK Ferenc – Dr. MAJOR Róbert: *Kodifikációs javaslatok a Btk. XIII. fejezetéhez, I. rész* In: http://ujbtk.hu/wp-content/uploads/PDF_EPUB/bjk_2004-2.pdf [2017.09.23.]

⁴² FÜLÖP Ágnes – FÜLÖP Natasa: *Sebesség és veszélyeztetés a közutakon*. In: Rendészeti Szemle, 2008. évi 2. szám

⁴³ PARÁDI Ákos – PARÁDI József: *Rendvédelmünk 1867-1945*. In: Magyar Rendészettudományi Társaság (Historia est magistra vitae) Bp., 2012 ISBN 963 06 0281 4

törvényhatóságot ír le.⁴⁴ Az önkormányzati rendőrségeket 1919-ben államosították ekkor kerültek központi állami hatalom közvetlen irányítása alá mely az 1945-ig meg is maradt. Magyar királyi államrendőrség majd a magyar királyi rendőrséget 1930-tól a belügyminisztérium irányította.⁴⁵

Vidéken a csendőrség feladata volt a közbiztonság biztosítása. Az 1881-ben **a közbiztonsági szolgálat megszervezéséről** szóló **1881. évi III. törvénycikk** által létrehozott magyar királyi csendőrség nem rendelkezett önálló rendőri hatalommal, a csendőr személyében katonának minősült.⁴⁶

Már annak eldöntése, hogy mikortól kezdődnek a rendőrség közlekedésrendészeti feladatai, vita tárgyát képezhetik. Az egyik ilyen kiinduló pont a „**A m. kir. belügyminister 1897. évi 42.159. számú körrendelete valamennyi törvényhatósághoz, a kerékpárokkal való közlekedés szabályozása tárgyában**” lehet. Ez a körrendelet azonban csak a kerékpáros közlekedésre vonatkozik, bár a rendőrhatóságoknak is előír kötelezettségeket, mely szerint a kihágások elbírálása a rendőrhatóság hatáskörébe tartozik. A másik ilyen kiindulópont pedig a Rudnay Béla által „**a székesfőváros területén két vagy több kerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobilokkal közlekedésre nézve**” kiadott **17902/Fk. I. 1901. számú rendelete** lehet, mely az automobilokra vonatkozóan tartalmazott előírásokat, viszont csak a hatálya csak a főváros területére terjedt ki.

A rendőrség közlekedéssel kapcsolatos feladatairól az **1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest- fővárosi rendőrségről** rendelkezett, melynek 7. szakaszában foglaltak szerint „*Különösen feladatai közé tartozik a fővárosi rendőrségnek: a szabad közlekedésnek biztosítása utcákon, utakon, téreken, a Dunán – s bármely okból eredett közlekedési akadálynak rögtön elhárítása*”.⁴⁷

A törvénycikk a fővárosi rendőrség szervezeti felépítésére vonatkozóan nem nevesít külön közlekedési rendőrt, csak I. illetve II. osztályú rendőrt, közrendőrt, valamint lovas rendőrt. A szabad közlekedés biztosítása tehát már rendőri feladat volt, de még nem tartották szükségesnek a speciális, közlekedési feladatokat ellátó egységek létrehozását, a törvényben meghatározott feladatot az általános szolgálatellátás során hajtották végre a szolgálatot teljesítő rendőrök.

⁴⁴ ERNYES Mihály: *A magyar rendőrség története*. In: BM Nyomda Kft., Bp., 2002. p. 223

⁴⁵ PARÁDI Ákos – PARÁDI József : *Rendvédelmünk 1867-1945*. In: Magyar Rendészettudományi Társaság (Historia est magistra vitae) Bp., 2012 ISBN 963 06 0281 4

⁴⁶ PARÁDI József : *A dualizmus kori magyar rendvédelem*. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis) HU XVIII. évf. (2010) 21. sz. p. 72.

⁴⁷ 1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest- fővárosi rendőrségről

E törvénycikk alapján adta ki Rudnay Béla főkapitány a **17902/Fk. I. 1901. számú rendeletét**, mely nem csak a járművekre és a járművezetőkre vonatkozóan határozott meg előírásokat, hanem a rendőrség számára is. Meghatározta az igazgatásrendészeti feladatokat is, mely szerint csak az a jármű hozható forgalomba, melyet egy bizottság engedélyez, mely bizottságnak a főkapitányság kiküldöttje is a tagja, és a használati engedélyt a főkapitányság adja ki. A járművezetők engedélyét is a főkapitányság állította ki, sőt, a vizsgadíjakat is a rendőr-pénztárnál kellett letétbe helyezni. Az évenként vizsgálatot írtak elő, áprilisban minden automobilnak meg kellett jelennie felülvizsgálaton.⁴⁸ A járművek sebességére vonatkozóan általában a többi járműhöz, pl. *„villanyos vasút kocsiknak engedélyezett sebességgel”* haladhattak az automobilmek, de már konkrét értékeket is megfogalmaz, a város belterületén, *„ott, ahol az utca széles és nem nagy forgalmú, legföljebb 15 km gyorsasággal szabad közlekedni.”* egyéb esetekben pedig csak 10 km gyorsasággal szabad közlekedni. *„Kütelki utakon, ha az utvonal szabad, a sebesség 30 km-ig fokozható”.*

A következő fontos közlekedési rendelet a **„A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról”** volt. Ez a rendelet már valamennyi törvényhatósághoz és a székes fővárosi m. kir. államrendőrség főkapitányához szól, hatálya kiterjedt minden a közutakon sínpálya nélkül közlekedő gépjárműre. A járművekre vonatkozóan műszaki leírást tartalmazott, szabályozta a forgalmi engedély kiadását, a műszaki vizsgáztatást. Külön fejezet foglalkozott a büntető rendelkezésekkel. A VIII. fejezet a rendőrséget nevezte meg eljáró hatóságként, és a szankciókon keresztül a feladatot is meg határozott. A rendőrség feladata lett a közlekedési szabálysértések elbírálása, szankcionálása, az igazgatásrendészeti szabályok ellenőrzése (vezetői engedély, forgalmi engedély), szankcionálása, akár az okmányok elvételével, valamint a járművek műszaki ellenőrzése is. Azaz a rendőrségnek szakhatósági, igazgatásrendészeti és hatósági ellenőrzési feladatai is voltak.⁴⁹ A jogszabály fontos állomás a járművek sebességének meghatározásában, mivel az általános megfogalmazáson kívül már pontos értékeket is meghatároz.

⁴⁸ 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet

⁴⁹ A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról

A rendelet értelmében: „A városok és községek belterületén — ha teljesen szabad az ut — a személyszállításra szolgáló és 3.000 kg-nál nem nehezebb gépjárművek legfeljebb 25 km. óránkénti menetsebességgel vezethetők, a 3.000 kg.-nál nehezebb gépjárművek pedig 20 km. óránkénti sebességnél nagyobb sebességgel nem haladhatnak.” Már itt megfigyelhető, hogy a sebességhatárok járművenként eltérően lettek szabályozva, jelen esetben a járművek tömege, illetve funkciója (személyszállítás) szerint.

A növekvő motorizáció, a közlekedésrendészeti feladatok számnak növekedése a rendőrség szervezetében is szükségessé tette a változást. 1926. szeptember 9-én a **19 135/1926.fk. eln. számú rendelettel** létrejött Budapesten a Közlekedési Osztag, amely a Kerékpáros Osztály külön csoportjaként működött. Innen datáljuk az irányított közlekedést Budapesten.⁵⁰

A következő rendelet, amely a közlekedésrendészeti feladatok ellátását szabályozta, „**A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.**” volt. Ennek a rendeletnek a hatálya már nem csak a gépjárművekre, hanem a közforgalom céljára szolgáló utakon közlekedő valamennyi „járóműre” kiterjedt. A jogszabályban a közlekedésrendészeti hatóságoknál nevesítésre került a csendőrség is a közlekedés rendjének és a közrendnek fenntartására vonatkozó rendelkezések tekintetében. A szakhatósági és igazgatásrendészeti feladatok továbbra is a rendőrség illetékessége volt. Nagyobb járművek esetében forgalomkorlátozási intézkedéseket is hozhatott a rendőrhatalom, mind időben, mind útvonalakon korlátozhatta a közlekedést. Ez igaz volt állatok városokban történt csoportosan terelésére is.

Megjelent tehát a rendőrség a forgalomszervezés, forgalomirányítás és a forgalom korlátozása területén is, a már korábban meghatározott feladatok ellátása mellett:

„116.§. (1) A közlekedés rendjének biztosítása, a közforgalomcéljára szolgáló utakon a közrend fenntartása, a közlekedés lebonyolításának intézése, a hatósági ellenőrzés, és általában a közúti közlekedéssel kapcsolatos ügyekben e rendelet,

⁵⁰ FLANEK Tibor: Nyolcvanöt éve közlekedési osztag. <http://iho.hu/hir/nyolcvanot-eve-kozlekedesi-osztag-1109> [2017.02.12.]

egyéb jogszabályok és az általános rendőri jogkor keretén belül minden rendészeti intézkedés (határozathozatal) és rendelkezés a rendőrhatóságok feladata.”⁵¹

Az igazgatásrendészeti szabályok kiegészítése alapján pedig a rendőri büntető eljárás során a rendőri büntető bíró a gép járművezetőt a vezetéstől hat hónapig terjedhető időre el is tilthatta.

Ebben a jogszabályban is megjelenik a sebességre vonatkozó általános megfogalmazás, mely szerint *„5. §. (1) A járművet mindenkor a legnagyobb figyelemmel és körültekintéssel kell vezetni, és csak olyan sebességgel szabad haladni, amely gondos vezetés mellett a személy- és vagyonbiztonságot, továbbá a közlekedés rendjét nem veszélyezteti, és amely lehetővé teszi, hogy a vezető mindenkor ura legyen a járműnek, és azt kellő időben megállíthassa.”* Ezzel gyakorlatilag megfogalmazták a relatív sebességtúllépés fogalmának alapját, a járművezető felelősségét a helyes sebesség megválasztásában.

Ezen túl azonban már egy összetett, egzakt sebességértékeket tartalmazó szabályozást fogalmazott meg. *„A gépjárművek sebessége. 81. §. (1) Lakott területen a 3000 kg-nál könnyebb személyszállító gépkocsi, fűvott gummiabroncsosú tehergépkocsi és motorkerékpár óránként legfeljebb 40 km., a 3000 kg-nál nehezebb személyszállító gépkocsi legfeljebb 25 km. sebességgel haladhat, de csak az 5. §-ban foglalt rendelkezések keretei között, és abban az esetben, ha az úttest teljesen szabad.”* A korábbi szabályozáshoz képest emelkedtek a sebességhatárok, a legmagasabb érték 25 km/h-ról 40 km/h sebességre.

Az autóbusz és „tehergépjárművek” esetében a megengedett legnagyobb sebességet a járművek összsúlyára és abroncsozására („tömör gummi, rugalmas gummi, légtömlős gummi”) figyelemmel állapították meg 10 km/h sebességtől 30 km/h sebességig. Külön szabályozták a pótkocsi vontatására vonatkozó sebességhatárokat, ami alapesetben megegyezett a tehergépkocsira vonatkozó értékkel, *„megterhelt pótkocsival azonban általában 16 km-nél nagyobb sebességgel közlekedni nem szabad.”* A kerékpárosoknak is meghatározott sebességhatárt, de ezt feltételhez is kötötte: *„Kerékpáros lakott területen legfeljebb 20 km. óránkénti sebességgel haladhat, még akkor is, ha az út teljesen szabad.”*

⁵¹ A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.

A háborút követően 1945.május 10-én az **1690/1945. sz.** és az **1700/1945. sz. ME rendelettel** feloszlatták a csendőrséget, illetve intézkedettek a rendőrség újjászervezéséről. 1946 őszén létrejöttek a lovas, híradó, gépkocsizó stb. szakszolgálatok, február 2-i hatállyal a Magyar Államrendőrség élére országos főkapitányt neveztek ki. A **274000/1949. sz. BM rendelet**⁵² országosan kilenc kerületi főkapitányságot hozott létre. 1950-ig a közrendvédelmi szolgálat feladatait a Magyar Királyi Rendőrség, illetve a Magyar Királyi Csendőrség szolgálati rendszere szerint látták el.⁵³

A második világháború utáni Magyarországon 1950-ben került sor a közlekedés rendjéről illetve a rendőrség közlekedésrendészeti feladatairól szóló rendelet kiadására, ez volt a **2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában (KRESZ)**. Az 1950-ben kiadott KRESZ alakította ki a közlekedésrendészet alapstruktúráját. A járművek sebességére vonatkozó 45. § egy rendkívül összetett szabályozás volt, a sebességhatár attól függött, milyen jármű, milyen gumiabronccsal, milyen terheléssel hol közlekedik. Megjelentek a sebességkorlátozó táblák is, illetve 15 km/h sebességkorlátozás vonatkozott azokra az esetekre, ahol valamilyen egyéb tényező (pl. út szélessége, beláthatóság, jármű sajátosságai stb.) miatt szükségesnek vélték az alacsonyabb sebességgel való közlekedést. Ismét emelkedtek a sebességhatárok, lakott területen kívül már autóbusszal 60 km/h sebességgel is lehetett közlekedni, lakott területen belül pedig 40 km/h volt a megengedett sebesség.

Továbbra is rendőrségi feladat volt a közlekedés rendjének biztosítása a közúti közlekedés irányítása, hatósági ellenőrzése.⁵⁴

A jogszabály a rendőrhatalom részére a közlekedés zavartalan és veszélymentes lebonyolítása érdekében rendelet kibocsátási jogkört adott, melyeket az útvonalak forgalmának szabályozására adhatott ki a rendőrség. A rendelet továbbra is egységes szerkezetben kezelte a közúti közlekedés szabályait, a közúti közlekedésre vonatkozó igazgatásrendészeti szabályokat, illetve a gépjárművek

⁵² 274000/1949. (II. 19.) BM rendelet a rendőrség szervezetének megváltoztatása tárgyában

⁵³ PARÁDI József (főszerk.): *A magyar rendvédelem története*. In: Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Bp., p. 109.

⁵⁴ 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában

közlekedésben való részvételének műszaki feltételeit és a gépjárművek vizsgáztatásának feltételeit.⁵⁵

Az 1953-ban kiadott BM rendelet, az **1/1953. (XII. 4.) BM rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról** az előzőhöz képest érdemi nagy változást nem hozott, továbbra is a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok egységes szerkezetben jelentek meg. Változások között szerepel, hogy a jelzőtáblák elhelyezéséről, karbantartásáról a városi illetve községi tanács végrehajtó bizottsága gondoskodott az elsőfokú rendőrhatalóság útmutatása alapján.⁵⁶ Az előző jogszabályhoz képest a sebességhatárookra vonatkozó jelentős változás, hogy lakott területen már 50 km/h sebességgel is lehetett közlekedni.

Az 1962-ben kiadott rendelet, a **2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól** részletesen taglalja a megyei (budapesti) rendőr-főkapitányok hatáskörét. Továbbra is rendőrségi feladat maradt a forgalomszervezés terén a főútvonal kijelölése, a korlátozások elrendelése és megszüntetése. Az igazgatásrendészeti feladatok továbbra is rendőrhatalósági hatáskörbe tartoztak. A járművek vizsgáztatásával kapcsolatos feladatokat azonban a KPM autófelügyelet hatáskörébe rendelték.⁵⁷

A legjelentősebb változás, hogy a lakott területen kívüli megengedett legnagyobb sebességet 80 km/h sebességre, lakott területen pedig 50 km/h sebességről 60 km/h sebességre emelték. A sebességre vonatkozó szabályok egyszerűsödtek, pl. a gumibroncsok szerint szabályozások megszűntek.

Az 1975-ben megjelent rendelet, a **1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól** (a továbbiakban KRESZ) már csak a közúti közlekedés szabályozásáról szólt, az egyéb igazgatásrendészeti, műszaki, vizsgáztatási feladatokról már más jogszabályok rendelkeztek.

A sebességhatárookra vonatkozó szabályok tovább egyszerűsödtek, ami a járműkategóriák egyszerűsítésében figyelhető meg leginkább. Megjelent azonban az autópálya, ahol személygépkocsival 120 km/h sebességgel lehetett közlekedni. Érdekesség volt, hogy a lakott területen meghatározott 60 km/h sebesség csak a személygépkocsira vonatkozott, egyéb gépjárművel, valamint járműszerelvénnel csak 50 km/h sebességgel lehetett közlekedni. Lakott területen kívül egyéb úton

⁵⁵ 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában

⁵⁶ 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról

⁵⁷ 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól

személygépkocsival 100 km/h sebességet engedélyeztek. 1979-ben azonban csökkentették a sebességhatárokat, személygépkocsival autópályán már csak 100 km/h sebességgel, lakott területen kívül egyéb úton pedig csak 80 km/h sebességgel lehetett haladni. 1987-ben ismét változtak a sebességhatárok, autópályán személygépkocsival és immár motorkerékpárral 120 km/h sebességet engedélyeztek, és megjelent az autópályán, ahol 100 km/h sebességet határoztak meg. A következő fontos változás 1993-ban történt, ekkor csökkentették a személygépkocsik (és a motorkerékpárok) sebességét lakott területen a többi gépjármű részére is megengedett 50 km/h sebességre.

2001-ben újabb jelentős módosítást tartott indokoltnak a jogalkotó, megváltoztatták a járművek csoportosítását, a személygépkocsi és a motorkerékpár mellé az emelt sebességgel közlekedő járművek közé beemelték a 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsit, a rájuk vonatkozó sebességhatárokat pedig megemelték. Autópályán 120 km/h sebességről 130 km/h sebességre, autópályán 100 km/h sebességről 110 km/h sebességre, lakott területen kívül egyéb úton pedig 80 km/h sebességről 90 km/h sebességre. Lakott területen kívül tehát minden úton 10 km/h-val növelték a sebességhatárokat. 2002-ben új járműkategóriaként a sebességhatárok meghatározásánál megjelent az autóbusz, ami autópályán már 100 km/h sebességgel is közlekedhetett a korábbi 80 km/h helyett.

Az utolsó lényegesebb módosítás 2010-ben történt, ekkor a személygépkocsira és a motorkerékpárra vonatkozó sebességhatárok már a 2500 kg helyett a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsira is vonatkoztak.

A jelenleg hatályos jogszabályban történtek egyéb módosítások egyes járművekre vonatkozó sebességhatárokkal kapcsolatban, de az általam bemutatott változások voltak a legjelentősebbek, amelyek már a közlekedés biztonságára is jelentős hatást gyakoroltak.

1.3. A JOGSZABÁLYVÁLTOZÁSOK HATÁSA A HALÁLOS KÖZLEKEDÉSI BALESETEKRE

Ebben a fejezetben bemutatom, hogy a jogszabályban megváltoztatott sebességhatárok milyen hatással voltak a közlekedés biztonságra, ezen belül is a halálos közúti balesetek számára. A közúti közlekedés-biztonság kiemelt kockázati

tényezőit a sebesség nem megfelel megválasztását minden elemzés megemlíti, az ittas vagy bódult állapotban történő vezetést, valamint a passzív biztonsági eszközök, kiemelten a biztonsági öv használatának mellőzésével együtt.⁵⁸ A jogszabályalkotás azonban a sebességhatárokról vonatkozóan a közlekedéssel foglalkozó kutatók, szakemberek álláspontjával szemben nem mindig következetes, legalábbis ami a sebességhatárok módosítását érinti.

A Magyarországon a közelmúltban végrehajtott jogszabályi módosítók hatásait vizsgálta Holló Péter. Az egyik példa a sebességhatár csökkentésére vonatkozott, amikor a lakott területen belüli sebességhatárt 1993-ban a személygépkocsik és motorkerékpárok esetében 60 km/h-ról 50 km/h-ra csökkentették. Ezt a mozzanatot Irk Ferenc és Mózes Sándor így értékelte: ” 1993. március 1-jén a hazai közlekedésbiztonságban új időszámítás kezdődött. ... Becslések szerint, ha a rendelkezést sikerül végrehajtani, évente mintegy 150-300 emberélet menthető meg.”⁵⁹ A változás azonban még ennél is nagyobb volt. (ld. 2. táblázat)

Évszám	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Elhunytak száma	2432	2120	2101	1678	1562	1589	1370	1391

2. táblázat Közlekedési balesetben elhunytak száma 1990-1997⁶⁰

Természetesen sok tényező hat (hatott) a közlekedés biztonságára, de tény, hogy a lakott területen belüli sebességhatár csökkentését követően már az első, nem teljes évben 1993-ban 423 fővel kevesebben haltak meg Magyarország közútjain, míg a régi szabályozás utolsó teljes évéhez képest az új szabályozás első teljes évében 539 fővel kevesebb ember halt meg Magyarországon közúti közlekedési balesetben. Ez a csökkenés kisebb ingadozásokkal egészen 2000-ig tartott, amikor már csak 1200 ember halt meg közúti balesetben.⁶¹

A sebességhatárok változtatásának hatása a közlekedés-biztonságra egy másik, Egyesült Államokbeli példán keresztül is bemutatatható. Az Államokban 1974-ben vezették be az egységes sebességhatárokat (The National Maximum Speed Low), mely szerint az osztott pályás utakon a járművek megengedett legnagyobb sebessége egyetlen állam területén sem haladhatja meg az 55 mérföld/órát. A korábbi

⁵⁸ GÉGEY István: A közúti közlekedésbiztonság kiemelt kockázati tényezői. In: Baleset-megelőzés, 2009. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=178> [2017.05.15.]

⁵⁹ IRK Ferenc – MÓZES Sándor: Sebességi és balesetek. In: Rendészeti szemle, 1993. évi 8. szám

⁶⁰ Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési balesetek (1990–) https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html [2017.11.13]

⁶¹ Dr. habil. HOLLÓ Péter: Közlekedés a XXI. században. In: Magyar Tudomány, 2008. évi 02. szám - p. 175. <http://epa.oszk.hu/00600/00691/00050/06.html> [2017.09.09.]

általános sebességhatárhoz képest (75 mérföld/óra) ez jelentős korlátozás volt, viszont a közúti balesetben meghaltak száma egy év alatt 17,14 százalékkal csökkent. Ez jelentős csökkenés, de a szakemberek szerint természetesen szerepe volt az olajárrobbanásnak, valamint annak, hogy emiatt kevesebb jármű futott az amerikai utakon.⁶²

Sajnos volt ellenpélda is, amikor 2001-ben a közlekedési szakemberek határozott álláspontjának ellenére lakott területen kívül a személygépkocsik részére valamennyi kategóriájú úton 10 km/h-val emelkedett a megengedett legnagyobb sebesség értéke. Ez azt jelentette, hogy a lakott területen kívüli általános sebességhatár 80 km/h-ról 90 km/h-ra; az autóutakon érvényes sebességhatár 100 km/h-ról 110 km/h-ra; az autópályákon előírt sebességhatár pedig 120 km/h-ról 130 km/h-ra emelkedett. A hatás eléggé nyilvánvaló volt: *„kimutatható volt, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek, a baleseti halottak, valamint a súlyossági mutató várható és tényleges havi számának tendenciája 2001 májusától válik el egymástól lakott területen kívül, azaz ekkortól (a sebességhatárok emelését követően) fordult növekedőre a tapasztalati értékek addig csökkenő tendenciája. Az eredmények egyértelműen igazolják a lakott területen kívüli sebességhatárok emelésének negatív közlekedésbiztonsági hatását.”*⁶³

Évszám	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Elhunytak száma	1371	1306	1200	1239	1429	1326	1296	1278

3. táblázat Közlekedési balesetben elhunytak száma 1998-2005⁶⁴

A statisztikai adatok szerint 2001-ben az addig javuló tendencia megtört, 2002-ben 229 fővel több halt meg, míg 2000-ben, és egészen 2008-ig nem sikerült a 2000. évi érték alá menni. (ld. 3-4. táblázat)

A következő nagyobb csökkenéskor, 2008-ban azonban nem a sebességhatárok változtak, hanem az ellenőrzés területén történt változás.

⁶² GÉGE NY István: A sebességkorlátozás hatásai. In: Közlekedésbiztonság, 2016. évi 1. szám p. 58-59.

⁶³ Dr. habil HOLLÓ Péter – ZSIGMOND Olivér: Emelt közúti sebességhatárok közlekedésbiztonsági hatásvizsgálata idősorok elemzéséve. In: Közlekedéstudományi Szemle, LV. évfolyam, 2005. 3. szám. pp. 95-105. http://real-j.mtak.hu/10766/3/Kozlekedestudomanyi_2005_03.pdf [2017.09.09.]

⁶⁴ Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési balesetek (1990–) https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html [2017.11.13.]

1.4. VÁLTOZÁS A FORGALOMELLENŐRZÉSBEN⁶⁵

A szabálykövetés lehet önkéntes, de ha ez nem működik, akkor az állam ezeket „erőszakkal” kikényszerítheti, azaz ellenőrzi a közlekedésben résztvevőket, és ha azok nem tartják be a szabályokat, a magatartásukat szankcionálhatja, büntetheti. A magyar közlekedési kultúrára jellemző alacsony normakövetés miatt erre sajnos szükség is van. A forgalomfelügyelet ezen részét, a forgalomellenőrzést alapvetően a rendőrség végzi, ami nem is túl elfogadott része a közúti közlekedésnek: a közúti forgalomellenőrzés a rendőrség egyik legnépszerűtlenebb tevékenysége. Ennek ellenére a szabálytalankodók kiszűrése az egyik leghatékonyabb eszköz a közlekedésbiztonság javítására, melynek eredményessége a „lebukás” kockázatának fokozásával növelhető. Megfordítva: mekkora az esély a tettenérésre.⁶⁶

A hatékonyság növelésének érdekében a hatóságok a megállapított baleseti okokra kiterjedő célirányos ellenőrzéseket hajtanak végre. Ennek hatékonyságára mérőszámot dolgoztak ki, hogy egy baleseti okra (pl. ittas vezetés) hány forgalomellenőrzés során felderített szabályszegés esik.

A rendőri tevékenység annál eredményesebb, minél nagyobb a:

szabályszegésért felelősségre vontak
azonos szabályszegésre visszavezethető balesetek

hányadosból képzett szám értéke. Ha a két szám hányadosa az 5-öt nem éri el: az intézkedési aktivitás az adott normasértés vonatkozásában nem kielégítő. A kívánatos arány: 10:1, optimális: 25:1 lenne.⁶⁷ Ahhoz, hogy az optimális értéket elérjük, a jogszabály alkotóknak betartható és betartatható szabályokat kell alkotniuk, az ellenőrzést végrehajtóknak pedig célirányosan és hatékonyan kell dolgozniuk. Nem szabad azonban elfelejteni, a cél a közlekedés biztonságának növelése, az ellenőrzés, ittaság ellenőrzés, sebesség-ellenőrzés csak eszköz. A Rendőrség tevékenységének valódi fő feladata, hogy rávegye a közlekedőket arra, hogy felelősségteljes magatartást tanúsítsanak közlekedésük során.⁶⁸

⁶⁵ Ez a fejezet MÉSZÁROS Gábor: *A közlekedési baleset-megelőzés rendszerének információs folyamata*. In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (szerk.) *A határrendészettől a rendészettudományig*. 332 p. Pécs: MHT Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2016. pp. 239-246. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 17.) (ISBN:978-963-12-7484-4) cikk alapján készült

⁶⁶ IRK Ferenc: *Közlekedésbiztonság és bűnözéskezelés*, In: KJK Kiadó Budapest, 2003. p. 146.

⁶⁷ IRK Ferenc: *Közlekedésbiztonság és bűnözéskezelés*, In: KJK Kiadó Budapest, 2003. p. 146.

⁶⁸ IRK Ferenc: *Közlekedésbiztonsági elemzés*. In: Rendőrtiszt Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 4. szám, 1999.

Kiemelten fontos ezért, hogy a közlekedés biztonságával foglalkozó szakemberek (ide értve a rendőrség baleset-megelőzési munkáját végzőket) a sebesség-ellenőrzés létjogosultságát a közlekedőkkel meg tudják értetni és el tudják fogadtatni. El kell fogadtatni azt a tényt is, hogy *„ha a megengedett sebességhatárok betartása kikényszeríthetővé válik, a relatív sebességtúllépések is visszaszorulnak, így a relatív sebességtúllépésre visszavezethető balesetek száma is csökkenni fog”*.⁶⁹

A közlekedésbiztonsági elemzések során azonban *„nem csak azt kell megvizsgálni, hogy a baleset melyik közlekedési résztvevő szabályszegő magatartása miatt következett be, hanem azt is, hogy milyen körülmények vezettek a szabályszegéshez”*⁷⁰ Ilyen körülmény (hibás magatartás) az abszolút sebességtúllépés is, ami sokszor áll az egyéb KRESZ szabályszegések hátterében.

A rendőrség a közlekedés biztonságának növelésében kiemelt fontosságúnak tartja a sebesség-ellenőrzést, amit több irányból is kritizálnak. Egyik ok a kritikákra az ellenőrzés taktikája, azaz nyílt, vagy rejtett ellenőrzés során mérjék a járművek sebességét. *„A rendőri jelenlét, így a nyílt ellenőrzés egyértelműen visszatartó hatású, ám a rejtett ellenőrzés során lehet felelősségre vonni azokat, akiknél a nyílt ellenőrzés nem érte le a kívánt nevelő hatást, hanem hosszútávon szabályszegő magatartást tanúsítanak, és ezzel veszélyeztetik a közlekedés biztonságát.”*⁷¹ A rendőrség az intézkedési kultúráváltás jegyében az elmúlt években azonban önkéntesen lemondott a nemzetközi kutatások alapján igazoltan leghatékonyabb eszközéről, a rejtett sebesség-ellenőrzésről.

A másik ok azonban sokkal fontosabb, mert az magát a sebesség-ellenőrzés célját, jogosultságát vitatja. Példaképp az alábbi cikk címe: *„Tévéton jár a rendőrség?”*,⁷² melyben a szerző azt akarja igazolni, hogy *„Statisztikákkal bizonyítjuk, hogy a sebességhatár túllépése huszadrangú baleseti ok.”* A bizonyítást a KSH által minden évben kiadott *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv* adatainak felhasználásával végezték el. Ezek alapján 2014-ben a KSH elemzése szerint a járművezetők hibájából lakott területen kívül és lakott területen belül összesen 14

⁶⁹ MAJOR Róbert: *A közlekedésrendészet*. In: Korinek László (szerk.) *Értekezések a rendészetről*, Nemzeti Közzolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar, Budapest, 2014. p. 227.

⁷⁰ MAJOR Róbert: *Az oktatás és a nevelés szerepe a közlekedésbiztonság megteremtésében*. In: Hautzinger Zoltán, Verhóczki János (szerk.) *Sodorvonalon, Tanulmányok Virányi Gergely 60. születésnapja tiszteletére*, Budapest, MRTT, 2012. -p. 189.

⁷¹ MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *Forgalom-ellenőrzés*, In: Egyetemi jegyzet, NKE Szolgáltató Kft., Bp., 2015. p.145.

⁷² LENCSE S Csaba: *Tévéton jár a rendőrség?* In: *Vezess.hu*, 2016.01.12.
<http://www.vezess.hu/magazin/2016/01/12/tevuton-jar-a-rendorseg/> [2016.11.15.]

616 baleset következett be. A baleseti okok közül a sebesség nem megfelelő alkalmazásával 4638 közúti balesetet okoztak a járművezetők. Ez a szám természetesen magában foglalja mind a KRESZ 25. § (1) bekezdésben⁷³ leírt szabályt megszegő úgynevezett relatív sebességtúllépést, illetve a KRESZ 26.§-ban meghatározott, az adott járműre és adott útra elírt legnagyobb sebességnél gyorsabban történ haladás, azaz az abszolút sebességtúllépés eseteit is. A járművezetők hibájából bekövetkezett 14616 balesetből az előírt sebesség meg nem tartása (abszolút sebességtúllépés) összesen 106 esetben volt baleseti ok, azaz a balesetek 0,7%-a.

A cikk írójának a számok alapján levont következtetése: „*A lényeg, az autót vezetők 24 különféle, balesetet előidéző hibájából a 18-ik helyen áll a sebességhatár túllépése.*”. Egy másik állítás az előírt sebesség meg nem tartásáról: „*No, ez az, amit a traffipax mér és lefotóz.*” És a legfontosabb következtetés: „*Hangsúlyozzuk, nem védjük a gyorshajtó szabályszegőket, ellenkezőleg: a balesetek valódi kiváltó okait kellene a rendőrségnek mérsékelni a maga eszközeivel.*” A cikkíró szerint tehát a rendőrség nem a legfőbb baleseti okokkal foglalkozik, tehát „tévúton jár”. Ezzel a véleménnyel természetesen befolyásolja a közlekedőknek a rendőrség baleset-megelőzési munkájáról kialakított véleményét, nem túl kedvező színben feltüntetve a rendőrségen folyó közlekedésrendészeti munkát.

A kialakított sebességhatárok csak akkor érik el a közlekedés-biztonsági céljukat, ha azokat a közlekedők betartják a sebességhatárokat, a szabálytalankodókkal pedig betartatják azokat. Ez a célja a rendőrség által végzett rendszeres sebesség-ellenőrzéseknek. Az ellenőrzés hatékonysága, a tettenérés esélyének növelése a sebesség-ellenőrzés módszereitől is függ. Az utak mentén fixen elhelyezett sebességmérő kamerák visszatartó ereje nem elhanyagolható, de önmagában nem elegendő. A rejtett ellenőrzés szerepe a tettenérés, mint visszatartó erő szempontjából kiemelten fontosnak látszik, „*a jól szervezett sebesség-ellenőrzés a közlekedésbiztonság megteremtésének alappillére lehet*”⁷⁴. A fix ellenőrzések a közlekedők közlekedési szokásait a sebesség megválasztásában úgy változtatja meg,

⁷³ *Haladás az úton* 25. § (1) Járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni; figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira, az utasokra és a rakományra.

⁷⁴ MAJOR Róbert: *Geschwindigkeitskontrolle im Dienst der Unfallprävention*. -In: doc Ing Pavol Augustín CSC, JUDr Bohus Chochlík (szerk.) *Prevencia ako nástroj na zníženie dopravnej nehodovosti*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru Bratislava, 2015. pp. 168-176. (ISBN:9788080546397) p 177.

hogy csak a jól ismert ellenőrzési pontoknál kell betartania a sebességhatárokat, a többi helyen ellenőrzés hiányában azt tesznek, amit akarnak.⁷⁵ Az Unió több tagállamában is használják a rejtett ellenőrzést (akár kukákba rejtett kamerákkal, pl. Németország), de más módszereket is alkalmaznak, mint például a szakaszokon történő sebesség-ellenőrzést.

A nyílt ellenőrzés hatásait vizsgálva több nemzetközi tanulmány is megállapította, hogy a nyílt sebesség-ellenőrzés is pozitív hatással van a közlekedésbiztonságra, kimutathatóan csökkent a balesetek száma, és kevesebb ember halt meg a közutakon. Hollandiában elsősorban a lakott területen kívüli utakra (nem autópályákra) koncentráltak. Öt éves periódust vizsgálva megállapították, hogy a rendszeres sebesség-ellenőrzések hatására 21%-kal csökkent a balesetek és a halálesetek száma. A csökkenés különösen az első évben volt jelentős.⁷⁶

A sebességellenőrző kamerák pusztán jelenléte megváltoztatta a közlekedők közlekedési szokásait, jelentősen csökkent a gyorskocsik aránya. A témát érintő kutatás irodalma azt igazolja, hogy a megengedettnél nagyobb utazási sebesség megnöveli a balesetek bekövetkezésének kockázatát illetve a bekövetkezett balesetek esetén az ütközések súlyosságát. Egyértelmű bizonyítékot szolgáltatott a kapcsolattal is, hogy a sebességmérő kamerák használata csökkent a balesetek számát és a bekövetkező balesetek súlyosságát is. Végül konzekvenciaként a kutatók leszögezik, hogy a sebességmérő kamerák csökkentik mind a baleseti számot, mind a balesetek súlyosságát.⁷⁷

Hiába azonban a sebességmérés, ha a szabályszegőt egy jogi „kiskapu” miatt nem lehet felelősségre vonni. Magyarországon az objektív felelősség elvének 2008-as bevezetése előtt szabálysértési eljárás keretében vonták felelősségre a gyorskocsikat. Ez azonban főként csak a megállítási ellenőrzések során volt hatékony, mivel ekkor megállapításra került az elkövető személye. A sebesség-ellenőrzés esetében azonban a megállítási módszerrel jóval kevesebb szabályszegővel szemben lehetett eljárni, hiszen fizikailag képtelenség volt minden szabályszegővel szemben intézkedni, míg ha nem állították meg a járműveket, csak

⁷⁵ MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *The Current Questions of Police Speed Control*, In: Magyar Rendészet 2016. évi 2. szám. pp. 131-138.

⁷⁶ GOLDENBERG, Charles – SCHAGEN, Ingrid van: *The effects of speed enforcement with mobile radar on speed and accidents: An evaluation study on rural roads in the Dutch province Friesland*. In: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457505001089?via%3Dihub> [2017.10.18.]

⁷⁷ WILLIS, David K.: *Speed Cameras*. In: *An Effectiveness and a Policy Review* <https://static.tti.tamu.edu/tti.tamu.edu/documents/TTI-2006-4.pdf> [2017.11.15.]

kamerával rögzítették a szabályszegést, az összes szabályszegővel szemben megindulhatott az eljárás. Ennek hatékonyságát viszont nagyban csökkentette az, hogy ebben az esetben a szabályszegő járművezető kiléte nem került megállapításra a helyszínen, erről később az üzemtartósnak kellett volna nyilatkoznia. Mivel szabályértési eljárás keretében az üzemtartó a hozzátartozójára nem volt köteles terhelő adatot szolgáltatni, arra hivatkozva, hogy a járművet nem az ő vezette, de nem köteles arról adatot szolgáltatni (a fenti okokra hivatkozva), hogy ki vezette a szabályszegés időpontjában a járművet, az ügyek jó része felelősségre vonható személy hiányában megszüntetésre került. A jogszabályalkotó ezért 2008-ban lehetővé tette, hogy felelősségre vonható személy hiányában a veszélyes üzemet (közúti járművet) üzemben tartót közigazgatási bírsággal sújtsák.

A döntés hatása a baleseti statisztikákra drasztikus volt. Természetesen nem lehet figyelmen kívül hagynia a közlekedésbiztonságot befolyásoló egyéb tényezőket, pl. az utak, a járművek korszerűsödését (amelyek folyamatosan jelen vannak), a gazdasági válságot stb., a változás akkor is nyilvánvaló volt. (ld. 4. táblázat)

Évszám	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Elhunytak száma	1303	1232	996	822	740	638	605

4. táblázat Közlekedési balesetben elhunytak száma 2006-2012⁷⁸

Az 1996 óta 1300 körül ingadozó közlekedési balesetben elhunytak száma ezúttal a forgalomellenőrzés változásával kapcsolatban mutatott markáns változást, 2008-ban egy év alatt 236 emberrel kevesebben haltak meg, a következő évben pedig 410 fővel kevesebben haltak meg, mint 2007-ben. Ezzel megvalósult az a cél, hogy a sebességtúllépőkkel szemben a megállítás nélküli ellenőrzéssel is hatékonyabban lehessen fellépni. Felmerült azonban egy érdekes probléma, melyet a közigazgatási bírsághoz kapcsolódó sebességhatárok okoztak. A **410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről** alapján kiszabható bírság a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezések alapján jelenleg a 100 km/h sebesség alatt a járműre az adott útszakaszra megengedett legnagyobb sebességnél 15 km/h nagyobb

⁷⁸ Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési balesetek (1990–)
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html [2017.11.13.]

sebességnél kezdődik. Ehhez hozzáadódik a műszerek tűréshatára, ami azt jelenti, hogy lakott területen belül például a nem megállítási ellenőrzéskor a rendőri ellenőrzés a 67-68 km/h sebességnél gyorsabban haladóakra terjed ki. Az információ a médiában nyilvános, főként az interneten osztották meg az információkat, saját tapasztalatokat a közlekedők. Sokszor azonban elfelejtik, hogy ez a sebességhatár nem igaz a megállítási ellenőrzésre, így fordulhatott elő, hogy a sebességtúllépés miatt megállított jármű vezetője csodálkozott azon, hogy 50 helyett „csak” 62-63 km/h sebességgel ment, és ennek ellenére megbüntették.

Sebességtúllépés miatt az összesített adatok alapján az objektív felelősség bevezetését követő első öt évében, 2008. május 02. és 2012. december 31. között 1697289 ügyet regisztráltak az objektív felelősség jegyében.⁷⁹

A rendőrség az objektív felelősség bevezetését követően a közlekedésbiztonság növelés érdekében új célokat határozott meg. Mivel az objektív felelősség elve szerint már nem kellett megállítani ellenőrzés céljából a szabálytalankodó járműveket az egyes szabályszegések esetében, mint például a sebességtúllépés, automatikussá tette mind az ellenőrzést, mind a bírság kiszabását. Míg a forgalomellenőrzés során amennyiben a rendőr megállította a szabálytalankodót és a helyszínen szabta ki a bírságot, óránként 6-8 személlyel szemben tudtak eljárni, addig az automata rendszerrel az adott útszakaszon közlekedő összes járművel illetve üzemeltetőjével szemben intézkedtek és bírságot szabtak ki.

A Magyar Rendőrség a technikai háttér fejlesztése érdekében a „*Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések – A közlekedésbiztonság növelése terén kifejtett rendőrségi tevékenység komplex fejlesztése*” című, **VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat elnevezésű projekt** ⁸⁰ keretében 160 db Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont (továbbiakban: KKEP) változtatható helyű sebességmérésre is alkalmas eszközt, valamint 365 forgalmi sávot figyelő fix telepítésű KKEP eszközt szerzett be. Az új változtatható helyű eszközök 2015. március 26. óta már joghatással járóan működnek, az új fix eszközök hosszas tesztüzemet követően 2016. április 5-én kezdték meg üzemszerű működésüket. A 365 fix eszközt 132 helyszínre telepítették, azokat közúti jelzőtáblák jelzik előre, az

⁷⁹ GÉGENY István: *Öt éves az objektív felelősség, 2013.* <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=681> [2017.10.26.]

⁸⁰ VÉDA Közúti intelligens kamerahálózat <http://www.police.hu/hu/a-rendorsegrol/europai-tamogataskok/operativ-programok/veda-kozuti-intelligens-kamerahalozat> [2016.04.04.]

eszközök elhelyezkedésének listája a Rendőrség honlapján mindenki számára elérhető. Érdekes tény, hogy fix telepítésű eszközöket a legkevesebb helyen (összesen négy helyen) Pest megyében telepítették, annak ellenére, hogy Pest megye rendelkezik a leghosszabb és az egyik legforgalmasabb úthálózattal.⁸¹

A fixen telepített eszközök hatékonyságáról készített angol kutatás 21 olyan tanulmányt elemzett, melyek különböző országokban vizsgálták a fix sebességmérő eszközök hatékonyságát. Az eredmény minden tanulmány szerint egyértelmű, az eszközök telepítését követően a balesetek száma minden esetben csökkent. A balesetek száma 14%-72%-kal csökkent, a személyi sérüléssel járó balesetek száma 8-46%-kal csökkent, míg a halálos balesetek esetében a csökkenés 40-45% volt. A halálos balesetek esetében volt a legkisebb eltérés a sebességmérő eszközök hatékonyságában, a halálos balesetek száma mindenhol legalább 40%-kal csökkent.⁸²

A magyar Véda rendszer komplex ellenőrzést hajt végre, 365 db fix telepítésű és 160 db változtatható helyű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pontból áll. Ehhez kapcsolódik a Közlekedésbiztonsági Automatizált Feldolgozó és Információs Rendszer, mely az adatok feldolgozását és rendszerezését végzi. A rendőrség részére 958 db kézi adatrögzítő és információs eszközt biztosítottak. A rendszernek vannak úgy nevezett alap funkciói és kiegészítő funkciói. Alapfunkció közé tartozik a sebesség-ellenőrzés, ami lehet automatikus és manuális, a rendszám felismerés, forgalomszámlálás és a forgalom torlódás észlelése. Kiegészítő funkciók a behajtási tilalom, kötelező haladási irányra vonatkozó előírás, záróvonal átlépés, vasúti átjárón történő áthaladás, fényjelző készülék jelzéseire vonatkozó előírás, leállók, illetve buszsávra vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzése, szankcionálása.⁸³

Az Országos Rendőrfőkapitány, Papp Károly rendőr altábornagy 2016-ban megerősítette: „*A közlekedésrendészeti intézkedések elsődleges célja a személyi sérüléssel járó, kiemelten a halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek megelőzése.*”⁸⁴ Óberling József rendőr ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője szerint pedig a közlekedéspolitikai célkitűzések a gyorsított

⁸¹ Véda: Fix kamerák listája, <http://www.police.hu/sites/default/files/lista1.pdf> [2017.12.05. 10:37:31]

⁸² Wilson C – Willis C – Hendrikz JK – Bellamy N: *Speed enforcement detection devices for preventing road traffic injuries (Review)*. In: 2009 The Cochrane Collaboration, Published by John Wiley & Sons, Ltd

⁸³ VÉDA Közúti intelligens kamerahálózat <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/europai-tamogatasok/operativ-programok/veda-kozuti-intelligens-kamerahalozat> [2016.04.04.]

⁸⁴ ÖTVÖS Nándor: *A rendőrség hazai pályán, beszélgetés Papp Károly rendőr altábornaggyal*. In: Közlekedésbiztonsági Szemle, 2016. évi 2. szám

visszaszorítása nélkül nem lehetségesek, és ebben a VÉDA rendszer kiemelt szerepet játszik.⁸⁵

Magyarország a nemzetközi sebesség-ellenőrzési akciókban is részt vesz, mint például a TISPOL (European Traffic Police Network) Speedmarathon akcióiban, melyekben 2016. óta már a VÉDA eszközöket is bevetik.

A közlekedés biztonságát javító fejlesztések (utak, járművek, rendőrségi eszközök stb.), valamint az ellenőrzések hatására 2013-ban a közlekedési balesetben elhunytak száma újabb fontos határt tört át, kevesebb, mint 600 (591) ember halt meg. Az ezt követő két évben viszont megtorpant a csökkenés, a trend megfordulni látszott. (ld. 5. táblázat)

Évszám	2013	2014	2015	2016
Elhunytak száma	591	626	644	607

5. táblázat: Közlekedési balesetben elhunytak száma 2013-2016

A megtorpanás oka, az ingadozás mértéke rengeteg tényező összessége lehet, és hasonló ingadozás volt már korábban is 2003. és 2007. között. Ráadásul 2016-ban ismét csökkenés volt kimutatható, ami a rendőrség szerint többek között már a VÉDA rendszernek volt köszönhető.

Az ingadozás okát kutatva megvizsgáltam a rendőrség sebesség-ellenőrzésre vonatkozó adatait. Ideális lett volna a 2007. és 2016. közötti, az objektív felelősség bevezetése előtti időszaktól a VÉDA üzembe helyezésig tartó időszakot vizsgálni, de az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya csak a 2010-2016-os időszakra vonatkozó adatokat tette kutathatóvá, és kizárólag az "objektív felelőssége" körébe tartozóan dokumentált sebességtúllépések adatait, a szabálysértésekre vonatkozó adatokat nem biztosította.

	Jelzőtábla	Korlátozott övezet	Nincs	Összesen
2016	146 768	197	346 631	493 596
2015	52 983	359	476 509	529 851
2014	60 106	194	206 929	267 229
2013	95 707	865	259 197	355 769
2012	176 839	928	359 296	537 063
2011	142 554	1 059	392 150	535 763
2010	180 977	1 203	449 526	631 706

6. táblázat A gépjármű üzemeltetőjének "objektív felelőssége" körébe tartozóan dokumentált sebességtúllépések adatai, a megengedett legnagyobb sebesség meghatározásának módja szerint⁸⁶

⁸⁵ GÉGÉNY István: *A kedvező változások hátterében a VÉDA rendszer áll.* In: Közlekedésbiztonsági Szemle, 2016. évi 2. szám

A kapott adatokat összehasonlítottam a baleseti adatsorokkal, és vizsgáltam, található-e összefüggés az sebesség-ellenőrzések számának változása és a közúti balesetben meghaltak száma között. A vizsgált időszak viszonylag rövid, de a kapott eredmények érdekesek.

Az 6. számú táblázat adataiból jól látszik: 2013-ban és 2014-ben, amikor a rendőrség megkezdte a régi sebességmérő eszközök kivonását, de a VÉDA eszközei még nem álltak rendszerbe, a bírsággal járó mérések száma jelentősen visszaesett, 2010-es évhez képest 2014-re 58%-kal csökkent a bírságok száma. A szám visszaesésnek egyik magyarázata lehetett volna a járművezetők szabálykövetésének javulása is, de az új eszközök rendszerbe állítását követő számok ennek ellentmondanak, a csökkenés mögött inkább az ellenőrzések gyakoriságának csökkenése állhatott.

Ki kell emelni, hogy az adatok szerint a bírsággal sújtott sebességtúllépések közel 30%-a olyan helyen történt, ahol a sebességet jelzőtáblával korlátozták. Mindez annak ellenére, hogy a rendőrség a polgárbarát szemlélet jegyében (elsősorban a méréseket kritizáló panaszok, médiafelhajtás hatására) a sebességkorlátozó jelzőtáblák közvetlen közelében nem végez méréseket, lakott területen belül pedig korlátozó tábla esetében pedig szinte egyáltalán nem. Pedig elterjedt az a hibás gyakorlat, hogy a járművezetők a jármű sebességét legkorábban a jelzőtábla vonalától kezdik csökkenteni, annak ellenére, hogy a sebességkorlátozás a szabály szerint a táblánál kezdődik, azaz a sebességkorlátozásra okot adó feltétel a táblától már fennáll.⁸⁷

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Elhunytak száma	740	638	605	591	626	644	607
Közigazgatási bírságok száma	631706	535763	537063	355769	267229	529851	493596

7. táblázat Összesített táblázat⁸⁸

Az összesített táblázatból megállapítható, hogy a szankcióval járó sebesség-ellenőrzések számának jelentős csökkenését (2013., egy év alatt -34%)) követő évben a közlekedési halálesetek száma nőtt (2014. +6%), a mérések számának

⁸⁶ Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály adatai alapján, az adatok a megszüntetett eseteket is tartalmazzák

⁸⁷ 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól: 14. § (6) Az (1) bekezdés c)–g) pontjában említett jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik...

⁸⁸ A KSH és az ORFK adatai alapján készítette a szerző

további jelentős csökkenését (2104. további -25%) a következő évben a halálesetek számának további növekedése követte (2015.+3%), míg a mérések számának jelentős növekedését (2015. +98%) követő évben a halálesetek száma csökkent (2016. -6%). Azaz a jelentős mértékű, bírsággal járó mérőszám változást a halálesetek számának változása egy év késéssel ellenkező irányú változással követte le (7. táblázat).

A sebesség-ellenőrzés időbeni és területi hatásait is elemző tanulmányban az időbeni hatás esetében kimutatták, hogy a rendőrségi aktivitást követő 1 órától akár 8 hétig is terjedhet az az időszak, amíg a sebesség-ellenőrzés kihat a járművezető viselkedésére. A sebesség-ellenőrzések megszűntével tehát a járművezetők egy idő elteltével újból magasabb sebességgel közlekednek.⁸⁹

A változtatható helyű sebességmérő eszközök (a változtatható helyű Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont (vhKKEP)) lehetővé teszik, hogy az ellenőrzés helyének gyakori megváltoztatásával a fenti hatás fokozható legyen. Valószínűleg ezt a logikát követte a rendőrség, amikor kialakította azt a gyakorlatot, hogy eszközeit kizárólag nyílt ellenőrzés keretében használja, ezáltal „polgár barátiabbá” téve a sebesség-ellenőrzést. Ez azt jelent, hogy a hideg időjárás (0 Celsius fok alatt) kivételével a rendőrnek az eszköznél kell tartózkodnia jólláthatósági átvetőben, az eszközt pedig nem rejtheti el a közeledő járművek elől, nem álcázhatja.

Egyet kell értenem Bíró Gyulával az ellenőrzés módszertanát illetően. Elgondolkodtató, és álláspontom szerint is kifogásolható, hogy a sebesség-ellenőrzés köréből egyre inkább kimarad a szabálysértések elkövetőinek megállapítása,⁹⁰ ami azért fontos, mert a halálos közúti balesetek esetében kutatási adataim szerint tipikus, hogy a sebességtúllépés a közigazgatási bírság határain belül mozog, azaz a járművezetők nem a megengedett legnagyobb sebességgel közlekednek, hanem amire a rendőrök sebességet mérnek, azaz a megengedettnél 10-15 km/h-val gyorsabban. Aggasztó az a gyakorlat is, hogy a bíróságok⁹¹ által hozott végzésben az egyes esetekben a sebességtúllépésre vonatkozó szabálysértési ügyben a rendőrség által kiszabott bírságot hatályon kívül helyezi, arra hivatkozva, hogy a sebességtúllépés a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések

⁸⁹ European Commission: Speed Enforcement
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf [2017.11.28. 19:24:57]

⁹⁰ Bíró Gyula: A közlekedés biztonságának javítása. In: Belügyi Szemle 2011. évi 10. szám, Budapest, pp. 16-34.

⁹¹ Miskolci Járásbíróság 51.Szpá.10.12/2016/2.szám

körébe tartozik, ezért az ilyen ügyekben a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés miatt szabálysértési bírságot kiszabni nem lehet. Ez a szemlélet azonban gyakorlatilag a járművezetők szabályszegő magatartását támogatja, aláássa a rendőrség szabályszegések felderítése érdekében kifejtett erőfeszítéseit.

Talán nem véletlen, hogy a rendőrség az Európában sok helyen (korábban Magyarországon is) elterjedt gyakorlatot vezetett be (hozott vissza). A baleseti helyzet kedvezőtlenül alakult, a korábbi javuló trend megtorpant, hullámszik. A közúti balesetek, a halálozások és sérülések megelőzése érdekében 2018 tavaszán a rendőrség ismételten megkezdte a követő üzemi sebességmérés alkalmazását. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy civil jellegű rendőri személygépkocsikba szerelt mikrokamerás video-tachográfokkal menet közben szűrik ki a gyorshajtókat. A módszert Európai Unió számos tagállamában nagy hatékonysággal alkalmazzák (Ausztria, Németország, Franciaország, Benelux országok, Dánia, Szlovénia, Finnország stb.).⁹²

2018 júliusában a szlovák rendőrségnél tett szakmai látogatásom során a szlovák rendőrök bemutatták a „Puma” fedőnevű egységüket, és annak járműveit. A nagy teljesítményű járművekbe szerelt eszközökkel a magyar eszközöktől eltérően a saját jármű sebességét mérik, és a szabályszegő jármű folyamatos követésével, azonos követési távolság tartásával mérik az előttük haladó jármű sebességét. A civil jellegű rendőrségi jármű a szabályszegés felderítése érdekében átlépheti az előírt sebességhatárt, hiszen csak így tudja megállapítani a szabályszegést, sőt, arra is lehetősége van, hogy megvárja, milyen maximális sebességre gyorsít fel a szabályszegő, azaz a legmagasabb értékre szabják ki a büntetést.

A nyílt és a rejtett sebességmérő eszközök hatékonyságát Új-Zélandon is vizsgálták. Azokban az esetekben, amikor a látható sebességmérő kamerák helyi hatékonyságát összehasonlították a rejtett kamerák hatékonyságával annak a mutatónak a tekintetében, hogy a sebességek milyen kapcsolatban vannak a balesetekkel arra a megállapításra jutottak, hogy, a rejtett kamerák használata jelentősebb hatást gyakorol az utak szabályszerű használatára, a bekövetkezett közúti balesetek számára, kimenetelének súlyosságára.⁹³ Az Európai Bizottság sebesség-

⁹² ORFK OBB : *Követő üzemi sebességmérés Európában* <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=1424> [2018.07.18.]

⁹³ KEALL, MD – POVEY, LJ – FRITH, WJ. : *The relative effectiveness of a hidden versus a visible speed camera programme.* <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/11204899> [2017.12.17.]

ellenőrzéssel kapcsolatban közzétett tanulmánya szerint is a mérések hatékonyságát a következők szerint lehet emelni: látható és rejtett közlekedésbiztonsági eszközök együttes alkalmazásával. A becslések szerint a fix eszközökkel végzett sebesség-ellenőrzés 15 és 20%-os mértékben csökkentheti a balesetek számát, a kutatások azonban jelentősen eltérő eredményeket mutatnak a témában. Például a rögzített sebességmérő kamerák esetén a hatékonyság mértéke 5-69% között mozgott a balesetek számának csökkentésében. A sérülések száma 12 és 65% között csökkent, míg a halálozások száma 17 és 71% között. Ezeket a különbségeket minden bizonnyal befolyásolják a hatósági tevékenységei típusai, lokációi, csakúgy, mint a hatósági tevékenységet megelőző helyzet. A rejtett és mobil sebességmérő kamerák kimutatott hatékonysága 15 és 35% százalék között mozog. A mobil sebességmérő kamerák előnye, hogy a vezetők nem tudják, hogy hol vannak elhelyezve, a hátránya pedig az, hogy több emberi erőforrást igényelnek.⁹⁴ További kutatások kimutatták, hogy a széles körben és egyértelműen nyilvánosságra hozott sebességkorlátozás és annak a hatóság által történt betartatása az út használóinak szabálykövető magatartásában kedvező hatást ér el.⁹⁵

Meg kell jegyezni, hogy a nyílt és a rejtett ellenőrzés egyidejű alkalmazása sem kizárt, sőt kifejezetten javasolt a „figyelmeztetés, majd büntetés” taktika alkalmazása. *„E taktika lényege, hogy a sebesség-ellenőrzésről kellő időben, általában táblával tájékoztatják a járművezetőket, sőt, hogy ténylegesen fel tudják mérni magatartásukat, egy sebességkijelző eszközzel meg is mutatják nekik pillanatnyi haladási sebességüket. E helyszín után néhány kilométerre viszont a rejtett ellenőrzés következik, szigorú szankciókkal azon járművezetőkkel szemben, akik a figyelmeztetés ellenére nem tartják be a sebességhatárokat.”*⁹⁶

Az eredményes sebesség-ellenőrzés feltételei:

- olyan út, vagy útszakasz kiválasztása, ahol sebességgel kapcsolatos biztonsági probléma áll fenn
- jó szervezethez
- a sebességmérés függ a sebességhatárok mértékétől

⁹⁴ European Commission: Speed Enforcement

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf [2017.11.28.]

⁹⁵ LAMOEN, Nils van : *The impacts of a reduced speed enforcement tolerance threshold on road safety outcomes*. Proceedings of the 2014 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference 12 – 14 November, Grand Hyatt Melbourne

⁹⁶ MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *Forgalom-ellenőrzés*, In: Egyetemi jegyzet, Bp.: NKE Szolgáltató Kft., 2015. p.145.

- látható és rejtett, rögzített és mobil sebességmérő eszközök alkalmazása
- és végül, de nem utolsó sorban a sebesség-ellenőrzési projektnek nagy publicitást kell biztosítani.⁹⁷

Ezeknek a feltételeknek a magyar rendőrség a sebesség-ellenőrzések esetében a rejtett sebesség-ellenőrzés kivételével megfelel, és ki kell emelni a VÉDA rendszer bevezetését megelőző intenzív rendőrségi médiakampányt, amely a nagy publicitás feltételének jól érzékelhetően eleget tett. Az új rendszer egyik erőssége (8. táblázat), hogy a sokat kifogásolt tehergépkocsikra vonatkozó sebességtúllépések ellenőrzése hatékonyabbá vált, 2016-ban a tehergépkocsikra kiszabott közigazgatási bírságok száma az előző évhez képest közel hétszeresére emelkedett.

	Mkp	Szgk.	Tgk.	Egyéb gépjármű	Összesen
2016	2 424	375 810	26 666	88 696	493 596
2015	2 293	444 779	3 971	78 808	529 851
2014	1 105	229 413	2 126	34 585	267 229
2013	2 106	304 857	5 727	43 079	355 769
2012	2 584	437 575	3 632	93 272	537 063
2011	2 053	412 428	3 790	117 492	535 763
2010	2 419	549 564	4 772	74 951	631 706

8. táblázat: A gépjármű üzemeltetőjének "objektív felelőssége" körébe tartozóan dokumentált sebességtúllépések adatai, a sebességtúllépéssel érintett jármű kategóriája szerint⁹⁸

A rendőrség jelenleg a sebesség-ellenőrzések során nem csak a sebességkorlátozó jelzőtáblák és a rejtett ellenőrzés esetében tart önmérsékletet. Először a három, vagy annál többjegyű mellékutakon, majd az autópályák, autóutak esetében is korlátozta a mobil sebességellenőrző készülékek használatát, kockázatelemzések eredmények alapján. A 9. táblázatban látható adatok szerint a halálos balesetek közel fele ezeken az utakon történik, viszont az is igaz, hogy mivel az állami tulajdonú utak mintegy 20%-át kitevő főutakon történik a halálos balesetek fele, ezért érdemes lehet az erőket ide koncentrálni.

⁹⁷ European Commission: Speed Enforcement
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf [2017.11.28. 19:24:57]

⁹⁸ Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály adatai alapján

Lakott területen kívül	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autópályák	65	43	33	38	28	23	27	25	31
Autóutak	5	5	13	13	6	12	7	7	11
Főútvonal	328	252	239	203	180	167	176	185	185
Egyéb útvonalak	247	198	175	135	123	137	104	127	111
Összesen	626	498	460	389	338	339	314	344	338
Lakott terület	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autópályák	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autóutak	0	0	0	2	1	0	0	0	0
Főútvonal	92	64	49	38	60	66	91	90	91
Egyéb útvonalak	388	328	243	220	164	136	135	139	156
Összesen	480	392	292	260	225	202	226	229	247
Összes halálos baleset	1106	890	752	649	563	541	540	573	585
Balesetben meghaltak száma	1232	996	822	740	638	605	591	626	644

9. táblázat A halálos balesetek száma az útvonalak típusa szerint⁹⁹

Spanyolországban, Barcelonában és a környező útjain végzett kutatás a fixen kihelyezett sebesség-ellenőrzés hatékonyságát vizsgálta. A vizsgálatok összesítése szerint a sebességmérő kamerák alkalmazása csökkentette a balesetek számát, ezzel együtt a baleseti sérülések számát is. A kamerák hatékonyabbnak bizonyultak a magasabb sebességhatáru utakon, míg az alacsony sebességkorlátozású utakon és a közlekedési jelzőlámpák környékén nem voltak annyira hatékonyak.¹⁰⁰

A biztonságos közlekedésre való nevelés, az úthálózat fejlesztése, a járművek biztonságosabbá tétele mellett a megengedett legnagyobb sebesség jogszabályi korlátozása, és a sebességhatárok betartásának ellenőrzése kiemelt fontosságú a kívánt közlekedéspolitikai, közlekedés-biztonsági célok elérésében. Az objektív felelősség elvének 2008-as bevezetése a rendőrségi ellenőrzéseket hatékonyabbá tette. A felelősségre vonás alóli kibúvás lehetőségének jogszabályi megszüntetésével nem csak a rendőrség sebesség-ellenőrzési munkáját tette hatékonyabbá, hanem ezzel együtt a közlekedési balesetben elhunytak száma öt év alatt a felére csökkent. A sebesség-ellenőrzések számának 2013-2014-es csökkenése azonban kedvezőtlenül

⁹⁹ A KSH adatai alapján készítette a szerző

¹⁰⁰ NOVOA, Ana M – PEREZ, Katherine – SANTAMARINA-RUBIO, Elena – MARI-DELL'OLMO, Marc – TOBIAS, Aurelio :*Effectiveness of speed enforcement through fixed speed cameras: a time series study.* <https://injuryprevention.bmj.com/content/16/1/12> [2018.05.04.]

hatott a halálos közlekedési baleseti mutatókra, míg a VÉDA rendszer üzembe állítását követően, az ellenőrzések (és a tettenérések) számának növekedésével 2016-ban a halálos balesetek mutatója ismét javult. A rendőrség igyekszik megfelelni az állampolgárok elvárásainak és a közlekedéspolitikai elvárásoknak is, bár ezek a sebesség-ellenőrzés tekintetében időnként egymásnak ellentmondóak. A közlekedés biztonság további javulása érdekében a sebesség-ellenőrzések hatásait vizsgálva kell a jövőbeni sebesség-ellenőrzési kultúrát, gyakorlatot kialakítani, hogy ez által is hatékonyabbá tegyék a sebesség-ellenőrzéseket, és hozzá tudjanak járulni a kívánt közlekedés-biztonsági célok eléréséhez. Mint már említettem, *„ha a megengedett sebességhatárok betartása kikényszeríthetővé válik, a relatív sebességtúllépések is visszaszorulnak”,*¹⁰¹ mely következtében a balesetek számában is csökkenést várhatunk.

¹⁰¹ MAJOR Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD értekezés, PTE ÁJK DI 2009 Pécs

2. STATISZTIKAI ADATOK GYŰJTÉSÉNEK PROBLÉMÁJA

Kutatásom során a KSH által kiadott *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014*, illetve a *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015* adatait hasonlítom össze a kutatásom során gyűjtött adatokkal. „A Központi Statisztikai Hivatal szakmailag önálló kormányhivatal. Feladata az adatfelvételek megtervezése, adatok felvétele, feldolgozása, tárolása, elemzése és közzététele, az egyedi adatok védelme. A hivatal adatokat szolgáltat az országgyűlés és a közigazgatás szervei, a társadalmi szervezetek, az érdekképviselők, a helyi önkormányzatok, a köztisztviselők, a tudományos élet, a gazdasági szervezetek, a lakosság és a hírközlő szervek, valamint a nemzetközi szervezetek, a külföldi felhasználók részére.”¹⁰²

Kutatásom során felhasználtam az Eurostat által közzétett adatokat is. Az Eurostat az Európai Unió statisztikai hivatala, Luxemburgban működik. Feladata olyan európai szintű statisztikák összeállítása. Közvetlenül adatot nem gyűjtenek, az adatokat a tagállamok statisztikai hatóságai szolgáltatják. Az Eurostat harmonizálja és összehasonlíthatóvá teszi az adatokat, mely lehetővé teszi az országok és a régiók összehasonlítását. Az Eurostat fontos adatok széles skáláját teszi hozzáférhetővé kormányok, vállalkozások, az oktatási szektor, a média és a civilek számára hogy a munkájukhoz és a mindennapi életben felhasználhassák ezeket. A hivatal 1953-ban jött létre, az Uniót érintő döntésekhez széles körben teszi elérhetővé az adatokat.¹⁰³

A balesetek megelőzéséhez szükség van az információs képességek optimális kihasználására, az összehangolt, szinkronizált információalapú tevékenységekre. Ennek érdekében naprakész, pontos adatokat kell gyűjteni (rendőrség feladata), adatbázisokat kell kiépíteni (Központi statisztika Hivatal, ORFK-OBH), hálózatokat kell kiépíteni és összekapcsolni ahhoz, hogy az adatok az értékelőkhöz, döntéshozókhoz kerüljön (hatékonyan működtetett vezetési információs rendszer). Ezzel érhető el, hogy a baleset-megelőzéssel foglalkozó szervek, szervezetek az akarat (ami vélhetőleg megvan, hiszen ezeket a szervezeteket a tenni akarással hozta létre) és cselekvőképesség mellett megfelelő helyzetismerettel is rendelkezzenek.¹⁰⁴

¹⁰² Központi Statisztikai Hivatal: Bemutatjuk a Központi Statisztikai Hivatalt https://www.ksh.hu/tevekenyseg_kozzerdeku [2015.11.07.]

¹⁰³ Eurostat Overview. <http://ec.europa.eu/eurostat/about/overview> [2017.11.27.]

¹⁰⁴ SZILÁGYI Csaba: *Információs műveletek (INFOOPS)*. In: Sereg Szemle, 2012. július Különszám, p.27.

A rendőrség baleset-megelőzési munkája során a hangsúlyt az okokra és a hatásra kell helyezni. A baleseti adatok (okok) alapján elkészített akciók, programok végrehajtása révén lehet a közlekedés biztonságára hatni, melynek hatékonyságát a baleseti adatok változásával lehet nyomon követni és ismételten beavatkozni.

A hatékony baleset-megelőzéshez a különböző szervek, szervezetek munkáját koordinálni, szinkronizálni kell, hogy a tevékenységek egymást erősítsék, és ne semlegesítsék egymást. Ilyen „semlegesítés” figyelhető meg egyes kerékpáros szervezetek és az Emberibb Parkolásért Mozgalom egymás érdekeivel ellentétes programjaiban.¹⁰⁵

A közúti közlekedési balesetek vizsgálatához szükséges alapvető adatok két fő csoportból tevődnek össze. Az egyik csoport a közlekedés alap állapotának adatai, mint például az úthálózat hossza és minősége, a járműállomány összetétele és a járművezetők neme, életkora, vezetői engedélyek kategóriái.¹⁰⁶ Ezeket az adatokat folyamatosan gyűjtik és a KSH közleményében közzéteszik. A másik csoport a közlekedési balesetekre vonatkozó adatok, melyeket az egyes közlekedési balesetek helyszínén vesznek fel az intézkedő rendőrök. Az adatokat a Központi Statisztikai Hivatalba továbbítják, ahol az éves jelentésben közzéteszik. Az éves baleseti statisztikai adatokat baleseti okokként és a korábban felvett egyéb adatok szerint is elemzik, majd a kapott eredményeket évente közzéteszik a Közlekedési balesetek évkönyvében.

Az adatokat negyedévente is közzé teszik gyorsjelentések formájában, illetve az Eurostat részére évente, az ITF (International Transport Forum) részére negyedévente megküldik.¹⁰⁷ A közlekedési szakemberek, kutatók ezek alapján hasonlítják össze, elemzik időben a korábbi évekhez viszonyítva, területileg országon belül például megyénként, Európán belül pedig országonként az adatokat. Ezeknek a kutatásoknak az eredményeképpen állítják össze a különböző baleset megelőzést szolgáló programokat. A követéses vizsgálat során pedig az időbeni összehasonlítás révén a beavatkozások eredményességét, hatékonyságát vizsgálják. A kapott

¹⁰⁵ Lásd például Budapesten a Múzeum körút problematikáját, ahol a kerékpáros szervezetek a kerékpáros létesítményért, a kerékpársávért, míg az Emberibb Parkolásért Mozgalom a várakozóhelyek kialakításáért küzd.

¹⁰⁶ NILSSON, Göran (2004): *Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety*. Doctoral thesis, Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund. p.2..

¹⁰⁷ Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.

http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 [2015.11.07.]

eredmények alapján, amennyiben szükséges, korrigálják vagy kiterjesztik a programot, beavatkozást. Ez a közlekedési balesetek megelőzésének „szabályozó köre”. Az adatok védelme a baleset-megelőzés területén elsősorban a balesetekre vonatkozó adatok „keletkezésének” helyén, a rendőrségnél jelenik meg. Az adatok a rendőrség informatikai rendszerén belül a Robotzsaru NEO rendszerben kerülnek rögzítésre. Csak a hozzáférési jogosultsággal rendelkező vihet fel adatokat, ezáltal visszakereshető, ellenőrizhető, mikor, ki, milyen adatot vitt fel a rendszerbe. Az adat megbízhatóságát erősíti, hogy az adat rögzítésének véglegesítését az illetékes parancsnok hagyja jóvá, az adat helyességének ellenőrzését követően. Az adattovábbítás is zárt rendszeren belül zajlik a Központi Statisztikai Hivatalhoz, ahol az eredmények közzétételéig szintén zárt informatikai rendszerben kerülnek feldolgozásra. Ezt követően már arra kell törekedni, hogy a feldolgozott baleseti adatokat minél szélesebb körben megismerjék, ezért az adatokat nyilvánossá, bárki számára hozzáférhetővé teszik. (Public Affairs) Kutatási adataim igazolják, hogy az egyes balesetekről szóló részletes információkat tartalmazó adathalmazt – szabályozott kereteken belül – hozzáférhetővé kell tenni a közútkezelők, kutatók számára.¹⁰⁸

2.1. AZ INFORMÁCIÓ SZOLGÁLTATÁSÁNAK PROBLÉMÁI

A közlekedési balesetek adatainak szolgáltatásának az Európai Unióban „A TANÁCS 1993. november 30-i 93/704/EK HATÁROZATA a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról” (továbbiakban EK) alapján történik, ami azonban eleve leszűkíti az adatok körét, mivel: „1. cikk 1. A tagállamok statisztikát készítenek azokról a közúti balesetekről, amelyek halállal vagy sérüléssel járnak, és amelyek saját területükön fordulnak elő.” Ezzel kizárja az adatok közül az anyagi kárral járó baleseteket, melyek a baleseti okkutatásban fontos információt szolgáltathatnak, például a tipikus szabályszegő magatartások, illetve szabályszegések köréről. Amennyiben a felek megegyeznek a helyszínen és közvetlenül rendezik a kár kifizetését, a baleset az okkutatók részére már nem is létezik. További problémát okoz az, hogy a hatályos jogszabályok alapján a hatóság

¹⁰⁸ JANKÓ Domonkos: *Kedvezőtlen tendenciák Budapest közúti baleseti helyzetében*(2013). In:, Közlekedéstudományi szemle, LXIV. évfolyam 5. szám, 2014 október, pp. 53-62

értékesítése csak akkor kötelező, „Ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott,”¹⁰⁹ ezáltal rögzítésre kerül a látencia kérdése.

2011 óta a CADaS az egyetlen elfogadott/támogatott adatbázis modell. A CADaS modell a CARE és a SafetyNet projekt szakértői által rögzített, balesetekkel kapcsolatos adatokat gyűjti egybe, kiegészítve az európai közlekedési balesetek elemzéseinek eredményeivel. A CADaS információi megbízható és pontos Európa szintű közlekedést érintő kutatásokat tesznek lehetővé.¹¹⁰

Azokban az esetekben lesz kiemelkedő fontossága a látenciának, amelyeket a baleset részesei nem tekintenek közlekedési balesetnek, pedig definíció szerint azok, és akár személyi sérüléssel is járhatnak, és nagy számban elő is fordulnak. Tipikusan ilyen a hatóságok felé nem jelentett személyi sérüléssel járó magános¹¹¹ baleset, amelyekre vonatkozóan a látencia miatt nem rendelkezünk pontos adatokkal.¹¹²

A másik fő gond az adatszolgáltatás esetében, hogy el kellett dönteni, a balesetet követően mennyi idő alatt kell a balesetre vonatkozó statisztikai adatokat rögzíteni. Ahhoz ugyanis, hogy az időszakos (legfőképpen az éves) statisztikákat el lehessen készíteni, nem lehet várni a felelősség megállapítására indított eljárások jogerős befejezéséig, ami akár évekig is elhúzódhat. A jelenlegi szabályozás értelmében a 30 napon belül meghalt személyek esetében beszélünk halálos közlekedési balesetről, ez alapján készül a statisztika. A rendőrség is 30 nap elteltét követő 10 napon belül küldi meg az adatokat, a statisztikai adatlapot a KSH-nak.¹¹³ Ez azonban azt jelenti, hogy az adatok szolgáltatása nem az eljárás végén történik, hanem az eljárás elején, amikor többnyire csak a helyszínen intézkedő rendőr által készített jegyzőkönyv adatai alapján lehet a statisztikai adatlapot elkészíteni.

¹⁰⁹ 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól 58.§

¹¹⁰ European Commission: Common Accident Data Set

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/cadas_glossary_v_3_6.pdf [2018.07.26]

¹¹¹ **EGYJÁRMŰVES VAGY „MAGÁNOS”** járműbalesetek **(900-as kódszám)** közé soroljuk a járművel, mint a közlekedés résztvevőjével „egymagában történő” baleseteket, függetlenül attól, hogy a balesetben más jármű is szerepet játszott oly módon, hogy a jármű megpróbálta elkerülni az ütközést, és ezért tért le az útról, ütközött szilárd tárgynak. KSH „ÚTMUTATÓ A SZEMÉLYSÉRÜLÉSEK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET statisztikai adatfelvételi lap kitöltéséhez”

¹¹² Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.

http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 [2015.11.07.]

¹¹³ Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.

http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 [2015.11.07.]

Bármennyire is jogszerű, szakszerű az intézkedés, és a rendőr a helyszínen rendelkezésre álló adatok alapján helyesen állapítja meg a balesethez vezető szabályszegést, nem minden adatot ismerhet meg a helyszínen. Ez adott esetben azt is eredményezheti, hogy a baleset elbírálásakor a bíróság, illetve a hatóság más szabályszegő magatartást jelöl meg a baleset okaként, mint amit a helyszínelő a jegyzőkönyvben megjelölt, és a statisztikai adatlapba beírt. Másrészt a KSH „*ÚTMUTATÓ A SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET statisztikai adatfelvételi lap kitöltéséhez*”¹¹⁴ alapján csak a baleset elsődleges okát kell feltüntetni, csak a feltételezett okozó részéről, és csak egy okot lehet megjelölni, a legnagyobb súllyal szereplő okot. Azaz ha a sebességtúllépés nem a legnagyobb súllyal szereplő szabályszegés, baleseti ok, akkor sem tüntetik fel baleseti oknak, ha a helyszínen megállapítják a sebességtúllépés tényét, pl. tachográf adataiból. Ez önmagában teljesen normális és helyes eljárás, de a sebességtúllépés szerepét a balesetekben azért torzítja. Elsődleges okként az okozó által elkövetett szabályszegést tekintjük, amely önmagában elegendő a baleset bekövetkezésének magyarázatához. A másodlagos ok lehet akár több tényező is, akár az okozó, akár a részes szabályszegése, magatartása, melyek önmagukban nem elegendők a baleset bekövetkezéséhez, az elsődleges okkal való kombinációja járul hozzá a baleset bekövetkezéséhez.¹¹⁵

Tovább árnyalja a képet, hogy a baleset okának általában csak a szakértői vélemény alapján jelölnek meg sebességtúllépést (legyen az abszolút, vagy relatív), a helyszínen többnyire az „elsődleges” szabályszegést állapítják meg. Ha tehát az elsőbbségre kötelezett az útkereszteződésben nem ad elsőbbséget a védett útvonalon közlekedő, de a megengedett sebességet túllépő járműnek, és összeütköznek, a baleset okának az elsőbbségi szabályok megszegését jelölik meg. Vizsgálni kell azonban azt a megállapítást, hogy az „*az elsőbbségre jogosult is felelős lehet a közúti balesetért, ha az a sebességtúllépéssel okozati összefüggésben következett be*”.¹¹⁶ A

¹¹⁴ „C) A BALESETET ELŐIDÉZŐ OKOK: A meghatározásánál megállapítandó az elsődleges ok, aszerint, hogy azok járművezetők, gyalogosok, utasok, a járművek műszaki hibájából, a pálya vagy a forgalomirányítás hibájából adódtak-e, illetve egyéb ok idézte elő a balesetet. A balesetet előidéző elsődleges **okként** minden esetben a **XI. táblában megjelölt feltételezett okozó által** elkövetett baleseti okot kell beírni. A baleseteket előidéző okok a borítólap belső oldalán vannak felsorolva, a kiválasztott baleseti okok kódszámait kell az üres kódkockába beírni. Amennyiben a baleset nem csak egy ok miatt következett be, akkor a nagyobb súllyal szereplő okot kell feltüntetni.”

¹¹⁵ VARGA Ádám: *A rendőrség közlekedésbiztonsági tevékenysége*. In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 5. szám, 1999.

¹¹⁶ A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának 6/1998 BJE határozata <http://kuria-birosag.hu/hu/joghat/61998-szamu-bje-hatarozat> [2017.07.11.]

sértett esetében tehát a statisztikai adatokban sok esetben nem fog szerepelni a sebességtúllépés, pedig még ha a baleset bekövetkeztében nincs is szerepe (a megengedett legnagyobb sebességgel történő haladás esetén is bekövetkezett volna a baleset), a baleset kimenetelét, súlyosságát nagyban befolyásolhatja. Ugyanez a helyzet az okozói oldalról is fennállhat, például egy előzés során bekövetkezett baleset okaként az előzés szabályainak megszegése lesz megjelölve, pedig az előzések során bekövetkező baleseteknél a sebességtúllépés is megjelenhet okként, ami a baleset súlyosságában döntő tényező lehet.

Mint korábban az 1.4 fejezetben bemutattam, a rendőri közlekedésrendészeti feladatok közül a sebesség-ellenőrzés az egyik legvitatottabb intézkedés a társadalom számára. Mivel a fent említett okok miatt a balesetek okának ugyan az esetek 30% körül jelölik meg a sebesség túllépést, ez azonban döntő többségében relatív sebesség túllépés, azaz a járművezető járművével nem lépte túl az adott útszakaszra megengedett legnagyobb sebességet, de nem az időjárási, látási, forgalmi, útviszonyoknak megfelelően közlekedett. Az abszolút sebességtúllépés csak a balesetek nagyjából 1%-a esetében jelenik meg a statisztikai mutatókban, ami a közvélemény számára nem teszi elfogadhatóvá a szakemberek és a rendőrség által kiemelten kezelt sebesség-ellenőrzéseket. A közlekedők leginkább a sebességhatárok növelését szeretnék, a közúti közlekedés biztonsága szempontjából azonban jelenleg nem indokolt a sebesség-határok általános emelése, legfeljebb a sebesség útkiépítettség függő emelése lehet elfogadható.¹¹⁷ A szakemberek, a hatóság feladata, hogy a baleset-megelőzés során kiemelt hangsúlyt fektessenek a tömegtájékoztatásra, hogy a közlekedőkkel megértessék ezeket az összefüggéseket, el tudják fogadtatni a megelőzés érdekében hozott sebesség korlátozásokat, a sebesség ellenőrzést, és nem szabad megelégedni azzal, hogy a közlekedési szakemberek helyesen értelmezik a közlekedés sebességével összefüggő adatokat.

2.2. MÉRŐSZÁMOK KIALAKÍTÁSA

A közúti közlekedés biztonságát legjobban a súlyos sérüléssel, illetve halállal járó balesetek számával jellemezhetjük. Egy országon belül, ahol a lakosság számának változása nem túl jelentős rövid távon, időben jól követhetőek a

¹¹⁷ HOLLÓ Péter: *Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról*. In: Magyar Tudomány 2008. évi 2. szám <http://www.matud.iif.hu/08feb/06.html> [2015.11.10.]

változások, hiszen a lakosság számának alakulását és a közlekedési baleseteket statisztikailag nyilvántartják. A baleseti okkutatók ezeknek a számoknak a változása alapján tudják vizsgálni, hogy a bevezetett jogszabályi közlekedésbiztonsági, forgalomtechnikai, technikai módosítások kedvezően vagy kedvezőtlenül hatottak a közlekedés biztonságára. Ilyen volt például a 2002. év, ahol az átlagsebesség növelése jelentősen rontotta a halálos balesetek statisztikáját Magyarországon, míg az 1993-as módosítás, amikor csökkentették a sebességhatárokat, kedvezően hatott a baleseti statisztikákra.

Azonban csak a halálesetek számával nem lehet jellemezni a közlekedésbiztonságot,¹¹⁸ például nem lehet összehasonlítást tenni csak a halálesetek alapján Magyarország illetve Németország között. Szükség volt egy másik mérőszámra, ami az országok közötti összehasonlítást is lehetővé teszi. Ez a mérőszám az egymillió lakosra vetített halálesetek száma lett. Ezzel már jobban össze lehetett hasonlítani a különböző országok közlekedési helyzetét, de ez a mérőszám sem tökéletes, hiszen ezt a számot erősen befolyásolja az adott ország motorizációs szintje, úthálózatának hossza és minősége. Abban az országban, ahol ezer lakosra vetítve jóval magasabb a járművek száma, hosszabb, illetve korszerűbb az úthálózat, sokkal többen és sokkal többet fognak a közúton közlekedni, ami azt is eredményezheti, hogy több lesz a baleset, ezen belül a halálos baleset. Ezért szükség volt egy még pontosabb mérőszám kialakítására, ami az egymillió futott kilométerre eső halálesetek száma.¹¹⁹ Ebben az esetben azonban van egy bizonytalansági tényező, ami nem más, mint maga a futott kilométer. Erre vonatkozóan az úthálózat kihasználtságának alapján, az elfogyasztott üzemanyag mennyisége alapján csak következtetni lehet.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni az egyéb teljesítménymutatókat sem, amelyek mérik a járművezetők szabálykövetési szintjét, mint például a passzív biztonsági rendszerek (pl. biztonsági öv) használatának arányát.¹²⁰

2.3. AZ ADATOK ÖSSZEHASONLÍTHATÓSÁGA

¹¹⁸ HOLLÓ Péter: *A közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókról*. In: *Közlekedésbiztonság*, 2011. évi 3. szám p. 32.

¹¹⁹ NILSSON, Göran (2004): *Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety*. Doctoral thesis, Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund. p.1

¹²⁰ HOLLÓ Péter: *A közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókról*. In: *Közlekedésbiztonság*, 2011. évi 3. szám p. 32.

Az adatok értelmezéséhez, elemzéséhez a baleseti okkutatásban elengedhetetlen feltétel, hogy a keletkezett adatok kategorizálhatóak, összehasonlíthatóak legyenek. Az EK határozat szerint ez a halálos s a súlyos sérüléssel járó közti közlekedési balesetknél az alábbi definíció alapján történik az uniós adatbázisban: *„Ezen irányelv alkalmazásában "halállal vagy sérüléssel járó baleset" bármely olyan összeütközést jelent a közutat használók között, amiben legalább egy, a forgalom számára rendszerint nyitott közúton mozgásban lévő jármű vett részt és ez a közutat használó egy vagy több személy halálával és/vagy sérülésével jár.”*¹²¹ Ettől azonban a magyar szabályozás részben eltér, kiterjeszti a fogalmat, mivel a közlekedési balesetet az eredménytől függetlenül a közforgalom elől el nem zárt magánúton is értelmezi mind a KRESZ-ben¹²², mind a Btk-ban.¹²³

A következő probléma az időbeni összehasonlíthatóság kérdése. Az egyik ilyen tényező az adatok időbeni vizsgálatakor, hogy 1976-ban megváltozott a balesetben meghalt személyek adatainak felvétele, mivel 1976-ig az számított a balesetben elhunyt személynek, aki a balesettel összefüggésben a balesetet követő 48 órán belül elhunyt, míg 1976-tól ez az idő a balesettel összefüggésben 30 napon belül meghalt személyekre vonatkozik.¹²⁴ Mivel 1976-ot követően évekig mindkét adatot regisztrálták, a kutatók meghatároztak egy ún. korrekciós tényezőt, ami 1,2 lett, azaz az 1976 előtti balesetben meghalt személyek számát ezzel a tényezővel kell megszorozni, hogy az újfajta rendszerben felvett adatokkal összehasonlíthatóak legyenek, megjelent tehát a folytonosság elve, a nyomon követés és elemzés elve.

A másik ilyen nagy változás az ittas járművezetők által okozott balesetek esete, ahol a korábbi Büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény az ittas járművezetés esetén a befolyásoltságot határozta meg a büntethetőség feltételének, amit a hatóságnak kellett bizonyítani. Az új Büntető törvénykönyvben¹²⁵ az ittas járművezetés büncselekmény újfajta módon került megfogalmazására. Nem köti a befolyásoltsághoz az ittasság megállapítását, hanem elég, ha az elfogyasztott alkohol mennyiség elégséges a 0,50 gramm/liter ezrelék véralkohol-koncentráció kialakításához. Az új szabályozás tehát szigorúbb, a hatóságok számára is

¹²¹ A TANÁCS 1993. november 30-i 93/704/EK HATÁROZATA a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról.

¹²² 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól 1.§

¹²³ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről 240. § (1)

¹²⁴ HOLLÓ Péter: *A hazai közúti biztonság helyzete a kutató szemével*. In: Közlekedéstudományi Intézet. <http://www.kti.hu/index.php/news/356/537/A-hazai-koezuti-biztonsag-helyzete-a-kutato-szemevel> [2015.11.11.]

¹²⁵ 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről

könnyebben bizonyítható, a bíróság részére pedig egyértelműen értelmezhető.¹²⁶ Viszont a balesetek adatainál ez jelentős változás, amit a statisztikai feldolgozás során figyelembe kell venni, hiszen az új szabályozás előtti adatokat nem lehet a szabályozás utáni adatokkal azonos módon értékelni.

Hasonlóan problémás a súlyos személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek számának meghatározása, mivel az Unióban nem egységes a súlyos sérült fogalma. Van, ahol a kórházi tartózkodás időtartamához kötik (pl. Lengyelországban 7 nap, a legtöbb tagországban 24 óra), vagy a sérülés típusához (Svédország), esetleg a munkaképtelenséghez (Ausztria). Ezért is a közúti közlekedés biztonságának nemzetközi összehasonlításában a közúti közlekedési balesetben meghaltak számát használják, mert ennek a számnak a megállapításában többnyire egységes a gyakorlat.¹²⁷

¹²⁶ MAJOR Róbert: *Újra az ittas vezetésről, avagy a jogalkotó szándéka töretlen a deliktum elleni küzdelemben.* In: Belügyi Szemle, 2014. 62. évfolyam 3. szám, pp 83-91.

¹²⁷ HOLLÓ Péter – KISS Diána Sarolta: *Fókuszban a súlyos sérülések.* In: Közlekedéstudományi Szemle, LXIV évfolyam 2. szám, 2014 április, pp. 57-64.

3. A JÁRMŰVEK SEBESSÉGÉNEK HATÁSA A BALESETEKRE, A POWER-MODELL

A járművek sebessége egyaránt összefügg a baleset bekövetkezésének valószínűségével, és a baleset súlyosságával. Az abszolút sebességtúllépés, azaz a gyorshajítás pedig jelentősen növeli a baleseti kockázatot, és amellett, hogy fokozott baleseti kockázatot jelent, baleset esetén növeli a súlyos, illetve halálos sérülések valószínűségét.¹²⁸ A gyorshajítás egyike a közúti közlekedés legfőbb problémáinak, melyek a sebességtúllépés, ittas vezetés, passzív biztonsági eszközök használata.¹²⁹ „A balesetek, de különösen a halálos kimenetelű balesetek „ösellensége” a gyorshajítás.”¹³⁰

A közlekedés biztonságára azonban számos tényező hat a fenti hármason kívül. Az időjárás, az úthálózat kiépítettsége, minősége, a járműállomány összetétele, életkora, a forgalom sűrűsége, a futásteljesítmény. Ezek a tényezők, paraméterek folyamatosan változnak, s együttesen hatnak a közlekedésbiztonságra. Ezért nehéz csak egy mutató alapján vizsgálni, hogy a változása hogyan hat a biztonságra, azonban abban minden kutató egyetért, hogy a közlekedés biztonsága és a sebesség között van összefüggés, sőt, a közlekedés sebessége és a balesetek között erős összefüggés van.¹³¹ A forgalomszervezés során a szakemberek meghatározzák azt a sebességet, amivel az egyes járművekkel biztonságosan lehet közlekedni. Gondoskodni kell azonban arról, hogy a forgalomszervezés legfontosabb szempontja, a biztonság mellett a forgalom gyorsasága is kellő hangsúlyt kapjon.

A hazai közúti biztonsági felülvizsgálatok során megtörtént balesetek elemzésével világítanak rá a kockázatokat rejtő vagy rejthető helyszínekre, út és környezeti kialakításokra. Amennyiben a megállapítások alapján változtatásra van szükség a közlekedés–biztonság érdekében, be kell avatkozni.¹³²

¹²⁸ NOVOA, Ana M – PEREZ, Katherine – SANTAMARINA-RUBIO, Elena – MARI-DELL’OLMO, Marc – TOBIAS, Aurelio : *Effectiveness of speed enforcement through fixed speed cameras: a time series study*. <https://injuryprevention.bmj.com/content/16/1/12> [2018.05.04.]

¹²⁹ GÉGÉNY István: *A közúti közlekedésbiztonság kiemelt kockázati tényezői*. In: Baleset-megelőzés, 2009. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=178> [2017.05.15.]

¹³⁰ IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendszet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszere*. In: Rendészeti Szemle, Tanulmányok a rendészeti stratégiához, 2010 különszám, pp. 217-247.

¹³¹ FINCH, D.J.- KOMPFFNER, P.- LOCKWOOD, C.R. – MAYCOCK, G.: *Speed, Speed Limits an Accident*. In: Safety Research Centre Transport Research Laboratory, Crowthorne, 1994. ISSN 0968-4093

¹³² HAMZA Zsolt – HÓZ Erzsébet – Dr. TÖRÖK Árpád: *M2-es autópályán közúti biztonsági*

A Nemzetközi Közlekedési Fórum (The International Transport Forum) 2018-ban közzétette a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) közlekedés-biztonsággal foglalkozó tagozatának (International Traffic Safety Data and Analysis Group) kutatási jelentését, amelyben a sebesség és a baleseti kockázat összefüggéseit tárták fel az egyes tagországok kutatási jelentéseiben (a magyar jelentést Holló Péter készítette). Minden esettanulmány erős kapcsolatot jelzett a sebesség és a balesetek száma között, minden esetben nőtt a balesetek száma, ha nőtt a sebesség. Nem volt olyan tanulmány, ami ennek az ellenkezőjét bizonyította volna, azaz ha nőtt a sebesség, csökkent volna a balesetek száma. A tanulmány egyik fő javaslata, hogy a sebességet úgy kell szabályozni, csökkenteni, hogy az egyes úttípusokon közlekedő különböző járművek közötti sebességkülönbség csökkenjen.¹³³

Az Európai Bizottság adatai szerint a gépjárművezetők nem tisztelik a forgalomszervezés által megállapított sebességet, mintegy 40-50%-a hajt a megengedett sebességnél gyorsabban, 10-20%-a pedig több mint 10 km/h-val lépi túl a sebességkorlátozást.¹³⁴ Ennek egyik oka lehet, ha a közlekedők szerint a megállapított sebességhatár indokolatlanul alacsony. A járművezetők gyakran nem a megengedett legnagyobb sebességet jelző tábla, vagy szabály szerint közlekednek, hanem inkább az eléjük táruló út látványa szerint választanak sebességet.¹³⁵ Ez a közlekedők részéről többnyire szubjektív vélemény, de a közlekedő ez alapján fogja megválasztani a haladási sebességét. Az alagutakban történt magas baleseti számok miatt Kínában kísérletek folynak például annak megállapítására, hogy optikai trükkökkel csökkenteni tudják-e a járművek sebességét alagutakban azzal, hogy megfelelő mintákkal olyan érzetet lehet a sofőrökben kelteni, hogy túl gyorsan hajtanak.¹³⁶

A biztonságot szem előtt tartva kerülni kell a túlzottan alacsony sebességhatár megállapítását. Hogy mi a túlzottan alacsony, azt azonban kutatásoknak, elemzéseknek kell megelőznie, nem elég pusztán a közlekedők elégedetlensége. A

felülvizsgálata (KBF) 1. rész. In:

http://epa.oszk.hu/03000/03006/00002/pdf/EPA03006_ktsz_2016_2_65-74.pdf [2017.06.24.]

¹³³ International Transport Forum: *Speed and crash risk*

¹³⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding_hu [2017.06.19.]

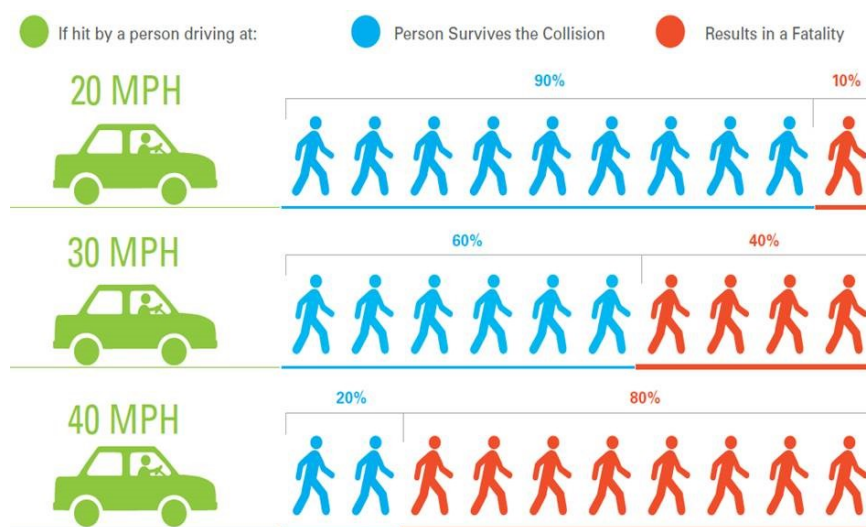
¹³⁵ IVÁN Gabriella – KOREN Csaba: *Lakott terület vagy külterület? Hogyan érzékelik az Úthasználók az átmeneti zónákat?* In: Közlekedéstudományi Szemle, LXIV évfolyam 2. szám, 2014 április, -pp. 4-16.

¹³⁶ Optikai trükk a gyorshajtók ellen, <http://www.tmkronika.hu/hirek/optikai-trukk-a-gyorshajtok-ellen> [2018.09.04.]

közlekedési környezet kialakítása például útkereszteződésekben olyan kell, hogy legyen, hogy az a járművezető számára egyértelmű legyen, mert ekkor a kereszteződést megközelítő járművek sebességének szórása kisebb, és a sebességek homogén eloszlása csökkentheti a baleseti kockázatot.¹³⁷

Egyes kutatásokban annak a lehetőségét is megvizsgálták, hogy a sebességhatárok betartását külső beavatkozással kényszerítsék a járművezetőre, egy olyan rendszerrel, ami automatikusan limitálja a jármű sebességét az úton érvényben lévő sebességhez. A kutatás kimutatta, hogy a kötelező külső sebesség korlátozó (External Vehicle Speed Control-EVSC) használata hatékonyabb a balesetek megelőzésében, mint az önkéntes sebességkorlátozás.¹³⁸ Ennél még nagyobb ugrás az önvezető járművek megjelenése, mivel ezek a járművek a közlekedési szabályoknak megfelelő közlekedésre lettek programozva.

A közlekedés legvédtelenebb résztvevői a gyalogosok, melyet sajnos a kutatás során talált magas halálozási számok is mutatnak. A kutatások szerint az 50 km/h feletti elütési sebesség esetén gyakorlatilag 100% az esélye a fej és medencesérülésnek, mert ekkor már a gyalogos az elütés következtében eléri a jármű (eseteinkben személygépkocsi) szélvédőjét, és általában a fejsérülések következményei a legsúlyosabbak.¹³⁹



1. ábra: A sebesség szerepe a gyalogos elütések során kialakuló sérülésekben

¹³⁷ IVÁN Gabriella – KOREN Csaba: *Lakott terület vagy külterület? Hogyan érzékelik az Úthasználók az átmeneti zónákat?* In: Közlekedéstudományi Szemle, LXIV évfolyam 2. szám, 2014 április, pp. 4-16.

¹³⁸ CARSTEN, Oliver – FOWKES, Mark: *External Vehicle Speed Control: Executive Summary of Project Results*. In: Institute for Transport Studies, University of Leeds, 2000

¹³⁹ MELEGH Gábor: *Gépjárműszakértés*. In: Bp.: Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft., 2004. p.201. ISBN 963 9005 66 5

Az Egyesült Államokbeli San Francisco-ban meghirdetett Vision Zéro programban azt szeretnék elérni, hogy 2024-re senki ne haljon meg a város útjain közlekedési balesetben. A program kulcseleme, hogy meggyőzze a járművezetőket az alacsonyabb haladási sebességgel való közlekedésről. Bemutatják, miért fontos ez például a gyalogos elütéseknél. Az ábra szerint a 20 mph/h (30 km/h) sebességgel történő gyalogoselütések esetében az elütött gyalogosok 10 százaléka hal meg, míg a 30 mph/h (48 km/h) sebességnél ez a szám már 40százalék, 40 mph/h (64 km/h) sebességnél pedig már 80 százalék (1. ábra).¹⁴⁰ Ez a tájékoztatás hasznos lenne a magyar járművezetők részére is, mert az „élelmes”, éppen a „traffihatár” alatt (lakott területen 66-67 km/h) közlekedő jármű esetében az elütött gyalogosnak már csak nagyjából 20 százalék az esélye a túlélésre.

Egy gyalogoselütés – melyben egy személygépkocsi ütötte el a gyalogost – vizsgálatával kapcsolatban a kutatások eredményeit az alábbiakban foglalták össze: *„A gyalogos-elütési kísérletek és balesetek orvosi és műszaki tapasztalatai szerint az 53-58 km/h közötti sebességgel való elütéskor a balesetben szereplő jármű orrformájához hasonló gépkocsiknál a fejsérülés - a kb. 150 g gyorsulás és az igen rövid behatási idő miatt – az elviselhetőség mértékét jelentősen meghaladja. Az értékelt esetek 45%-ában az ütközés azonnali halált okozott. Az adott sebességű ütközésnél további 50% annak a valószínűsége, hogy az elszenvedett sérülések komplex módon vezetnek halálos eredményhez. Igen gyakori a két napon belüli elhalálozás. Mindössze 5% annak a valószínűsége, hogy adott elütéstől "csupán" súlyos, életveszélyes sérülés keletkezzék.”*¹⁴¹ Ez azt jelenti, hogy a lakott területen belül éppen csak a gépkocsik részére megengedett 50 km/h felett közlekedő járművek a gyalogosra már potenciálisan halálos fenyegetést jelentenek.

A fő kérdés továbbra is az, meg lehet-e győzni a közlekedőket, hogy a sebességhatárok, korlátozások az ő biztonságukat szolgálja. Az önkéntes jogkövetés, a megfelelő közlekedési morál kialakításához szükség van annak igazolására, hogy a közlekedésbiztonság és a sebesség között szoros összefüggés van. Az átlagsebesség növelése (vagy éppen csökkentése) a kutatások szerint kimutatható változást eredményez, főként a halálos közúti balesetek számának alakulásában.

¹⁴⁰ Vision Zero: Spreading the Word About Safer Streets in SF. <https://www.sfmta.com/blog/vision-zero-spreading-word-about-safer-streets-sf>[2017.12.17.]

¹⁴¹ MELEGH Gábor – NAGY Imre: *Egy gyalogoselütés vizsgálata*. In: Belügyi szemle, 1985. évi 11.szám pp.110-113 ISSN 0133 - 6738

A nemzetközileg is elismert Nilsson féle Power-modell szerint a sebességhatárok változása és a halálos baleset közötti összefüggést az alábbiak szerint írja le: a baleseti halottak száma az átlagsebesség változásának negyedik hatványa szerint módosul (a halálos balesetek változtatás utáni száma = a halálos balesetek változtatás előtti számának és az átlagsebesség változás negyedik hatványának szorzata).¹⁴²

$$Y_1 = \left(\frac{v_1}{v_0}\right)^4 Y_0$$

Egy példán bemutatva: amennyiben az átlagsebesség 10 %-kal növekedik, a közlekedési balesetekben meghaltak száma 4 %-kal lesz magasabb. $(1,14 = 1,4641)$.¹⁴³

Norvégiában a modell felülvizsgálatában már azt állapították meg, hogy a modell alábecsüli a sebesség hatását a halálos baleseteknél, bár eltérő mértékben lakott területen belül illetve kívül. A változás függ a kezdő sebességtől, lakott területen kisebb, mint lakott területen kívül, alacsonyabb sebességről indulva kisebb a változás mértéke. Arra a következtetésre jutottak, hogy a sebességhatárok szükségesek, mert a járművezetők a sebesség megválasztásakor gyakran figyelmen kívül hagyják azt a tényt, hogy az észlelés tekintetében a magasabb sebességhez magasabb hibázási lehetőség párosul, a járművezetők vezetők egyéni preferenciái pedig eltérőek a biztonságos közlekedési sebességet illetően. A kutatás eredményeként a sebesség megmarad fontos rizikófaktornak, szinte bármely más rizikófaktornál nagyobb mértékben befolyásolja a balesetek számát és a baleseti sérülések súlyosságát. A modell elfogadott és adekvát mutatója a sebesség változás és a közlekedésbiztonság változása közötti kapcsolatnak.¹⁴⁴

Rune Elvik saját kutatása alapján tovább pontosította a Power-modellt, mely szerint a balesetek gyakorisága és súlyossága lakott területen kívül jobban függ az átlagsebesség változásától, mint lakott területen belül. Ez a modell lett az exponenciális modell. Fő következtetése: a baleseti kockázat és a balesetek/sérülések

¹⁴² NILSSON, Göran (2004): *Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety*. Doctoral thesis, Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund.

¹⁴³ HOLLÓ Péter: *Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról*. In: Magyar Tudomány 2008. évi 2. szám ISSN 0025-0325 <http://www.matud.iif.hu/08feb/06.html> [2015.11.10.]

¹⁴⁴ ELVIK, Rune: *The Power Model of the relationship between speed and road safety*, In: The Research Council of Norway, Oslo 2009 ISBN978-82-480-1001-2

súlyossága nem csupán az átlagsebesség változás mértékétől, hanem konkrét értékétől, szintjétől is függ.¹⁴⁵

A Magyarországon elvégzett kutatás szintén igazolta a Power-modell létjogosultságát, bár Magyarországon a halálesetek számának változása a lakott területen belüli sebességváltoztatásra volt érzékenyebb.¹⁴⁶ A Power-modell magyarországi alkalmazásával Mocsári Tibor Magyarországon is igazolta, „*hogymind az átlagsebességek értékének szignifikáns csökkenése és a személy sérüléssel járó balesetek számának számszerű csökkenése között korreláció van.*”¹⁴⁷

Egy Angliában folytatott vizsgálat szerint is fontos szerepe van a sebesség és a balesetek számának alakulásában az út vonalvezetésének is. Négy útvonaltípus csoportot határoztak meg, és ezekben a csoportokban vizsgálták (lakott területen kívül) a baleseti számok alakulását a sebesség függvényében. Az eredmény szerint minél nagyobb sebességgel haladt egy adott jármű az utakon, bármelyik útvonaltípuson, annál valószínűbb volt a baleset bekövetkezésének esélye.¹⁴⁸

Egy adott útvonalon a sebességparamétert, ami jelentheti az átlagos sebességet és az ettől eltérő sebességtúllépést is, erősen befolyásolja a sebességhatár, a forgalom, az út geometriája, a közlekedés változó tényezői, mint például a sebességtúllépők aránya, a torlódások jellege. A sebességparaméter pedig hatással van az adott úton a balesetek számnak alakulásában. Az Európai Unióban a hasonló besorolású utak homogén csoportba foglalhatók, mely csoportokban a sebesség és a balesetek száma közötti kapcsolatban hasonlóságok mutathatók ki.¹⁴⁹

Ha az út kialakítása, geometriája jó minőségű, a járművezetők hajlamosabbak magasabb sebességgel közlekedni, nem törődve sebességhatárral. Minél közelebb van egymáshoz az adott útvonalra a megengedett sebesség és az a sebesség, amit az út kialakítása lehetővé tesz, annál kevésbé hajlamosak a járművezetők a sebességtúllépésre. Ha a különbség kisebb, mint 6-12 mérföld/óra (9,6-19,2 km/h), akkor a járművezetők jobban hajlandóak elfogadni a sebességhatárokat, mintha a

¹⁴⁵ HOLLÓ Péter: A közúti közlekedésbiztonság néhány aktuális kérdése, In: Közlekedéstudományi Szemle, 2017. LXVII. évf. 1. szám.

¹⁴⁶ MOCSÁRI Tibor: Az átlagsebesség-balesetszám összefüggés vizsgálata hazai számok alapján, In: Útügyi lapok 2013. évi 1. szám
http://epa.oszk.hu/02300/02390/00001/pdf/EPA02390_utugyi_lapok_2013_1_04.pdf [2016.12.03.]

¹⁴⁷ MOCSÁRI Tibor: A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára, doktori értekezés, 2012

¹⁴⁸ TAYLOR, M C – BARUYA, A – KENNEDY, JV: The relationship between speed and accidents on rural single-carriageway roads.-In: TRL Report TRL511, ISSN 0968-4107

¹⁴⁹ A. BARUYA: Speed-Accident Relationship on European Roads, In: 9th International Safety Conference Road Safety in Europe, Bergish Gladbach, 1998

különbség ennél magasabb. A megengedett sebességhatáron belüli átlagsebesség növekedés kevésbé hat a balesetek számának növekedésére, mint a sebességhatár feletti sebességváltozás.¹⁵⁰

Nem csak önmagában a sebességtúllépés, hanem a sebességtúllépésnek a többi, a forgalom áramlásának megfelelő sebességgel közlekedő sebességétől való eltérése is befolyásolja a baleset bekövetkeztének valószínűségét.¹⁵¹

Az Európai Unió tagállamaiban nem egységes a járművek részére az utakra meghatározott megengedett legnagyobb sebesség. Törekvések vannak arra, hogy Unió szinten bizonyos járműveknél meghatározzák a megengedett legnagyobb sebességet. Az Európai Parlament és a Tanács 2002/85/EK irányelve (2002. november 5.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló 92/6/EGK tanácsi irányelv módosításáról már nem csak a N3 kategóriájú nehéz tehergépkocsikat kell ellátni sebességkorlátozó készülékkel, hanem az M2 kategóriájú gépjárművekre, az 5 tonnánál nagyobb, de legfeljebb 10 tonna legnagyobb tömegű M3 kategóriájú járművekre és az N2 kategóriájú járművekre.¹⁵² A szállításban az egyik legfontosabb tényező, hogy az utas, vagy az áru mennyi idő alatt ér a felhasználási helyére, azaz a gyorsaság. Magyarországon sajnos naponta tapasztalható, hogy az egyébként az irányelvben meghatározott értékre beállított (90 km/h) sebességkorlátozó berendezéssel felszerelt járművek bőven nem csak az adott útra megengedett legnagyobb sebesség felett közlekednek, hanem a sebességkorlátozó készülékre beállított érték felett.

Máltán 2017-ben a közlekedéssel foglalkozó miniszterek részvételével tartott közlekedésbiztonsággal foglalkozó találkozó eredményeként kiadtak egy deklarációt, melynek egyik fontos megállapítása, hogy a gyorsajtás, az ittas vagy drogos

¹⁵⁰ GARBER, Nicholas J. – GADIRAU, Ravi: *Speed Variance and Its Influence on Accidents*, -In: AAA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY 1988

¹⁵¹ FINCH, D.J. – KOMPFFNER, P. – LOCKWOOD, C.R. – MAYCOCK, G.: *Speed, Speed Limits and Accident.*, In: Safety Research Centre Transport Research Laboratory, Crowthorne, 1994. ISSN 0968-4093

¹⁵² 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról

2.§ (9) b) „M2 járműkategória”: legfeljebb 5 t megengedett legnagyobb össztömegű autóbuszok,

c)⁴⁰ „M3 járműkategória”: több, mint 5 t megengedett legnagyobb össztömegű autóbuszok és trolibuszok,

d) „N1 járműkategória”: legfeljebb 3,5 t megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsik és vontatók,

e) „N2 járműkategória”: több, mint 3,5 t, de legfeljebb 12 t megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsik és vontatók,

f) „N3 járműkategória”: több, mint 12 t megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsik és vontatók,

állapotban történő vezetés mellett az Unióban a vezetésre alkalmatlan állapot, fáradtság is a balesetek fő okai. Kiemelték, hogy azokon a magas rizikójú helyeken, ahol emberek dolgoznak, játszanak, kerékpároznak, a megengedett sebességet 30 km/h-ra kell csökkenteni.¹⁵³

Már a bemutatott kutatások alapján is igazolható, hogy a sebesség és a bekövetkezett balesetek között szoros összefüggés.

¹⁵³ Valletta Declaration on Road Safety, 29 March 2017 Valletta
https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf
[2017.08.21.]

4. MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁGI HELYZETE, EURÓPAI UNIÓS ÖSSZEHASONLÍTÁS

Az Unió tagállamok helyzete jelentősen eltér egymástól, mind az úthálózat kiépítettségében, a járműállományban, de a közlekedésbiztonság terén is. Felmerül azonban a kérdés, hogy ezeken a tényezőkön kívül pusztán a sebességekre vonatkozó eltérő szabályozások és a baleseti adatok között felfedezhető-e bármilyen összefüggés.

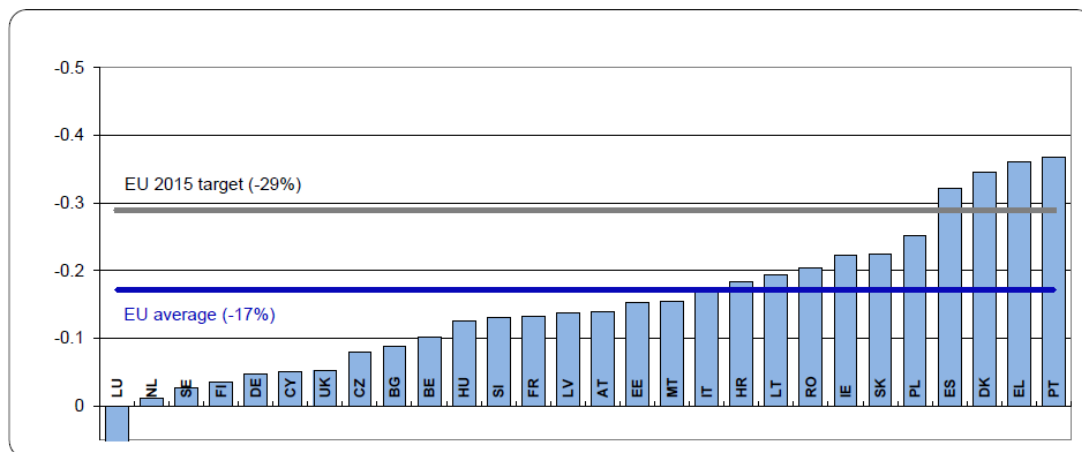
A közlekedésbiztonság egyik legfontosabb mutatója a közlekedési balesetekben elhunytak száma. Az összehasonlíthatóság érdekében az egymillió lakosra vetített közúti balesetben elhunytak számát tesszük közzé az Európai Unióban. Ezzel az egyes tagállamok közlekedésbiztonsági helyzete összehasonlíthatóvá válik, hiszen önmagában a közúti balesetekben elhunytak száma pl. Németország és Málta esetében értelmezhetetlen lenne a lakosság számának jelentős eltérése miatt. Ezért azt vizsgáltam, hogy az egymillió lakosra vetített közlekedési balesetben elhunytak száma (ezt használtam közlekedésbiztonsági mutatóként), és a tagállamban megengedett legnagyobb sebesség között kimutatható-e összefüggés. Annak ellenére, hogy az egyes országok eltérő úthálózattal, járműállománnyal ellenőrzési eszközökkel, módszerekkel rendelkeznek, a Power-modell alapján az a hipotézis, hogy van összefüggés a megengedett sebességek és a közlekedésbiztonsági mutató között, tehát az alacsonyabb sebességhatárok alacsonyabb halálozási rátát eredményeznek.

4.1. AZ UNIÓS CÉLOK ÉS AZOK TELJESÜLÉSE

Az Unió Fehér könyv a 2010-2020 közötti időszakra a közúti balesetben meghaltak számának feleződését irányozta elő. Ezt 2015-ig, az általam vizsgált időszakig 29 százalékos csökkenéssel tartja elérhetőnek. Sajnos ez a csökkenés nem következett be, a csökkenés átlaga az Unióban 17 százalék volt, elsősorban a 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett megtorpanás miatt. A csökkenés, a kedvező tendencia 2016-ban folytatódott a 2015-ös évhez képest 2,3 százalékos csökkenéssel. Az Unióban közlekedési balesetekben elhunytak száma 2001-es évben (mint bázisév), illetve 2010 óta a 10. táblázatban található adatok szerint alakult.

Év	2001	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Halottak száma	54900	31,500	30,700	28,243	26,000	26,000	26,100	25500

10. táblázat Az Európai Unióban közlekedési balesetben meghalt személyek száma



2. ábra Az Európai Unióban közlekedési balesetben meghalt személyek száma változása¹⁵⁴

Az egyes tagállamok csökkenési rátáját mutató ábrán (2. ábra) látható, hogy a tervezett csökkenést (EU 2015 target-cél) összesen négy tagállam érte el. Bár igaz, hogy a jobb közlekedésbiztonsági helyzetben lévő országokban, ahol alacsony az egymillió lakosra eső közlekedési balesetben elhunytak száma (az EU átlag 51 fő/millió lakos), nehezebb még jobb eredményt elérni, mégis két ország, Dánia (33 fő/millió lakos, -30%,) és Spanyolország (35 fő/millió lakos, -32%,) a legnagyobb csökkenést elérő országok között van. Az uniós átlag alatt lévő országok közül Görögország 72 fő/millió lakos, -36%,) és Portugália (59 fő/millió lakos, -37%,) érte el a csökkenés tervezett mértékét. A csökkenés mértéke jellemzően a jobb közlekedésbiztonsági országokban nem érte el a tervezett mértéket, és húzta le az uniós átlagot (EU average-átlag). Meg kell azonban jegyezni, hogy a tagállamok lakosságának számát és az elhunytak számát ennél az összesítésnél nem arányosították, azaz a legrosszabbul teljesítő Luxemburg esetében 2010-ben 32 fő halt meg, 2015-ben 36 fő (+ 4 fő), ami 13 százalékos növekedés, a legjobban teljesítő Portugáliában 2010-ben 937 fő halt meg, 2015-ben pedig 593 fő (-344 fő), ami 37 százalékos csökkenés. Az elhunytak számának csökkenésében azonban Lengyelország járt az élen, bár csak 25 százalékos csökkenést ért el, 2010-ben 3908

¹⁵⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/trends_figures.pdf [2017.06.20.]

fő halt meg, 2015-ben 2938 fő, azaz 970 fővel kevesebben haltak meg Lengyelország útjain 2015-ben, mint 2010-ben.

4.2. AZ UNIÓS TAGÁLLAMOK SEBESSÉGHATÁRAI ÉS A KÖZLEKEDÉS-BIZTONSÁG ÖSSZEFÜGGÉSEI

Az Európai Unió tagállamait az egymillió főre vetített közlekedési balesetben meghaltak száma szerinti sorrendben megvizsgáltam, hogy az egyes országokban mekkora a megengedett sebesség, és mennyi az egymillió főre vetített közlekedési balesetben meghaltak száma. Magyarország ebben a sorrendben a 18. (66 fő/egymillió lakos), azaz a hátsó harmadban helyezkedik el, az uniós átlagtól (52 fő/egymillió lakos) jelentősen lemaradva (a kutatás során vizsgált 2015. év adatai).

A magyar közlekedésbiztonsági mutatónál rosszabb mutató tíz ország közül Csehországban, Görögországban, Lengyelországban, Romániában, Bulgáriában, Horvátországban és Litvániában, azaz hét országban a magyar sebességhatárokkal csak legfeljebb azonos és annál magasabb sebességhatárok (főként tehergépkocsik esetében) vannak érvényben. Ez azt jelenti, hogy a vizsgált járműkategóriák esetében ezekben az országokban sehol sincs alacsonyabb sebességhatár, viszont van magasabb sebességhatár. A három további országban, Belgiumban, Cipruson és Lettországban egyidejűleg előfordul alacsonyabb sebességhatár (személygépkocsiknál), és van magasabb sebességhatár (tehergépkocsiknál).

Egy ország van csak, Málta, ahol kizárólag a magyar sebességhatároknál alacsonyabb, vagy legfeljebb azonos sebességhatár lett megállapítva, itt a legjobb a közlekedésbiztonsági mutató, azaz egymillió főre vetítve a legkevesebben haltak meg.

Azokban az országokban, ahol a személygépkocsik részére csak a magyar sebességhatároknál alacsonyabb, vagy legfeljebb azonos sebességhatár lett megállapítva, a már említett Belgiumon, Cipruson és Lettországon kívül mindenhol jobb a közlekedésbiztonsági mutató. Ezek az országok Svédország, az Egyesült Királyság, Írország, Spanyolország, Hollandia, Finnország, Észtország, Portugália, Szlovákia, összesen kilenc ország. Ezekben az országokban a személygépkocsikra vonatkozó alacsonyabb sebességhatár mellett a tehergépkocsikra, autóbuszokra engednek meg magasabb sebességet, vagy lakott területen kívül, vagy autópályán,

autópályán, vagy akár több helyen is. A leggyakoribb az, hogy a lakott területen kívül ezek a tehergépkocsik, autóbuszok 80 km/h sebességgel haladhatnak.

Vannak olyan országok, ahol a személygépkocsira a magyarral azonos sebességhatárok vonatkoznak, de tehergépkocsira, autóbuszra egyes helyeken magasabb sebességet engedélyeznek, és mégis jobb a közlekedésbiztonsági mutatójuk. Ezek az országok Dánia, Franciaország, Olaszország, Szlovénia, Luxemburg.

Mindössze két ország van, ahol a személygépkocsira megengedett sebesség egyes helyeken magasabb, mint a magyar, és mégis jobb a közlekedésbiztonsági mutatójuk. Az egyik Németország, ahol az autópályán ajánlott sebesség (130 km/h) van a személygépkocsiknak, a másik Ausztria, ahol akárcsak Németországban, lakott területen kívül lehet személygépkocsival a magyarnál gyorsabban haladni (100 km/h).

Mint már jeleztem, nem lehet csak egy faktor alapján elemezni a közlekedésbiztonsági helyzetet, mert arra a sebességen kívül rengeteg tényező hat. Az egyik ilyen fontos tényező lehet mégis a már bemutatott rendőri feladat, a sebességhez kapcsolódó szabálysértések felderítése, az „esély a lebukásra”. Németországban, Ausztriában rendszeres a rejtett, akár kukának álcázott eszközökkel végrehajtott ellenőrzés. Ennek ellenére az adatok alapján igazoltnak látom, hogy összefüggés van az egyes országokban megengedett sebesség legnagyobb sebességek, és a közlekedésbiztonsági mutató között, ami különösen igaz a személygépkocsikra megengedett legnagyobb sebességre.

Az uniós összehasonlítás eredménye nem túl kedvező, Magyarország közlekedésbiztonsági helyzetét tekintve az Unió utolsó harmadában van. Nem jobb a helyzet a saját időbeni összehasonlításban sem, Magyarországon a javuló tendencia 2013-ban megfordult.

Végezetül az uniós rangsor alapján azt is meg kell említeni, hogy feltűnő, hogy az utolsó tíz helyből nyolcon az ún. posztkommunista országok valamelyike szerepel.

A sebességhatárok vizsgálatát a 2015-ös adatok szerint végeztem, tekintettel arra, hogy a kutatás tárgya is ez az év, illetve 2014. 2015-höz képest az egyik sebességhatárra vonatkozó jelentős változás az Unióban 2018-ban Franciaországban következett be, ahol *„a lakott területen kívüli főútvonalakon, amelyeknél az egyes haladási irányokat fizikai akadályok nem választják el, ott a megengedett legnagyobb*

*sebességet 90 km/h-ról 80 km/h-ra csökkentik. A rendelkezés 2018. július 01-én lép hatályba, s a francia főútvonal-hálózat túlnyomó részét, mintegy 400 000 km utat érint.”*¹⁵⁵ A döntés hatása a közlekedés biztonságára csak hosszabb távon, egy-két év múlva derül ki, de a döntés népszerűtlensége azonnal megjelent, a közlekedők felháborodásáról szólnak a hírek a médiában.

Sajnálatos módon sem a hazai, sem a nemzetközi szakirodalomban nem találtam olyan cikket, tanulmányt, ami a közlekedési balesetek statisztikai adatainak gyűjtése során a sebességtúllépés, mint baleseti ok látenciájával kapcsolatos problémákkal foglalkozott volna. Ez megerősített abban, hogy kutatásom olyan új adatokat, eredményeket adhat a közlekedés-biztonsággal foglalkozó szakembereknek, amelyek pontosabb képet adnak a sebességtúllépés valódi léptékéről és közrehatásáról a halálos kimenetelű közlekedési balesetekben.

¹⁵⁵ GÉGÉNY István: *Sebességcsökkentés Franciaországban*, In: Baleset-megelőzés, <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=1349> [2018.07.26.]

5. A KUTATÁS ADATAINAK ELEMZÉSE

A halálos közúti balesetben részes járművek sebességére vonatkozó kutatási eredményeket a KSH 2014-es és 2015-ös közlekedési baleseti statisztikai évkönyvében található baleseti okokra vonatkozó adatokkal hasonlítom össze. A könnyebb érthetőség és a követhetőség érdekében az évkönyvben található régiók szerint végzem el az összehasonlítást, abban a sorrendben, ahogy a régiók adatai az évkönyvben szerepelnek. Egy kivételt teszek, a Közép-Magyarországi régiót két részletben elemzem, mivel Budapest és Pest megye halálos baleseti száma külön-külön is egy-egy régió nagyságrendjének felel meg. A másik ok, amiért a régiót nem egyben elemzem, az Budapest sajátos közlekedési helyzetével indokolható, mivel az itt bekövetkezett balesetek mind lakott területen történtek, míg a többi megyében a balesetek jelentős része lakott területen kívül következik be.

A baleseti okokat bemutató táblázatokat a kutatás során általam, a rendőrségi, illetve bírósági iratok elemzésével feltárt adatok alapján készítettem.

Igyekeztem az egyes régiókban az azonos baleseti okokra visszavezethető baleseteket tartalmazó táblázatokat egyformán kialakítani a könnyebb összehasonlíthatóság érdekében, de ez nem mindig volt lehetséges. Ennek oka, hogy nem minden baleseti ok jelent meg minden régióban, illetve a rendőrség baleseti okok tekintetében nem folytatott egységes eljárást. Külön nehézséget okozott, hogy egyes esetekben a szemlejegyzőkönyvben más szabályszegés szerepelt baleseti oknak, mint amelyik szabályszegéshez tartozó baleseti ok kódjával később a balesetet a KSH felé jelentették. A táblázat első oszlopában a szemlejegyzőkönyvben a feltételezett okozó részéről a helyszínen megállapított KRESZ szabályszegés, valamint az ahhoz tartozó, a KSH felé a rendőrség által jelentett kód (vastag betűvel jelölve), és a kódhoz tartozó magyarázat található. A második oszlopban tüntettem fel a balesettel érintett jármű baleset helyszínén megengedett legnagyobb sebességét. A harmadik oszlop tartalmazza a jármű az igazságügyi műszaki gépjármű szakértő által a szakvéleményben megállapított tényleges haladási sebességét. A negyedik oszlopban a sebességtúllépés számszerű (a szakértő által megállapított intervallum közéértékére) és százalékos mértékét számoltam ki. Az utolsó oszlop pedig a kutatás eredményeképpen megállapított elsődleges baleseti ok

kódját tartalmazza, melynek megjelenése a statisztikában indokolt lett volna, vastag betűvel jelölve az a kód, amelyik a kutatás eredménye alapján megváltozott.

Mielőtt a kutatás során a baleseti ok kódok elemzését, összehasonlítását megkezdtém, a baleseti ok kódjának ellenőrzése érdekében megkerestem a KSH Statisztikai Osztályát. Megkértem, és megkaptam a vizsgált két év összes személyi sérüléses baleset baleseti kódját, illetve a balesetek időpontját, a baleset súlyosságának kódját. A halálos kimenetelű balesetek időpontja alapján azonosítottam a kutatásom során vizsgált baleseteket, és egyeztettem az általam a kutatás során a rendőrségtől megkapott baleseti okokra vonatkozó kódokat a KSH adatbázisában szereplő kódokkal. Megállapítottam, hogy az egyes halálos balesetek baleseti ok kódja a két adatbázisban megegyezik. Ezzel biztosítottam, hogy a kutatás során általam rögzített (a rendőrség által átadott) baleseti okra vonatkozó kódok és az eljárás végére álláspontom szerint megállapított kódokkal történő összehasonlítása megegyezzen a KSH által közzétett statisztikai adatok és az álláspontom szerint megállapított kódokkal történő összehasonlításával.

Tekintettel arra, hogy a sebességtúllépés százalékos meghatározásánál a tényleges sebességtúllépést a fizikai törvényszerűségek alapján szükséges meghatározni, ezért nem a büntetőeljárás alapelveire figyelemmel a legkisebb bizonyítható sebességértéket vettem figyelembe, hanem a szakértői vélemény alapján megállapított legvalószínűbb sebességértéket (középérték). Csak azokat a szakértő által megállapított sebességtúllépéseket vettem figyelembe a sebességtúllépések számának megállapításakor, melyeknél a szakértő által megadott sebesség intervallum alsó értéke magasabb volt, mint a megengedett legnagyobb sebesség, és a legvalószínűbb érték pedig nagyobb volt, mint a sebességmérő esetében elfogadott tűréshatár, a 3 km/h. Egy példán bemutatva: a lakott területen haladó személygépkocsi baleset előtti sebessége a szakértő által kiszámolt 52-58 km/h volt. A kutatás során ezt a sebességet sebességtúllépésként értékeltem, mert az intervallum alsó értéke magasabb, mint a megengedett 50 km/h, az intervallum középértéke (55 km/h) pedig magasabb, mint a sebességmérő tűréshatárával módosított érték, az 53 km/h.

Tekintettel arra, hogy a *közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről* szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet szerint: „92. § (1) A sebességmérő a jármű tényleges sebességénél — 20 km/h sebesség felett — kisebb értéket nem mutathat”, ezzel a módszerrel

biztosítottak látom, hogy a sebességtúllépés a járművezető számára a sebességmérő állása miatt ténylegesen észlelhető volt, azaz a szabályszegés a járművezető részére felróható volt. Ráadásul azokban az esetekben, amikor ABS rendszerrel felszerelt jármű a baleset előtt fékezett/fékezhette, a szakértő egyéb adat hiányában csak a járművek ütközési, elütési sebességét adta meg, tehát a jármű balesetet megelőző sebessége akár jóval a megadott érték felett is lehetett. A kutatás során azonban csak a szakértők által kiszámított, a szakértői véleményben megadott értékeket vettem figyelembe.

Bár a kutatásomnak nem célja sem a balesetek mechanizmusának vizsgálata, elemzése, sem a műszaki szakértői számítások elemzése, a szakértők által megállapított, a járművek sebességére vonatkozó adatok vizsgálatakor egy dolgot azonban meg kell említenem. Csak az abszolút sebességtúllépést megállapító szakértői véleményekben több mint 50 esetben találtam pontos értéket a jármű sebességére vonatkozóan, pl. a személygépkocsi 56 km/h sebességgel haladt le az úttestről. Ezeket az értékeket fenntartásokkal ugyan, de kénytelen voltam elfogadni, és a táblázatokban ezeket a pontos értékeket megadni. A kétségem legfőbb oka, hogy álláspontom szerint ilyen egzakt értéket megadni nem lehet. Bármennyire is alapos és pontos a szakértői számítás, a számításhoz használt változók egy része - még ha tudományosan megalapozott is – becsült érték. Ilyen lehet például a lassulás,¹⁵⁶ még akkor is, ha a helyszínen az adott járművel, lassulásérővel méri a jármű „lehetséges” lassulását, hiszen azt tökéletesen reprodukálni, hogy a járművezető pontosan hogyan fékezett a balesetet megelőzően, nem lehet. A jármű ütközési sebességének megállapításánál is vannak jól becsülhető értékek, de ezekben a számításokban is inkább egy intervallumot lehet megadni, amiben pl. minden kétséget kizáró módon (ami a biztos eseményre utal)¹⁵⁷ benne lesz a jármű tényleges sebessége is. Álláspontom szerint ez akkor is igaz, ha pl. GPS adatok alapján (megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó esetében), vagy a tehergépkocsiban található tachográf adatai alapján, esetleg a baleset során „kiakadt” kilométeróra állás miatt állapítják meg a pontos értéket, hisz ezeknek az eszközöknek is van mérési pontossága, hibahatára. A szakértői számítások bármennyire is közelítenek a valósághoz, a baleset valamilyen modellezésén alapulnak, *„tilos azonban ekkor*

¹⁵⁶ DESTÉK Miklós: *A fékezési folyamat fontosabb összefüggései*. In: Rendőrtiszt Főiskola Közlekedérendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 2. szám, 1998.

¹⁵⁷ MELEGH Gábor: *Gépjárműszakértés*. In: Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft., Bp., 2004. p.50. ISBN 963 9005 66 5

utólag megfelelkezni arról, hogy csak modellezés történt, a modellel kapott számszerű eredmények tehát eleve csak közelítései lehetnek a valóságnak. Aki a modell megalkotja, felelős azért, hogy miként választja meg a jellemzőit, ugyanakkor köteles bizonyítani, hogy a modellel kapott számeredmények legrosszabb esetben mennyire térhetnek el a valóságtól.”¹⁵⁸

5.1 Budapest adatainak elemzése¹⁵⁹

Kutatásomat a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztályán (BRFK KLFO) kezdtem, ahol áttekintettem és elemeztem a 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett halálos közlekedési balesetek vizsgálati anyagait. Fontos megjegyezni, hogy a Budapesti KSH adatok nem minden esetben a BRFK KLFO-tól kerülnek közlésre, tekintettel arra, hogy egyes esetekben a nyomozó ügyészség, illetve más rendőrhatalóság az eljáró hatóság (pl. PMRFK), így ők lehetnek az adatközlők is. Az egyes illetékességekről a **67/2007. (XII. 28.) IRM rendelet a Rendőrség szervei illetékességi területének megállapításáról** rendelet rendelkezik.

Budapesten 2014-ben és 2015-ben 50-50 halálos közúti balesetben 51 illetve 52 fő halt meg, ami sajnálatosan egy 2011 óta romló statisztikába illeszkedik.(11. táblázat)

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Budapest	100	101	100	87	56	67	30	33	50	51	52

11. táblázat: A Budapesten közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁶⁰

5.1.1. BUDAPEST 2014-ES ADATAINAK ELEMZÉSE

Budapesten 2014-ben összesen 50 halálos baleset történt, ezekben összesen 51 ember halt meg. Kutatásom során a Budapesten történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 32 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki

¹⁵⁸ DESTÉK Miklós: *A fékezési folyamat fontosabb összefüggései*. In: Rendőrtisztai Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 2. szám, 1998. p. 38.

¹⁵⁹ Ez a fejezet a MÉSZÁROS Gábor: *A sebességtúllépés szerepe a Budapesten bekövetkezett halálos közúti balesetekben 2015-ben*. In: Orbók-Barkovics Veronika, Orbók Ákos (szerk.) *Hadtudomány és a XXI. század*. 177 p. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2017.02.22-2017.02.23. Budapest: Doktoranduszok Országos Szövetsége, - pp. 113-130.című cikk alapján készült

¹⁶⁰ Központ Statisztikai Hivatal: *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015*, Bp.: Xerox Magyarország Kft. 2016. ISSN 2064-8030, 3.2.1. A balesetek következtében meghalt, megsérült személyek száma területi bontásban

szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. 19 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. A felelősség megállapításához a balesetek vizsgálatakor tehát Budapesten nem minden esetben volt szükség szakértő kirendelésére, különösen akkor, ha az okozó saját magának okozott halálos sérülést, vagy idézte el a veszélyhelyzetet. Pest megyében például minden esetben kirendelnek műszaki szakértőt halálos közúti közlekedési baleset ügyében, legalább a műszaki hiba megállapítása, vagy kizárása céljából.

Azokban a balesetekben, ahol a balesetben elhunyt személy nem gépkocsiban utazott, 2014-ben 39 (az 50-ből) balesetben 39-en haltak meg. Ez azt jelenti, hogy a halálos balesetek több mint háromnegyedében (78%) a legvédtelenebb közlekedők, gyalogosok, kerékpárosok, segédmotor kerékpárosok és motorkerékpárosok haltak meg. Közülük 23-an gyalogosok voltak.

A gyalogos elütések vizsgálata során hat esetben nem rendeltek ki műszaki szakértőt, ezekben a balesetekben a gyalogos teremtette a veszélyhelyzetet. Egy esetben éjszaka, a tilos jelzésen áthaladó gyalogost ütötte el egy személygépkocsi. A többi esetben a gyalogos nem elsőbbségi helyzetben haladt át az úttesten, mind az öt esetben nappali látási viszonyoknál. Amit viszont meg kell említeni, az a gyalogosok életkora. A legfiatalabb gyalogos ezekben a balesetekben 62 éves volt, a többiek 70, 78, 81 illetve 90 évesek voltak.

A vizsgálat során 17 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, nyolc esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Amikor nem állapítottak meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen kilenc esetben, a balesetek két baleset kivételével, azaz hét alkalommal nappal történtek. Két esetben jelölték meg a helyszíni szemle során a gyalogost okozónak, mindkét esetben tilos jelzésen haladtak át az úttesten. Az egyik esetben a szabad jelzésen áthaladó személygépkocsi 25-30 km/h sebességgel ütötte el a 80 éves gyalogost, a másik esetben 50 km/h sebességgel haladó személygépkocsi ütötte el a gyalogost. Egy esetben a kanyarodó személygépkocsi, egy esetben pedig a hátramenetet végző személygépkocsi ütötte el kis sebességgel (16-18 km/h, illetve 7-8 km/h) a (49, 47 éves) gyalogost. Négy balesetben is kijelölt gyalogos-átkelőhelyen ütöttek el gyalogost, egy esetben 16-19 km/h sebességgel személygépkocsi 60 éves gyalogost ütött el, két esetben is autóbusz 10-12 km/h sebességgel, egy esetben pedig tehergépkocsi 48-52 km/h sebességgel ütött el elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost. Egy esetben elinduló tehergépkocsi ütött el gyalogost.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egy esetben halt meg elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos. Egy tehergépkocsi 55-60 km/h sebességgel haladt, majd 43-45 km/h sebességgel üttötte el a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen áthaladó gyalogost. (12. táblázat)

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	55-56	5/10	137

12. táblázat Budapest, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

Nem elsőbbségi helyzetben hét gyalogost üttöttek el sebességtúllépéssel. (13. táblázat) Az első esetben az 50 km/h sebességkorlátozás ellenére 60-64 km/h sebességgel haladó tehergépkocsi üttötte el 26-30 km/h sebességgel a busz takarásából kilépő gyalogost. Mivel a megengedett sebességről a baleset elkerülhető lett volna, az ügyészség vádat emelt a gépkocsi vezetőjével szemben. A balesetben a helyszínen a gyalogost jelölték meg a baleset okozójának, azonban a járművezető részéről is megállapítottak a – szakértői vélemény alapján – abszolút sebességtúllépést, emiatt a **116-os** KSH kód (lásd Melléklet, 116: előírt sebesség meg nem tartása) is indokolt lehet az eljárás végén. A második esetben a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 59-63 km/h sebességgel haladó személygépkocsi üttötte el az úttesten nem elsőbbségi helyzetben áthaladó gyalogost. A baleset ebben az esetben is elkerülhető lett volna a megengedett sebességről, a járművezetővel szemben ebben az esetben is vádat emeltek, (**116-os kód**). A harmadik esetben egy személygépkocsi 56-59 km/h sebességgel haladt, és 19-21 km/h sebességre lassítva elütötte a neki jobbról behaladó 80 éves gyalogost. Mivel a szakértői vélemény szerint a 36-39 km/h sebességgel történő haladás esetén lett volna elkerülhető, a nyomozást bűncselekmény hiányában megszüntették. A negyedik esetben is egy személygépkocsi haladt 56-59 km/h sebességgel, de 50-54 km/h sebességre lassítva elütötte a neki jobbról behaladó 88 éves gyalogost. Mivel a szakértői vélemény szerint a 37 km/h sebességgel történő haladás esetén lett volna elkerülhető, a nyomozást ebben az esetben is bűncselekmény hiányában megszüntették. Az ötödik esetben tilos jelzésen áthaladó gyalogost üttött el lassítás nélkül egy 65-67 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi. A hatodik esetben egy 60-66 km/h

sebességgel haladó motorkerékpár ütötte el lassítás nélkül az úttesten áthaladó gyalogost. A hetedik balesetben egy 51-54 km/h sebességgel haladó személygépkocsi ütötte el a balról behaladó gyalogost. A balesetek közös jellemzője (a 40 km/h esetet kivéve), hogy a járművek abszolút sebességtúllépése az objektív felelősség alá eső sebességtúllépés mértékén belül közlekedtek, azaz a szabályszegő magatartásuk csak a megállítási sebesség-ellenőrzés során lett volna feltárható. Három esetben pedig még akkor sem, a mérés jellemzői miatt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	21§ (6), (8), (9) / 414 Gyalogosok hibája, álló jármű vagy oszlop (fa, egyéb akadály) előtt való áthaladás	50	60-64	12/24	116
2.	21.§ (6) / 413 Gyalogosok hibája, tiltott helyen való áthaladás	40	59-63	22/55	116
3.	21§ (6), (8) / 413 Gyalogosok hibája, tiltott helyen való áthaladás	50	56-59	7/14	413
4.	21.§ (6) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	56-59	7/14	411
5.	8.§ (2) / 412 Gyalogos hibája, tilos jelzésen való áthaladás	50	65-67	16/32	412
6.	21§ (5) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	60-66	13/26	411
7.	21§(6), (8) / 414 Gyalogosok hibája, álló jármű vagy oszlop (fa, egyéb akadály) előtt való áthaladás	50	51-54	3/6	414

13. táblázat Budapest, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

A régióban 2014-ben bekövetkezett 23 halálos kimenetelű gyalogos elütésből az eljárások során összesen 16 esetben rendeltek el nyomozást, és tíz esetben állapították meg a járművezető felelősségét!

Budapesten 2014-ben hét esetben halt meg kerékpáros közlekedési balesetben. Két esetben a kerékpárost jelölték meg a helyszínen a baleset okozójának, egy esetben a kerékpáros a mögötte haladó személygépkocsi elé esett, egy esetben pedig a tilos jelzés ellenére hajtott villamos elé, ezekben az esetekben nem rendeltek ki szakértőt. Összesen öt esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik egy esetben állapították meg sebességtúllépést. Mind az öt esetben a gépkocsivezető felelősségét állapították meg, az ügyészség vádat emelt velük szemben. Abban a négy esetben, amikor a szakértő nem állapított meg

sebességtúllépést, egy esetben előzés közben a személygépkocsi vezetője nem tartott megfelelő oldaltávolságot, és járműve a kerékpárnak ütközött. Egy esetben a várakozó gépkocsi ajtaját nyitották ki körültekintés nélkül a kerékpáros elé. Egy esetben a sávot váltó tehergépkocsi ütközött kerékpárnak, egy esetben pedig balra kanyarodás közben nem biztosítottak elsőbbséget a kerékpárosnak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	3.§(1) / 149 Forgalmi sáv szabálytalan változtatása	50	77-81	29/58	116

14. táblázat Budapest, kerékpáros baleset 2014

Egy esetben állapítottak meg sebességtúllépést a szakértők halálos kerékpáros balesetben (14. táblázat), egy személygépkocsi 77-81 km/h sebességgel haladt, amikor sávváltás közben 67-70 km/h sebességgel a kerékpárnak ütközött. A szakértő szerint a megengedett sebességgel haladva a baleset elkerülhető lett volna. **(116-os kód).**

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén három esetben jelölték meg a baleset okának.(15. táblázat) Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt.

Az első esetben egy abszolút sebességtúllépéssel, 56 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi lehaladt az úttestről, és felsővezeték tartó oszlopnak ütközött. A második esetben a 70 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra ahol összeütközött egy másik s személygépkocsival. A harmadik esetben a lakott területen kívül 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 67 km/h sebességgel haladó tehergépkocsi lassítás nélkül az előtte forgalmi okokból álló tehergépkocsinak ütközött.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	56	6/12	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60	70	10/17	116
3.	26.§(4) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	60	67	7/12	116

15. táblázat Budapest, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

A kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetekben öt esetben állapított meg a szakérő abszolút sebességtúllépést (összesen hat ilyen típusú baleset volt) (16. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	67-72	19/38	145
2.	31.§(6) / 143 Jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	50	122	72/144	116
3.	31.§(6) / 143 Jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	40	51	11/28	143
4.	31.§(6) / 143 Jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	50	102-108	55/110	116
5.	31.§(6) / 143 Jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	50	83-89	26/52	116

16. táblázat Budapest, kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az első esetben balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 67-72 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, a motorkerékpár 55-59km/h sebességgel a kanyarodó járműnek ütközött, aminek a vezetőjével szemben az ügyészség vádat emelt. A második esetben lakott területen egy balra kanyarodó tehergépkocsi vezetője nem biztosított elsőbbséget a szemből 122 km/h sebességgel érkező motorkerékpárnak, ami 99-104 km/h sebességgel ütközött az elé kanyarodó járművel. Az ügyben a nyomozást megszüntették bűncselekmény hiányában, a baleset oka a határozat szerint a motorkerékpáros sebességtúllépése volt, a 143-as statisztikai kód helyett a **116-os kód** lett indokolt. A harmadik esetben egy balra kanyarodó személygépkocsi a nem biztosított elsőbbséget a szemből 51-54 km/h sebességgel érkező segédmotoros kerékpárnak, ami lassítás nélkül a kanyarodó járműnek ütközött. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben az ügyészség vádat emelt. A negyedik esetben a kanyarodó személygépkocsi vezetője nem biztosított elsőbbséget a szemből 102-108 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, ami lassítás nélkül nekiütközött. Mivel a baleset 57-62 km/h sebességnél elkerülhető lett volna, a megengedett sebesség 100 százalékos túllépése pedig megtéveszthette a kanyarodó jármű vezetőjét, a baleset oka az abszolút sebességtúllépés volt, a **116-os kód** használata lett volna indokolt az eljárás végére. Az ötödik esetben

személygépkocsi kanyarodott a szemből 83-89km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, a motorkerékpár 63-67 km/h sebességgel a kanyarodó járműnek ütközött. Mivel a baleset 68-72km/h sebességnél elkerülhető lett volna, és a kanyarodó gépkocsi vezetőjével szemben a nyomozást megszüntették, a baleset oka az abszolút sebességtúllépés lett, a **116-os kód** használata lett volna indokolt az eljárás végére.

Budapesten 2014-ben nem volt olyan halálos baleset, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt vagy a kanyarodás szabályainak megszegésével sebességtúllépéssel ütköztek.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	50	70-75	22/44	150

17. táblázat Budapest, követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett baleset 2014

Egy esetben egy tehergépkocsi az 54-56 km/h sebességgel az előtte haladó tehergépkocsinak ütközött, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 70-75 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak ütközött (17. táblázat). A szakértő szerint a személygépkocsi vezetője a megengedett sebesség mellett a balesetet elkerülhette volna.

Egy esetben a megkülönböztető jelzéseit használó mentő a 30 km/h sebességkorlátozás mellett 45-47 km/h sebességgel haladt be a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzése ellenére a kereszteződésbe, ahol a keresztirányba haladó autóbusszal ütközött. Ez a baleset azért érdekes, mert a mentő a megkülönböztető jelzés használatakor a sebességre vonatkozó szabályokat figyelmen kívül hagyhatja, azonban a tilos jelzésnél olyan sebességgel közelítette meg a kereszteződést, hogy a mentő vezetője nem tudott meggyőződni arról, hogy a közlekedés többi részvevője részére az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	9.§(4)d) / 161 Megállási kötelezettség elmulasztása, rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg	30	45-47	16/53	161

18. táblázat Budapest, tilos jelzésen való áthaladással bekövetkezett baleset 2014

5.1.2. ÖSSZEGZÉS

Budapest 2014-ben összesen 50 baleset vizsgálati anyagait elemeztem (a KSH szerint is ennyi történt), ebből egy esetben sem állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz továbbítottak a KSH felé **116-os** baleseti kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 32 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 19 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 38 százalékában. Ezekből három esetben, amikor a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§ (1)) jelölték meg a baleset okának, mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. A kanyarodás szabályainak megszegésével történt balesetek esetében három esetben is a **116-os** kód használata lett indokolt az eljárás végére. A gyalogos elütéses balesetek esetében két alkalommal, egy alkalommal pedig a szabálytalan sávváltás esetében lett volna indokolt a **116-os** kód az eljárás végére. A kutatás során megállapítottam, hogy Budapesten 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 9 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy Budapestről a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egy esetet sem küldött 2014-ben a KSH felé **116-os** kóddal. 2014-ben Budapesten is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól. Ez a 9 eset az összes halálos baleset 18 százaléka Budapesten. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában fontos szerepe volt.

5.1.3. BUDAPEST 2015-ÖS ADATAINAK ELEMZÉSE

Budapesten 2015-ben összesen 50 halálos baleset történt, ezekben összesen 52 ember halt meg. Kutatásom során a Budapesten történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A Budapesten 2015-ben bekövetkezett 50 halálos közúti közlekedési baleset vizsgálata során összesen 29 ügyben rendeltek ki igazságügyi műszaki gépjármű szakértőt, 21 esetben nem. A 30 napos adatközlés során a KSH felé

továbbított adatlapon egy alkalommal jelölték meg a baleset során KRESZ szabályszegésnek a 26.§ (1) bekezdés szerint abszolút sebességtúllépést 116-os kóddal, két alkalommal pedig együttesen a KRESZ 25.§ és a 26.§ szerinti szabályszegést 112-es kóddal. Összesen tehát három esetben közölt 2015-ben adatot a BRFK a KSH felé relatív vagy abszolút sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozóan, melynek során összesen 3 fő halt meg.

Az általam gyűjtött vizsgálati adatok szerinti 50 halálos balesetből a KSH felé továbbított adatok alapján kilenc baleset következett be a sebesség nem megfelelő alkalmazása miatt, ami csupán 18%, és mindössze egy baleset, azaz 2% az előírt sebesség meg nem tartása esetén, ami az országos adatokhoz képest jelentősen kevesebb.

A vizsgálati anyagok elemzésekor az 50 baleset ügyéből 29 esetében kirendelt igazságügyi gépjárműszakértő 18 esetben állapítottak meg a KRESZ 26.§, vagy a KRESZ 14.§ (1) d) pontja szerinti abszolút sebességtúllépést, ez a 2015-ös Budapesten bekövetkezett balesetek 36 százaléka.

Az 50 balesetben 27 gyalogos halt meg, és nagyon magas az idők aránya, 12 gyalogos 70 évesnél is idősebb volt a baleset bekövetkezésekor. A 19. táblázatban a nem elsőbbségi helyzetben lelépő gyalogosok és a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen áthaladó gyalogosok elütésének esetében feltárt összefüggéseket mutatom be.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	8.§ (2) c) / 412 Gyalogos hibája, tilos jelzésen való áthaladás	60	111-115	53/88	116
2.	21§ (6), (8) / 411 Gyalogos hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	54-56	5/10	411
3.	8.§ (2) c) / 412 Gyalogos hibája, tilos jelzésen való áthaladás	50	65-75	20/40	412

19. táblázat Budapest nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Azokban az esetekben, amikor a KSH felé az adatlapon az szerepelt, hogy az okozó a gyalogos (21.§ Gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok megszegése, vagy tilos jelzésen történő áthaladás), – összesen 14 esetben, – csak öt esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, három esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Az első esetben a sebességtúllépés mértéke olyan magas volt, hogy a jármű sebességtúllépése egyértelműen közrehatott a baleset kialakulásában (a balesetet megelőző sebesség 111 km/h volt!), ezért az ügyészség vádemelést javasolt

a járművezetővel szemben, annak ellenére, hogy a gyalogos nem volt elsőbbségi helyzetben, tilos jelzésen haladt át. Az elütési sebesség 65-69 km/h volt. Ebben az esetben gyakorlatilag az okozó személye is megváltozik, hiszen nem egy 81 éves gyalogos nő, hanem egy 33 éves személygépkocsi vezető férfi lett a felelős a balesetért a vád szerint. Az eljárás végén a **116-os kód** használata lett volna indokolt.

A másik két esetben nem történt vádemelés a járművezetővel szemben, mivel a megengedett sebességgel történő haladás esetében is bekövetkezett volna a baleset, és nem volt a járművezető részére felróható egyéb szabályszegés. Ki kell azonban emelni, hogy a felelősség kérdésében nem vizsgálják azt, hogy a megengedett sebességgel történő haladásról történik a fékezés, akkor az elütési sebesség jóval kisebb is lehet, amely mellett a gyalogos életben maradási esélye jelentősen nőne, ami viszont a baleseti oktatásban már fontos tényező. A második esetben az úttesten nem elsőbbségi helyzetben áthaladó gyalogost az 54-56 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi 48-51 km/h sebességgel ütötte el. A harmadik esetben a tilos jelzés ellenére az úttesten átszaladó gyalogost ütötte el egy 65-75 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpár 67-73 km/h sebességgel.

Nem lehet elmenni azon tény mellett sem, hogy a 14 esetből öt esetben idős, 70 év feletti gyalogos szenvedett halált eredményező sérüléseket.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	65-69	17/34	137
2.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	55-59	7/14	137
3.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	56-59	7/14	137

20. táblázat Budapest, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

A gyalogos elütések másik csoportjában - a KRESZ 43.§ Magatartás a gyalogosokkal szemben - a vizsgált esetekben kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttették el a gyalogost a járművek. Összesen hét ilyen halálos baleset volt Budapesten 2015-ben, mid a hét esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, aki három esetben állapított meg abszolút sebességtúllépést (20. táblázat).

Az elütési sebesség mindegyik esetben 50 km/h felett volt, mely sebesség felett a gyalogos életben maradási esélyei radikálisan csökkennek.

Az első esetben 65-69 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi ütötte el 61-65 km/h sebességgel a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen áthaladó gyalogost, a második esetben 55-59 km/h, a harmadik esetben 56-59 km/h sebességgel haladó személygépkocsi ütötte el lassítás nélkül a gyalogost. Az utolsó két esetben a sebességtúllépés mellett egyéb szabályszegés is felmerül (a 43.§-on kívül), mivel a balesetek még a járművek balesetet megelőző sebességénél nagyobb sebességről is elkerülhető lett volna. (figyelmetlen vezetés, cselekvési észlelési késedelem)

A KRESZ 9.§ szerinti szabályszegést elkövető, tilos jelzésen áthaladó járművek vezetői három alkalommal okoztak halálos balesetet. A hatóság egy ügyben rendelt ki műszaki szakértőt. A másik két baleset mechanizmusa nem tette szükségessé műszaki szakértő bevonását a vizsgálat szerint, mivel egy alkalommal jobbra kanyarodó jármű ütött el gyalogost, egy alkalommal pedig a tilos jelzésen behaladó járműnek ütközött a keresztirányból szabad jelzésen áthaladó jármű, az utas az oldalirányú ütközés következtében halt meg.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	9.§(4)d) / 161 Megállási kötelezettség elmulasztása, rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg	50	100-105	52/104	116

21. táblázat Budapest, tilos jelzésen való áthaladással bekövetkezett baleset 2015

A vizsgált esetben, amikor műszaki szakértő vizsgálta a baleset körülményeit, a tilos jelzésen történő áthaladás mellett a szakértő jelentős abszolút sebességtúllépést is megállapított, illetve jelentős cselekvési késedelmet (21. táblázat). A jármű a keresztirányban, szabad jelzésen áthaladó járművel való ütközést követően gyalogost ütött el olyan sebességgel, hogy a gyalogosnak nem volt esélye a túlélésre. Annak ellenére tehát, hogy a baleset okának a tilos jelzésen történő áthaladást jelölték meg, a baleset fő oka álláspontom szerint a megengedett sebesség jelentős túllépése volt, és a sebességtúllépésnek a halálos eredmény kialakulásában is meghatározó szerepe volt, mivel ilyen sebességgel közlekedve a járművezető nem tud eleget tenni a megállási, elsőbbségadási kötelezettségének. Az eljárás végén a 116-os kód használata lett volna indokolt.

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek (22. táblázat). Összesen hat ilyen baleset történt 2015-ben Budapesten, öt esetben

rendeltek ki műszaki szakértőt, akik minden esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	30	47-51	19/63	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	40	53-58	15/38	131
3.	28.§ (1) a) / 132 Elsőbbség meg nem adása, a jobbról érkező járműnek	50	53-57	5/10	132
4.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	103-109	56/112	116
5.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	54-60	7/14	131

22. táblázat: Budapest, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

Az első esetben a 30 km/h sebességkorlátozás ellenére 47-51 km/h sebességgel haladó személygépkocsi vezetője az Elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton 50-54 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, és lassítás nélkül összeütköztek. A második esetben a személygépkocsi vezetője az Elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 53-57 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak, ami 44-48 km/h sebességgel nekiütközött. A harmadik esetben egyenrangú útkereszteződésben a 37-40 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpár vezetője nem biztosított a jobbról 53-57 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, és lassítás nélkül összeütköztek. A negyedik esetben a személygépkocsi vezetője az Elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton a 103-109 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak, ami 74-79 km/h sebességgel nekiütközött. Az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjével szemben megszüntették a nyomozást, tekintettel a sértett közrehatására, a megengedett sebesség jelentős túllépésére (a baleset 81-84 km/h haladási sebességről is elkerülhető lett volna). Ebben az esetben az okozó személye is megváltozik, hiszen nem egy 29 éves személygépkocsi vezető férfi, hanem egy 23 éves motorkerékpár vezető férfi lehetett a felelős a balesetért, a baleset oka az abszolút sebességtúllépés, a **116-os kód** használata lett volna indokolt

az eljárás végén. Az ötödik esetben az 54-60 km/h sebességgel haladó személygépkocsi vezetője az Elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton 34-38 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, és lassítás nélkül összeütköztek.

A bekanyarodás szabályainak megszegése miatt öt halálos baleset történt. Ebből két esetben nem rendeltek ki szakértőt, egyik esetben a balra kanyarodó jármű földön fekvő személyen ment át, míg a másik esetben a jobbra kisívbén kanyarodó jármű a mellette haladó kerékpárral ütközött. A balra nagyívbén kanyarodó járművek és az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó vagy jobbra bekanyarodó járművek összeütközése miatt három halálos baleset történt, melyben összesen négy fő halt meg (23. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§ (5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	134-138	86/172	145
2.	31.§ (5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	40	55-57	16/40	145
3.	31.§ (5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	86-91	38/76	145

23. táblázat: Budapest, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Minden esetben az egyenesen haladó jármű lépte túl a megengedett sebességet, és két esetben kimutatható volt, hogy a megengedett sebességgel történő haladás esetén a baleset elkerülhető lett volna. Az első esetben a balra kanyarodó személygépkocsi vezetője az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton 134-138 km/h sebességgel közlekedő, megkülönböztető fényjelzést használó rendőrautónak, ami lassítás nélkül nekiütközött. Bár a megkülönböztető fényjelzés használata mellett megengedett legnagyobb sebességet figyelmen kívül hagyhatja,¹⁶¹ és védett úton közlekedett,

¹⁶¹ KRESZ 49.§(2a) Amennyiben a gépjármű kizárólag a megkülönböztető fényjelzést használja, akkor a gépjármű vezetője a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezéseket

lakott területen nem biztosított útvonalon az ilyen sebességgel való közlekedés mindig balesetveszélyes, a veszélyeztetés pedig általános tilalom a KRESZ-ben. Tekintettel arra, hogy az ütközési sebesség 134-138 km/h volt, itt nem csak a baleset kialakulásában lehetett szerepe a sebességtúllépésnek (ilyen sebesség mellett időben észlelhető?), hanem a halált eredményező súlyos sérülések kialakulásában is. A másik esetben a kerékpáros a lejtőn 55-57 km/h sebességgel egy kanyarból érkezett, (Bp. XII. Eötvös út- Művész út kereszteződése), ahol az egy nyomon haladó jármű kanyarban történő észlelése a kerékpáros sebességtúllépése miatt volt nehezen észlelhető, azonban a kanyarodó jármű vezetőjének felelősségét is megállapították, ezért vele szemben vádemelési javaslattal éltek. Ebben az esetben is szerepe lehetett a halálos eredmény kialakulásában a sebességtúllépés, hiszen még a kerékpáros ütközési sebessége is nagyobb volt, mint a megengedett sebesség, ami kerékpáros esetében már fokozott veszélyt jelent. A harmadik esetben pedig éjszaka, működő közvilágítás mellett következett be a baleset, ahol a balra kanyarodó jármű vezetője a szemből nagy sebességgel, 86-91 km/h sebességgel érkező motoros részére nem biztosított elsőbbséget. Itt is megállapította a szakértő, hogy még a megengedett sebességnél nagyobb sebességről is (61-64 km/h) elkerülhető lett volna a baleset, és az ütközési sebesség is nagyon nagy volt (78-81 km/h), ami mellett a halálos sérülés esélye már nagyon magas.

Mind a három esetben a sebességtúllépés mind a baleset bekövetkeztében, mind a halálos eredmény kialakulásában fontos szerepet játszott.

A kilenc balesetből, ahol a már a szemle jegyzőkönyvben a sebesség nem megfelelő alkalmazását adták meg a baleset okának, a szakértők három esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést, mindhárom esetben az eljárás végén a **116-os kód** használata lett volna indokolt (24. táblázat).

A felelősség megállapításához hat balesetben nem tartotta szükségesnek a rendőrség, hogy pontosan, műszaki szakértő bevonásával vizsgálják a baleset mechanizmusát. Ennek okait is megvizsgáltam, mivel az esetek egy részében a szemle jegyzőkönyv adatai és a fényképmelléklet képei alapján felmerült bennem, hogy a járművezető nem tartotta meg az előírt sebességet. Egy esetben a vezető rosszgulléte vezetett a balesethez, majd a járművezető halálához. Három esetben

figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.

motorkerékpáros ütközött álló tárgynak, és hunyt el a baleset következtében. Ezeket az eseteket látenciaként kezelhetjük, mert bár az adatok szerint szerepe lehetett a sebességtúllépésnek a balesetben, szakértői vélemény hiányában azonban nem szerepelhetnek az abszolút sebességtúllépést megállapított ügyek között.

Egy esetben busz utasa esett el forgalmi okok miatti fékezés közben, ezért nem merült fel abszolút sebességtúllépés kérdése. Egyik esetben sem volt tehát feltétlenül szükség a felelősség megállapításához további vizsgálatra, műszaki szakértő bevonására, az okkutatás szempontjából azonban tovább pontosíthatna volna az adatokat a sebességre is kitérő, a baleset mechanizmusát feltáró szakértői vélemény.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§ (1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	139-144	91/182	116
2.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	117-124	70/140	116
3.	25.§ (1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60	95-100	37/62	116

24. táblázat Budapest, sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos balesetek 2015

Azokban az esetekben, melyekben műszaki szakértő is bevonásra került, minden esetben bebizonyosodott, hogy nem csak relatív sebességtúllépés történt, hanem abszolút mértékben is túllépték a járművezetők a megengedett legnagyobb sebességet. Az első esetben az 50 km/h sebesség helyett 139-144 km/h sebességgel haladó személygépkocsi ütközött az előtte egyenletes 50 km/h sebességgel haladó személygépkocsinak. A második esetben a belvárosban (VIII. kerület, Baross utca) 113-119 km/h sebességgel száguldozó személygépkocsi az úttest szélén várakozó járműveknek, majd a menetirány szerinti bal oldalon szemből 40-45 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak ütközött. A harmadik esetben sem lehet kétség afelől, hogy amikor a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 95-100 km/h sebességgel közlekedő 3,5 tonnás tehergépkocsi padkának, majd 84-88 km/h sebességgel oszlopnak ütközött, a járműben megsérült és meghalt személy életben maradási esélye nagyobb lett volna, ha a jármű a megengedett 60 km/h sebességet nem lépi túl.

5.1.4.ÖSSZEGZÉS

Budapesten 2015-ben bekövetkezett 50 halálos baleset esetén a BRFK egy esetben küldött a KSH felé abszolút sebességtúllépésre vonatkozó szabályszegést, mint baleseti okot, két esetben pedig abszolút és relatív sebességtúllépést a 30 napos adatközlés során, de csak egy alkalommal jelentettek **116**-os kóddal halálos balesetet.

A vizsgált mintában 29 esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, a szakértői vélemények 18 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. Ez a fővárosi balesetek 36 százaléka.

Összesen öt esetben állapítottak meg 100 százalékos, vagy azt meghaladó sebességtúllépést, mi azt jelenti, hogy a megengedett 50 km/h helyett legalább 100 km/h sebességgel haladtak a járművek a baleset előtt. További négy esetben legalább 50 százalékos sebességtúllépés volt megállapítható.

A 2015-ben Budapesten bekövetkezett halálos baleseteknél tehát egyértelműen bizonyításra került, hogy ugyan az abszolút sebességtúllépés baleseti okként összesen egy esetben lett megjelölve, a megengedett sebességnél gyorsabban való haladás, az abszolút sebességtúllépés jóval nagyobb arányban van jelen. Legalább két esetben indokolt a KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegés 112-es kódja helyett a **116**-os kód, egy esetben az útkereszteződésben a védett úton haladó abszolút sebességtúllépése miatt indokolt a **116**-os kód. Egy esetben a tilos jelzésen haladt át 100 százalékos sebességtúllépéssel a baleset okozója, ebben az esetben is indokolt a **116**-os kód, hiszen ennél a sebességnél nem tud reagálni a jelzésekre. Egy esetben pedig az egyébként tilos jelzésen áthaladó gyalogost tévesztette meg az 50 km/h sebesség helyett 111-115 km/h sebességgel közlekedő jármű, ezért lenne indokolt a **116**-os kód használata. Így összesen hat esetben az előírt sebesség meg nem tartása lenne a baleseti ok, ami a balesetek 12 százaléka. További 9 esetben a KSH felé küldött szabályszegés mellett a halálos eredmény kialakulásában meghatározó szerepe volt a sebességtúllépés miatti magas ütközési, elütési sebességnek. Mindösszesen tehát legalább a balesetek 28 százalékában a sebességtúllépésnek fontos szerepe volt a baleset kialakulásában, eredményének súlyosságában. 2015-ben Budapesten is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól. További elgondolkodtató adat, hogy a csekély mértékű sebességtúllépés mellett is a magas elütési sebesség (50

km/h felett) a gyalogosok esetében a halálos eredmény kialakulásában szerepet játszhatott. Helytelen tehát az a felfogás, hogy a járművezetők a megengedett sebesség helyett a rendőrségi ellenőrzésnél mért minimális sebességhez igazítják a jármű haladási sebességét.

5.2 PEST MEGYE ADATAINAK ELEMZÉSE¹⁶²

Magyarország közúti közlekedési hálózatában kiemelt helye van Pest megyének. Az ország úthálózata centrális, sugaras kialakítású, valamennyi autópálya és egy számjegyű főút a főváros felé vezet, ezáltal áthalad a Budapestet körülölelő Pest megyén (8. számú főút kivétel). Ebből fakadóan a 100 km²-re jutó gyorsforgalmi utak hossza Pest megyében a legnagyobb, mely részben a sugaras úthálózat és az M0-ás körgyűrű eredménye. A megyék helyi úthálózatainak hosszát az adott megyék területéhez viszonyítva is a legsűrűbb helyi úthálózattal Pest megye rendelkezik, elsősorban a főváros agglomerációs gyűrűjébe tartozó települések kezelésében lévő önkormányzati utak hossza miatt.¹⁶³

Mindezek mellett a legnagyobb keresztmetszeti forgalom (4427 jármű/nap) Közép-Magyarország közútjain bonyolódott le a 2011-es forgalomszámlálás adatai szerint.¹⁶⁴ Az üzemben lévő járművek számának legnagyobb – több mint 70%-os – növekedése 2000 és 2015 között Pest megyében következett be. Ezen adatok tükrében kell vizsgálni Pest megye halálos közúti közlekedési baleseteit (25. táblázat).

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2015
Motorkerékpár	8 957	10 681	14 613	18 174	21 634	21 848	22 908	24 211	24 836
Személygépkocsi	268 279	324 026	368 311	396 868	426 629	418 010	422 107	446 788	464 435
Autóbusz	935	1 015	990	1 034	1 224	1 309	1 310	1 411	1 480
Tehergépkocsi	41 724	48 562	52 060	58 606	64 390	63 733	61 697	65 684	68 616
Vontató	2 707	3 058	3 693	4 658	5 453	5 289	5 628	6 569	6 919
Összesen	322 602	387 342	439 667	479 340	519 330	510 189	513 650	544 663	566 286

25. táblázat Közúti gépjármű-állományalakulása pest megyében (2000–2015)¹⁶⁵

2014-ben Pest megyében 86 halálos baleset következett be a közutakon, ami az országos adat (573) 15 százaléka. 2015-ben pedig 70 halálos balesetet szenvedtek

¹⁶² Ez a fejezet a MÉSZÁROS Gábor: *Pest megye baleseti adatainak elemzése*. In: *Hadtudományi Szemle* X. évfolyam 4. szám pp. 506-523. című cikk alapján készült

¹⁶³ <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>

¹⁶⁴ <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debgyorkozutikozl.pdf>

¹⁶⁵ http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006a.html

el Pest megyében, az országos adat (585) 12 százaléka. Bár 2010 és 2015 között a járműállomány 11 százalékkal növekedett, a halálos kimenetelű balesetek száma a két évben azonos volt, 70-70 halálos balesettel. Kiemelkedik azonban a 2014-es év, amikor 86 halálos baleset történt Pest megye közútjain, melyekben 97 ember halt meg, ami kiemelkedően rossz eredmény.

A személyi sérüléses balesetek száma területi bontásban						
Területi egység	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Budapest	3 087	3 278	3 120	3 310	3 366	3 545
Halálos kimenetelű	63	28	32	49	50	50
Meghalt személyek száma	67	30	33	50	51	52
Pest	1 892	1 589	1 567	1 603	1 660	1 793
Halálos kimenetelű	70	72	67	63	86	70
Meghalt személyek száma	85	79	77	72	97	78

26. táblázat Budapest és Pest megye személyi sérüléses, illetve halálos közúti balesetei¹⁶⁶

A 26. táblázat adataiból kiderül, hogy Budapesten jóval nagyobb a személyi sérüléses balesetek száma, a kimenetel szerint halálos közúti közlekedési balesetek száma viszont Pest megyében nagyobb. Míg Budapesten 2014-ben a közúti közlekedési balesetek 1,5%-a volt halálos, addig Pest megyében ez a szám 5%. Hogy mi a különbség? Álláspontom szerint a választ itt is a járművek haladási sebességében kell keresni.

5.2.1. PEST MEGYE 2014-ES ADATAINAK ELEMZÉSE

Pest megyében 2014-ben 86 halálos baleset következett be, ezekben összesen 97 ember halt meg. Kutatásom során a Pest megyében történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 59 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak (az esetleges műszaki hiba megállapítása érdekében a többi ügyben is volt szakértő). 25 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

A 2014-es halálos balesetekben, amelyekben gyalogos volt az elhunyt személy (20 baleset), nyolc esetben a szemle jegyzőkönyv adatai szerint a gyalogos szegett - a KRESZ 21.§ „Gyalogosok közlekedésére” vonatkozó - szabályt. Ki kell

¹⁶⁶ Közlekedési baleseti statisztikai évkönyvek, 2010-2015

emelnem, hogy ezek a balesetek minden esetben éjszakai látási viszonyok között történtek. A gyalogos elütések vizsgálata során hat esetben nem rendeltek ki műszaki szakértőt a sebesség megállapítására, mindegyik baleset éjszaka történt, lakott területen. Három esetben a gyalogos 70 évnél idősebb volt, kettőt közülük kijelölt gyalogos-átkelőhelyen ütöttek el, a harmadik idős gyalogost pedig hátramenetben ütötte el egy 2,7 tonnás tehergépkocsi. Egy másik gyalogost egy autóbusz ütötte el hátramenetben, egy gyalogos pedig az útesten térdelő helyzetben volt a kerékpárja mellett, amikor elütötték. Egy gyalogos pedig nem elsőbbségi helyzetben haladt át az útesten, amikor egy személygépkocsi elütötte.

Ezekben a balesetekben 14 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, hat esetben állapították meg sebességtúllépést.

Amikor nem állapították meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen nyolc esetben, a balesetek egy baleset kivételével, azaz hét alkalommal éjszaka történtek.

A nyolc balesetből hét alkalommal megszüntették az eljárást, azaz a baleset okozójának a gyalogost jelölték meg. Két esetben jelölték éjszaka az M0 autópályán haladó gyalogost ütöttek el, 100-110 km/h, illetve 105-115 km/h sebességgel. Egy alkalommal kijelölt gyalogos-átkelőhelyen ütöttek el egy gyalogost 50-53 km/h sebességgel, ebben az ügyben emeltek vádat a járművezetővel szemben. Három esetben lakott területen kívül ütötték el az éjszaka, láthatósági mellény nélkül az útesten közlekedő gyalogost, 60-70 km/h, 62-65 km/h, illetve 70-80 km/h sebességgel. Csak két alkalommal ütöttek el gyalogost 50 km/h alatti sebességgel, mindkét alkalommal idős gyalogost. Az egyik esetben éjszaka 35-38 km/h sebességgel, a másik alkalommal nappal 38-42 km/h sebességgel ütötte el személygépkocsi az útesten nem elsőbbségi helyzetben átkelő 83, 84 éves gyalogosokat.

Hat esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést ebből öt baleset éjszaka történt. A 27. táblázat adataiból jól látható, hogy öt esetben az úgynevezett „traffi határon belül” közlekedtek a járművek, azaz a megengedettnél gyorsabban, de a közigazgatási bírsággal sújtandó határ alatt, eseteinkben a plusz 15+3 km/h határ közelében. Egyik esetben sem volt elsőbbségi helyzetben a gyalogos, és csak egy állapították meg a járművezetők felelősségét, cselekvési késedelem miatt. Az elütési sebesség azonban minden esetben magas, a megengedett sebesség körüli volt.

Az első esetben nappal az autópálya leállósávjában álló jármű mellett álló gyalogost sodort el lassítás nélkül a 85-89 km/h sebességgel haladó tehergépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvény. A második esetben az útkereszteződésben az úttesten a kerékpárját áttoló gyalogost ütött el 90-94 km/h sebességgel a védett úton 105-110 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi. A harmadik esetben egy 3,5 tonnás tehergépkocsi 97-101 km/h sebességgel haladt, és 84-91 km/h sebességre lassítva elütötte az úttesten átkelő, kerékpárját toló gyalogost, akin egy 76 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény is áthaladt. A negyedik esetben is egy kerékpárját az úttesten áttoló gyalogost ütöttek el, egy személygépkocsi 56-64 km/h sebességgel. Ebben az esetben a szakértő cselekvési késedelmet állapított meg a járművezető részéről. Az ötödik esetben az úttesten áthaladó gyalogost ütött el egy 90-100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi, 55-60 km/h sebességgel. A negyedik és az ötödik balesetben a relatív sebességtúllépés helyett az abszolút sebességtúllépés lett a baleset oka, az eljárás végén, **116-os** kóddal. A hatodik esetben egy 59-61 km/h sebességgel haladó személygépkocsi ütötte el lassítás nélkül az úttestre eső gyalogost, aki a jármű futóműve alá szorult.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(1)d) / 123 Előzés szabályainak megsértése, megfelelő oldaltávolság hiánya	80	85-89	7/9	123
2.	21.§(8)(12) / 417 Gyalogosok hibája, egyéb	90	105-110	17/19	417
3.	21.§(6) / 415 Gyalogosok hibája, zavaró magatartás az úttesten való áthaladás közben	90/70	97-101 76	9/10	415
4.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	50	56-64	10/20	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	90-100	45/90	116
6.	21§ (5) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	59-61	10/20	411

27. táblázat Pest megye, gyalogos elütés 2014

A régióban 2014-ben bekövetkezett 20 halálos kimenetelű gyalogos elütésből az eljárások során a kutatás időpontjáig négy esetben emeltek vádat, tíz esetben pedig megszüntették a nyomozást a járművezetővel szemben.

Pest megyében 2014-ben 11 esetben halt meg kerékpáros. Négy esetben a kerékpárost jelölték meg a helyszínen a baleset okozójának, egy esetben a kerékpáros a tilos jelzés ellenére a vasúti átjáróba hajtott, ahol vonattal ütközött. Egy esetben nem volt más résztvevője a balesetnek, a kerékpáros elesett. Két esetben lakott területen kívül a kerékpáros haladt be az úttesten 87-90 km/h, illetve 90-100 km/h sebességgel haladó gépkocsi elé. Összesen hat esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik két esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Csak ebben a két esetben állapították meg a gépkocsivezető felelősségét. Abban a négy esetben, amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, egy esetben az őt 87-90 km/h sebességgel előző személygépkocsi elé, egy másik esetben 47-53 km/h sebességgel haladó személygépkocsi elé haladt be a kerékpáros, két esetben pedig az úttesten keresztben haladt a kerékpáros, akit 80-84 km/h sebességgel, illetve 46-49 km/h sebességgel ütöttek el.

Két esetben állapítottak meg sebességtúllépést a szakértők halálos kerékpáros balesetben (28. táblázat). Az első esetben egy személygépkocsi 70 km/h sebességgel haladt, amikor elütötte a kijelölt gyalogos-átkelőhely mellett az úttesten áthajtó kerékpárost. Mivel a balesetet a KSH felé relatív sebességtúllépés kódjával jelentette a rendőrség, más szabályszegés pedig ne volt megállapítható a gépkocsi vezetőjével szemben, az eljárás végén a **116**-os kód lett volna indokolt, amit a bírósági ítéletben is a baleset okának jelöltek meg. A második esetben a 100-120 km/h sebességgel haladó személygépkocsi a szemből érkező kerékpárosnak ütközött.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§(2) / 117 A sebesség nem megfelelő alkalmazása, egyéb	50	70	20/40	116
2.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90	100-120	20/22	120

28. táblázat Pest megye, kerékpáros baleset 2014

2014-ben 27 esetben jelölték meg baleseti okként relatív sebességtúllépést, ebből a vizsgálat során kirendelt igazságügyi gépjármű szakértők 13 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. A Pest megyében a helyszínen megállapított baleseti okok közül ez volt a leggyakoribb baleseti ok. Két esetet már a gyalogos baleseteknél bemutatam. Mivel az eljárás során a szakértők abszolút

sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116**-os kód lett indokolt.

A táblázatban jól látható, hogy minden esetben 10%-nál nagyobb sebességtúllépést állapítottak meg a szakértők. A sebesség nem megfelelő alkalmazását, mint szabályszegést leginkább azokra az esetekre alkalmazták, amikor a jármű letért az úttestről, vagy áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol járművel ütközött (29. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	45-55	10/25	116
2.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	90/70	125-135	40/44	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	60-65	12/24	116
4.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	90	120-125	32/36	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	95-105	50/100	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100	10/11	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	63-69	26/65	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	130	40/44	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	115-120	27/30	116
10.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	70-75	22/44	116
11.	3.§(1) c) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	90	115	25/28	116

29. táblázat Pest megye, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Az első esetben a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 45-55 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpár egy jobbra ívelő útkanyarulatban áttért a menetiránya szerinti baloldalra, ahol összeütközött a vele szemben 37-42 km/h sebességgel közlekedő betonkeverő tehergépkocsival.

A második esetben, amikor a személygépkocsi a megengedett 90 km/h sebesség helyett 125-135 km/h sebességgel haladt, a nedves úton megcsúszott, áthaladt a menetirány szerint baloldalra, ahol tehergépkocsival ütközött, a szakértő és a rendőrségi határozat is a relatív sebességtúllépés mellett az abszolút sebességtúllépést, a KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pontjában foglaltakat megszegését is a baleset okaként jelölte meg.

A harmadik esetben egy személygépkocsi lakott területen 60-65 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a neki jobbra ívelő útkanyarulatban balra lehaladt az úttestről és járműve bal elejével beton felsővezeték tartó oszlopnak ütközött.

A negyedik esetben a lakott területen kívül 120-125 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpáros őzzel ütközött.

Az ötödik esetben területen 95-100 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpár egy útkanyarulatban lehaladt az úttest menetirány szerinti bal oldalán lévő füves útpadkára, majd 75-85 km/h sebességgel villanyoszlopnak ütközött.

A hatodik esetben egy 100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi egy jobbra ívelő útkanyarulatban áthaladt a szemközti forgalmi sávba a menetirányát tekintve a baloldalra, ahol neki ütközött a vele szemben 80 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak.

A hetedik esetben 100 km/h sebességgel közlekedő 63-69 km/h sebességgel közlekedő segédmotoros kerékpár áttért a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávba, ahol ütközött a vele szemben közlekedő tehergépkocsival.

A nyolcadik esetben a lakott területen kívül 130 km/s sebességgel közlekedő személygépkocsi beton falnak ütközött, majd az jobbra elhagyta, és 70-80 km/s sebességgel két fának ütközött.

A kilencedik balesetben a 115-120 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávba, ahol összeütközött a vele szemben 83-88 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival.

A tízedik balesetben a lakott területen 70-75 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávban és neki ütközött a vele szembe közlekedő autóbussznak.

A tizenegyedik esetet a baleset helyszínén a KRESZ 3.§ (1) c) pontjába ütköző szabályszegésbe ütköztették, de mivel a KSH felé 113-as kóddal jelentették,

ide soroltam. A balesetben a 115km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávba, ahol összeütközött a vele szemben 80 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival.

A kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetekben két esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen hét ilyen típusú baleset volt) (30. táblázat). Az első balesetben egy balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a mögüle 130-135 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, a motorkerékpár 80 km/h sebességgel a kanyarodó járműnek ütközött. A motorkerékpáron elhelyezkedő utas halt meg, mindkét jármű vezetőjével szemben az ügyészség vádat emelt. A második esetben egy személygépkocsi balra kanyarodás közben nem biztosított elsőbbséget a szemből 100-110 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak, és összeütköztek.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	130-135	42/47	146
2.	31.§(6) / 141 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása	90	100-110	15/17	141

30. táblázat Pest megye, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Pest megyében 2014-ben négy olyan halálos baleset volt, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek. Három esetben rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, egy esetben állapítottak meg sebességtúllépést (31. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	98-102	10/11	131

31. táblázat Pest megye, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett baleset 2014

A balesetben egy személygépkocsi vezetője az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton 98-102 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, és összeütköztek.

Egy esetben lakott területen egy 90-100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávba, ahol összeütközött a vele szemben 50 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsival (32. táblázat). Az ilyen típusú baleseteket álláspontom szerint nem szabad a menetirány szerinti baloldal szabálytalan igénybevétele közé sorolni, mivel ezek a járművek nem a járművezető döntése miatt kerülnek a menetirány szerint baloldalra, hanem valamilyen okból átsodródnak. Az igénybevétel álláspontom szerint tudatos magatartást, szándékot feltételez, ami ezekben az esetekben nem áll fent. Az átsodródás oka pedig nem más, mint az abszolút, vagy relatív sebességtúllépés. Ezért ezekben az esetekben, amennyiben a szakértő abszolút sebességtúllépést állapít meg, a baleset okának az abszolút sebességtúllépést tekintem.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	50	90-100	45/90	116

32. táblázat Pest megye, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2014

Az előzés szabályainak megszegésével 2014-ben kilenc baleset történt. A szakértők négy esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (33. táblázat). Egy esetet már a kerékpáros baleseteknél, egyet pedig a gyalogos elütéseknél elemeztem.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(3) / 129 Előzés szabályainak megsértése, egyéb	130	140-150	15/12	129
2.	34.§(1)a) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90	113-118	25/28	120

33. táblázat Pest megye, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2014

Az első esetben az autópályán a leállósávban 140-150 km/h sebességgel előző személygépkocsi miatt a szélső sávban haladó személygépkocsi vezetője megijedt, a jármű lehaladt az úttestről és felborult. A második balesetben a járműoszlopot szabálytalanul előző személygépkocsi a szemből 113-118 km/h sebességgel

közlekedő személygépkocsit az útpadkára kényszerítette, ahonnan a jármű áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol egy harmadik személygépkocsival ütközött.

5.2.2. ÖSSZEGZÉS

Pest megyében 2014-ben összesen 86 baleset vizsgálati anyagait néztem át (a KSH szerint is ennyi történt), ebből egy esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz továbbítottak a KSH felé 116-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 59 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 25 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 29 százalékában. Ezekből 14 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)), azaz a 117-es, 147-es kódot jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó 116-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. A kutatás során megállapítottam, hogy Pest megyében 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 15 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os kód**), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egy esetet küldött 2014-ben a KSH felé 116-os kóddal. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól. Ez a 15 eset az összes halálos baleset 17,4 százaléka. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

5.2.3. PEST MEGYE 2015-ÖS ADATAINAK ELEMZÉSE

Pest megyében 2015-ben 70 halálos baleset következett be, ezekben összesen 78 ember halt meg. Kutatásom során a Pest megyében történt 69 halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 55 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. 27 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

2015-ben 30 balesetben (a 70-ből) haltak meg „védtelen” közlekedők, 12 közülük gyalogosok voltak.

A 2015-ös halálos balesetekben, amelyekben gyalogos volt az elhunyt személy (12 baleset), öt esetben a szemle jegyzőkönyv adatai szerint a gyalogos szegte meg a KRESZ 21.§ „Gyalogosok közlekedésére” vonatkozó szabályt. Itt is ki kell emelnem, hogy kilenc esetben éjszakai látási viszonyok között történtek ezek a balesetek. A gyalogos elütések vizsgálata során két esetben nem rendeltek ki műszaki szakértőt a sebesség megállapítására, mindkét baleset éjszaka történt. Tíz esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, két esetben állapítottak meg sebességtúllépést.

Amikor nem állapítottak meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen nyolc esetben, a balesetek két baleset kivételével, azaz hat alkalommal éjszaka történtek.

A nyolc balesetből hét alkalommal megszüntették az eljárást, azaz a baleset okozójának a gyalogost jelölték meg, egy esetben pedig felfüggesztették az eljárást, mivel a járművezető ismeretlen volt.

A két nappali balesetben lakott területen ütték el személygépkocsik a nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogosokat, 28-32 km/h, illetve 35-38 km/h sebességgel. Négy alkalommal lakott területen éjszaka ütték el az útesten nem elsőbbségi helyzetben áthaladó gyalogost, 50-55 km/h, 48-52 km/h, 40-44 km/h illetve 50-60 km/h sebességgel. Egy esetben lakott területen kívül ütték el az éjszaka, láthatósági mellény nélkül az útesten álló gyalogost, 73-77 km/h sebességgel. Az egyik balesetben éjszaka 99-109 km/h sebességgel üttötte el egy személygépkocsi az autópályán a szélső sávba behaladó gyalogost.

Két esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést. A 34. táblázat adataiból itt is jól látható, hogy mindkét esetben az úgynevezett „traffi határon belül” közlekedtek a járművek, azaz a megengedettnél gyorsabban, de a közigazgatási bírsággal sújtandó határ alatt, eseteinkben a plusz 15 km/h határ alatt. Egyik esetben sem volt elsőbbségi helyzetben a gyalogos. Az elütési sebesség minden esetben magas, a megengedett sebesség körüli volt.

Az első esetben éjszaka az útesten haladó gyalogost üttötte el lassítás nélkül a 75-80 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény.

A második esetben nappal az autópályán 73-75 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény ütötte el az elé jobbról behaladó gyalogost.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvében / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	21.§(1)(12) / 417 Gyalogosok hibája, egyéb	70	75-80	7/10	417
2.	21.§(9)f) / 413 Gyalogosok hibája, tiltott helyen való áthaladás	70	73-75	4/6	413

34. táblázat Pest megye nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Pest megyében 2015-ben kilenc esetben halt meg kerékpáros. Hét esetben is a kerékpárost jelölték meg a helyszínen a baleset okozójának, még abban a két balesetben is, ahol később a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg. Két esetben a kerékpáros az őt előző jármű elé kanyarodott be, az egyik esetben lakott területen egy 47-49 km/h sebességgel haladó autóbussz elé, a másik esetben lakott területen kívül egy tehergépkocsi elé (ebben az esetben nem volt szakértő). Két esetben a kerékpáros nem biztosított a védett úton haladó személygépkocsinak, egy esetben pedig a kerékpáros az útpadkára haladt, és onnan az árokba esett.

Két esetben a helyszínen a gépkocsivezetőt jelölték meg a baleset okozójának. Egy esetben egy 3,5 tonnás tehergépkocsi lakott területen kívül előzés közben nekiütközött az előzőtt kerékpárnak, szakértő ebben az esetben nem volt. A másik esetben egy balra kanyarodó személygépkocsi vezetője nem biztosított elsőbbséget a szemből érkező, egyenesen továbbhaladni szándékozó kerékpárosnak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvében / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	60	80	20/33	131
2.	24.§(1) / 136 Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	50	55-59	7/14	136

35. táblázat Pest megye, kerékpáros baleset 2015

Két esetben állapítottak meg sebességtúllépést a szakértők halálos kerékpáros balesetben (35. táblázat). Az első esetben kerékpáros lakott területen az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton 80 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak. A kerékpáros heveny

alkoholmérgezésnek megfelelő 3,82 ezrelék véralkohollal a vérében közlekedett. A második esetben a kerékpáros elindulás közben nem biztosított elsőbbséget a lakott területen az úttesten 55-59 km/h sebességgel haladó személygépkocsinak.

2015-ben a baleset helyszínén a szemle jegyzőkönyvben 24 esetben jelölték meg baleseti okként relatív sebességtúllépést, ebből a vizsgálat során kirendelt igazságügyi gépjármű szakértők 13 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. A Pest megyében a helyszínen megállapított baleseti okok közül ez volt a leggyakoribb baleseti ok. Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt.

Egy esetet azonban már az abszolút sebességtúllépés kódjával, **116-os** kóddal jelentettek a KSH felé. A balesetben lakott területen egy 120-130 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, majd 108-112 km/h sebességgel kerítésének és fának ütközött (36. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	120-130	75/150	116

36. táblázat Pest megye, abszolút sebességtúllépéssel bekövetkezett balesetek 2015

A többi esetben jól látható, hogy egy eset kivételével 10%-nál nagyobb sebességtúllépést állapítottak meg a szakértők (37. táblázat). A sebesség nem megfelelő alkalmazását, mint szabályszegést ebben az évben is leginkább azokra az esetekre alkalmazták, 12 esetből 10 esetben, amikor a jármű letért az úttestről, vagy áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol fának, oszlopnak stb. ütközött. Két esetben a menetirány szerinti baloldalra áttérő jármű a szemből érkező járművel ütközött.

Az első esetben a személygépkocsi a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 90 km/h sebességgel haladt, nekiütközött a jobboldali járdaszegélynek, majd a szemből érkező, 37-43 km/h sebességgel haladó személygépkocsinak ütközött.

A második esetben egy 125-129 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi letért a menetiránya szerinti jobb oldali útpadkára, majd onnan visszatért az úttestre, ahol menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávba hajtott, ahol nekiütközött a vele szemből érkező, 60-65 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak.

A harmadik esetben egy személygépkocsi lakott területen 117-123 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi letért a menetiránya szerinti jobb oldali útpadkára, majd áttért a bal oldali útpadkára, ahonnan az árokba hajtott és 60-65 km/h sebességgel egy fának ütközött.

A negyedik esetben a lakott területen 83-89 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi letért a menetiránya szerinti jobb oldali útpadkára, majd onnan a bal oldali útpadkára hajtott, ahol 58-62 km/h sebességgel egy ingatlan falának ütközött.

Az ötödik esetben lakott területen kívül 100-120 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi egy jobb jobbra ívelő útkanyarulat végén lehaladt az úttestről a földes útpadkára, majd onnan áthaladt a bal oldali forgalmi sávba, majd az úttestről a baloldalon lehaladt és az erdős területen 87 km/h sebességgel egy fának ütközött.

A hatodik esetben lakott területen egy 63-67 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi lehaladt a haladási irányát figyelembe véve az út jobb oldalán található földes-füves területre, nekiütközött az ott, földből kiépített vízelvezető útarok oldalfalának, valamint a vízáteresz betonjának.

A hetedik esetben lakott területen kívül 101-105 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi lehaladt az úttestről, 80-86 km/h sebességgel egy fának ütközött.

A nyolcadik esetben a lakott területen kívül 105-115 km/s sebességgel közlekedő személygépkocsi letért az út menetirány szerinti jobb oldalán található füves területre, ahol egy fának ütközött.

A kilencedik balesetben lakott területen a 80 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi egy jobb irányba ívelő kanyarban letért az úttestről és a kanyar bal oldalánál álló közvilágítással ellátott beton oszlopnak ütközött.

A tízedik balesetben a lakott területen 100-116 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi letért az úttestről a menetiránya szerinti baloldalon, majd az személygépkocsi a tetejére borult és egy villanyoszlopnak ütközött.

A tizenegyedik balesetben a 95-101 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi az úttest mellett a menetiránya szerinti jobb oldalon lévő emlékmű első részének ütközött, majd a jobb oldalára borult.

A tizenkettedik balesetben a lakott területen kívül 98 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi nekiütközött az előtte 32 m/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénynek.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	90	50/125	116
2.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	90	125-129	37/40	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	117-123	30/33	116
4.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	50	89-93	41/82	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-120	20/22	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	63-67	15/30	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	101-105	14/16	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	105-115	20/22	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	80	30/60	116
10.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	100-116	58/116	116
11.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	50	95-101	48/96	116
12.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	90	98	8/9	116

37. táblázat Pest megye, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Egy esetben egy motorkerékpár az 136-146 km/h sebességgel autóúton közlekedett, amikor az előtte torlódás miatt lassító járművek miatt vészfékezett, melynek következtében a jármű a bal oldalára borult, majd a bal oldalt lévő szalagkorlátnak csúszott (38. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	110	136-146	30/27	150

38. táblázat Pest megye, követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett baleset 2015

Pest megyében 2015-ben hét olyan halálos baleset volt, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek. Hat esetben rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, öt esetben állapítottak meg sebességtúllépést (39. táblázat). Egy balesetet a kerékpáros baleseteknél már elemeztem.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 115 A sebesség nem megfelelő alkalmazása elsőbbségadásnál	90	93-97	5/6	116
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	100-110	15/17	131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	60	84	24/40	131
4.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	60	95-103	39/65	131

39. táblázat Pest megye, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

Az első balesetben egy személygépkocsi az "Állj! Elsőbbségadás kötelező!" jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki jobbról a védett úton 93-97 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi részére, ami lassítás nélkül nekiütközött. Mivel egy utas halt meg a balesetben, mindkét járművezetővel szemben elmarasztaló ítéletet hozott a bíróság, a védett úton haladó esetében a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapítottak meg. Mivel ezt a balesetet 115-ös kóddal jelentették a KSH felé, ezért az eljárás végére inkább a **116**-os kód lett volna indokolt.

A második balesetben egy parkolóból egy személygépkocsi jobbra kis ívben az úttestre kanyarodott, amikor a jobbról 100-110 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi lassítás helyett az előzősége kezdett, de nekiütközött a szemből 75-80 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak.

A harmadik balesetben egy személygépkocsi az "Állj! Elsőbbségadás kötelező!" jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki balról a védett úton a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 84 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény részére, ami 58-59 km/h sebességgel nekiütközött.

A negyedik balesetben egy nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény az "ÁLLJ! elsőbbségadás kötelező!" közúti közlekedési jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget neki jobbról a védett úton a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 95-103 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi részére, és összeütköztek.

A kanyarodás szabályainak megszegésével egy esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen három ilyen típusú baleset volt) (40. táblázat). A balesetben egy balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 115-125 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, a motorkerékpár lassítás nélkül a kanyarodó járműnek ütközött. Az ilyen típusú balesetet a KRESZ 31.§ (5) c) pontja szerint 145-ös kóddal szokták inkább minősíteni.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	29.§(1) / 141 Irányválttatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása	90	115-125	30/33	141

40. táblázat Pest megye, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Az előzés szabályainak megszegésével 2015-ben öt baleset történt. Három esetben rendeltek ki szakértőt, akik két esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (41. táblázat).

Az első esetben lakott területen kívül a 90 km/h sebességgel előző 3,5 tonnás tehergépkocsi a szemből 93-97 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek ütközött, ami további járműveknek is nekiütközött.

A második balesetben az autóúton 90 km/h sebességkorlátozás ellenére 100 km/h sebességgel előző személygépkocsi a szemből 70 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak ütközött, ami további járműveknek is nekiütközött.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(3) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	70	93-97	24/34	120
2.	34.§(1)a) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90 táblával	100	10/11	147

41. táblázat Pest megye, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

A KRESZ 25.§ (2) bekezdésébe szabályszegés miatt a szemlejegyzőkönyvek szerint hét halálos baleset történt. Hat esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, egy esetben állapítottak meg sebességtúllépést (42. táblázat). A balesetben lakott területen kívül egy 92-96 km/h sebességgel közlekedő 3,5 tonnás tehergépkocsi áttért a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávba, ahol összeütközött a vele szemben 83 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénnel, majd nekiütközött a 100-104 km/h sebességgel közlekedő, vélhetően előzéshez készülő 2,5 tonnás tehergépkocsinak. A balesetben mindhárom jármű abszolút sebességtúllépéssel közlekedett.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90/70	100-104 83	12/13 13/19	116

42. táblázat Pest megye, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vételével bekövetkezett balesetek 2015

Elinduló jármű a szemlejegyzőkönyvek szerint négy esetben okozott halálos balesetet. Mindegyik baleset lakott területen történt, mindegyikben szerepelt kétkerekű jármű. Két esetben állapítottak meg sebességtúllépést, egy esetet a kerékpáros balesetknél már elemeztem (43. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	24.§(1) / 136 Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	50	96-101	48/96	116

43. táblázat Pest megye, az elindulás szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2015

A balesetben lakott területen elindulás közben egy lassú jármű haladt az úttestre, balra nagy ívben kanyarodva, és nem biztosított elsőbbséget a neki jobbról 96-101 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak, ami 70-75 km/h sebességgel a lassú járműnek ütközött. Ez a sebesség már megtéveszti a többi járművezetőt, ezért

a baleset oka az abszolút sebességtúllépés, a 116-os kód használata lett volna indokolt ez eljárás végén.

5.2.4. ÖSSZEGZÉS

2015-ben Pest megyében már arányaiban és súlyosságában rosszabb volt a helyzet a sebességtúllépések terén. Ebben az évben 27 esetben állapított meg a kirendelt igazságügyi műszaki szakértő abszolút sebességtúllépést, viszont kevesebb volt a halálos balesetek száma. Négy esetben 50% felett volt a sebességtúllépés mértéke, három esetben pedig 100% feletti. A határozatokban, ítéletekben hat esetben is a KRESZ 26. § (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést jelölték meg baleseti okként.

Pest megyében 2015-ben összesen 69 baleset vizsgálati anyagait néztem át (a KSH szerint is 70 történt), ebből egy esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 55 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 27 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 38,6 százalékában. Ezekből 14 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)), azaz a 112113,114,115, 117, 147-es kódot jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116**-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Egy esetben a KRESZ 24.§(1) bekezdésébe ütköző szabályszegés 136-os kódja helyett a **116**-os kód lett volna indokolt. A kutatás során megállapítottam, hogy Pest megyében 2015-ben a baleset vizsgálatának végén 16 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116**-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egy esetet küldött 2014-ben a KSH felé **116**-os kóddal. 2015-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól. Ez a 16 eset az összes halálos baleset 22,8 százaléka. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

Pest megyében a balesetek döntő többsége lakott területen kívül történ (2014-ben 86-ból 58, 2015-ben 70-ből 50!), ahol a járművek nagyobb sebességgel közlekedhetnek. Ezek után talán érthető, hogy miért halnak meg többen Pest megye útjain annak ellenére, hogy jóval kevesebb személyi sérüléses baleset történik, mint Budapesten.

5.3 A KÖZÉP-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ ELEMZÉSE.

A Közép-Dunántúli régióban, Fejér megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 640 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 813 fő sérült meg, vagy halt meg. Ezekből a közlekedési balesetekből 30 volt halálos eredményű, melyek során összesen 34 fő halt meg. A 2015-ös évben 678 személyi sérüléses baleset volt, amelyekben 903 fő sérült, vagy halt meg. Ugyanebben az évben 27 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 31 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (75 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 59 százalékkal csökkent, az erőteljes csökkenés 2007 után következett be.

A Közép-Dunántúli régióban, Komárom-Esztergom megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 518 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 684 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 14 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 14 fő halt meg. 2015-ben 516 személyi sérüléses baleset volt, 657 fő sérült vagy halt meg. 22 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 23 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (46 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma a felére csökkent, az erőteljes csökkenés 2009 után következett be.

A Közép-Dunántúli régióban, Veszprém megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 590 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 772 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 23 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 27 fő halt meg. 2015-ben 562 személyi sérüléses baleset volt, 761 fő sérült vagy halt meg. 25 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 27 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (55 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma a felére csökkent, az erőteljes csökkenés 2008 után, az objektív felelősség bevezetését követően következett be.

A régióban a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma alapján megállapítható, hogy 2005-től 2015-ig jelentősen, 176 főről 81 főre, mintegy 54 százalékkal csökkent az áldozatok száma (44. táblázat).

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Fejér	75	103	58	50	43	37	29	33	27	34	31
Komárom-Esztergom	46	42	45	39	42	22	30	26	24	14	23
Veszprém	55	61	61	51	34	41	31	28	36	27	27
Közép-Dunántúl	176	206	164	140	119	100	90	87	87	75	81

44. táblázat Közép-Dunántúlon közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁶⁷

5.3.1 A KÖZÉP-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ 2014-ES ADATAINAK ELEMZÉSE

A Közép-Dunántúli régióban 2014-ben összesen 67 halálos baleset történt, ezekben összesen 75 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 50 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők az 50 esetből 25 esetben, azaz a szakértői vizsgálatok felében állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

2014-ben azokban a balesetekben, ahol a balesetben elhunyt személy nem gépkocsiban utazott 33 (a 67-ből) balesetben 34-an haltak meg. Ez azt jelenti, hogy a halálos balesetek 49 százalékában a legvédtelenebb közlekedők, gyalogosok, kerékpárosok, segédmotor kerékpárosok és motorkerékpárosok haltak meg. Közülük 19-en voltak gyalogosok.

Azokban az esetekben, ahol a gyalogos elütéses baleset vizsgálata során nem rendeltek ki műszaki szakértőt – összesen négy eset-, három esetben a gyalogos teremtette a veszélyhelyzetet. Két alkalommal is a gyalogos haladt az úttesten haladó jármű oldalának. Egy alkalommal a gyalogos jobbról haladt be közvetlenül a neki balról érkező személygépkocsi elé. A nyomozást megszüntető határozat szerint egyik esetben sem történt bűncselekmény.

Az egyetlen eset, ahol megállapították a járművezető felelősségét, egy személygépkocsi haladt le az úttestről, és elütötte az útpadkán haladó gyalogosokat.

Ezekben a balesetekben 15 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, hét esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Amikor nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen nyolc esetben, az elütési sebességek hét alkalommal is elérték, több esetben jelentősen meg is haladták a gyalogoselütés szempontjából kritikus 50 km/h sebességet. A nyolc esetből csak egy történt lakott

¹⁶⁷ Központ Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv

területen belül, egy ittas gyalogos haladt be jobbról a neki balról érkező személygépkocsi elé, éjszaka, az elütési sebesség 46-49 km/h volt. A többi esetben a gyalogosokat lakott területen kívül ütötték el, mindig éjszakai látási körülmények között. Három alaklommal is ittas gyalogos haladt keresztbe az útesten, ebből egy alkalommal az autópályán. Az elütési sebességek 123-130 km/h, 50-53 km/h, illetve 70 km/h körül voltak. Egy alkalommal az úttest mellett megálló tehergépkocsi vezetője haladt be körültekintés nélkül a 68-73 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi elé, ami 53-56 km/h sebességgel elütötte. Különleges eset volt, amikor a járművezető a járművéről leeső létrát vette fel az úttestről, amikor 64-68 km/h sebességgel elütötték. További egy esetben személygépkocsi ütötte el az úttest szélén láthatósági mellény nélkül haladó gyalogost, 85-90 km/h sebességgel. Egyik esetben állapították meg a járművezetők részéről szabályszegést.

Csak egy esetben élt az ügyészség vádemeléssel a járművezető ellen, amikor 3,5 tonnás tehergépkocsi ütötte el az úttest szélén vele azonos irányba láthatósági mellény nélkül haladó gyalogost. Az elütési sebesség 90-100 km/h, a jármű részére a megengedett sebesség pedig 110 km/h volt.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg (45. táblázat), két olyan baleset volt (első két eset), amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg (nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost öt esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	52-57	5/10	137
2.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	60	10/20	137
3.	26.§(4) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	40 táblával	77-80	38/95	116
4.	3.§(1)c) / 117 A sebesség nem megfelelő alkalmazása, egyéb	50	53-57	4/8	116/138
5.	26.§(4) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	70	94-101	27/39	116
6.	3.§(1)c) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	40	60-67	23/58	116
7.	21§ (5) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	60-65	12/24	411

45. táblázat Közép-Dunántúl, gyalogos elütés 2014

Az első esetben 52-57 km/h sebességgel haladó 3,5 tonnás tehergépkocsi 18-22 km/h sebességgel elütötte az útesten neki jobbról a kijelölt gyalogos-átkelőn haladó gyalogost. Az elütési sebesség alacsony, a gyalogos ennek ellenére elhunyt. Ebben szerepet játszhatott a gyalogos kora, az 1923-as születésű gyalogos a balesetkor 91 éves volt. Hasonlóan idős volt a második esetben az a gyalogos is, 1934-es születésű, 80 éves, aki a kijelölt gyalogos-átkelőhely mellett haladt át az útesten, amikor a 60 km/h sebességgel érkező személygépkocsi 26-27 km/h sebességgel elütötte. Mivel azonban a baleset csak 35-38 km/h sebességről lett volna elkerülhető, a nyomozást bűncselekmény hiányában megszüntették.

A harmadik esetben 7,5 tonnás tehergépkocsi lakott területen kívül ütötte el a láthatósági mellény nélkül az útesten álló gyalogost. Ez az ügy azért érdekes, mert a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére a tehergépkocsi 77-80 km/h sebességgel közlekedett, amely az úton számára korábban megengedett 70 km/h sebességnél is magasabb. A gyalogost 58-62 km/h sebességgel ütötte el, ami jóval magasabb, mint a megengedett sebesség. A balesetet 40 km/h sebességről vészfékezéssel kerülhetett volna el, mivel azonban a jelenlegi gyakorlat szerint a más által okozott veszélyhelyzet elkerüléséhez a vészfékezés a járművezető részéről nem kötelezően elvárható, a nyomozást bűncselekmény hiányában megszüntették. A jelenlegi gyakorlat szerint ugyanis nem vizsgálják, hogy a sebességtúllépésnek a halálos eredmény kialakulásában lehetett-e szerepe. És ezt a balesetet ráadásul a rendőrség az előírt sebesség meg nem tartása miatt **116-os kóddal** továbbította a KSH felé.

A negyedik esetben a kijelölt gyalogos-átkelőtől 15 méterre az útesten áthaladó gyalogost az 53-57 km/h sebességgel érkező személygépkocsi 41-45 km/h sebességgel ütötte el. A gyalogos 69 éves volt, a járművezető az ítélet alapján egy év felfüggesztett börtönbüntetést kapott. Mivel a balesetet 117-es kóddal továbbították a KSH felé, a vizsgálat során azonban abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, a **116-os kód** lett volna indokolt.

Az ötödik esetben a 70 km/h sebességkorlátozó jelzőtábla ellenére a 2 tonnás tehergépkocsi 94-101 km/h sebességgel közlekedett (ami az úton korábban megengedett 90 km/h sebességnél is magasabb), lassítás nélkül ütötte el az útesten láthatósági mellény nélkül áthaladó gyalogost.

A hatodik esetben is jelzőtáblával korlátozták a sebességet, ebben az esetben 40 km/h-ra. Egy 2 tonnás tehergépkocsi 60-67 km/h sebességgel haladt, amikor az előtte haladó jármű a jelzőőr jelzése miatt megállt. A tehergépkocsi lassítás nélkül

nekiütközött az előtte megálló járműnek, amit ennek következtében elütötte a jelzőőrt. Ebben az esetben az ügyészség vádemelési javaslattal élt. Mivel a balesetet 113-as kóddal továbbították a KSH felé, a vizsgálat során azonban abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, a **116-os kód** lett volna indokolt.

Az utolsó esetben lakott területen belül egy 1,6 tonnás tehergépkocsi 60-65 km/h sebességgel haladt, majd 58-64 km/h sebességgel elütötte, az úttesten guggoló gyalogost, a nyomozás megszüntették.

A régióban 2014-ben bekövetkezett 19 halálos kimenetelű gyalogos elütésből az eljárások során összesen öt esetben állapították meg a járművezető felelősségét. Az elhunytak között nem volt sem gyermekkorú, sem fiatalkorú gyalogos, viszont hét fő is 65 éves, vagy annál idősebb volt. (65,69, 70, 80, 80, 84, 91 évesek voltak az elütött gyalogosok)

A régióban 2014-ben 9 esetben halt meg kerékpáros, négy esetben más résztvevője a balesetnek nem is volt. A maradék öt esetből három esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik egy esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Azokban az esetekben, amikor nem volt szakértő, egy esetben lakott egy mezőgazdasági vontató ütötte el az elé behaladó gyermekkerékpárost, a határozat szerint nem történt bűncselekmény. A másik esetben autóbusz az elsőbbségadás kötelező ellenére nem biztosított elsőbbséget a balról érkező kerékpárosnak, a buszvezető ellen az ügyész vádat emelt.

Amikor volt szakértő, az egyik esetben területen kívül, éjszakai látási körülmények között világítás és láthatósági mellény nélkül közlekedő kerékpárosnak ütközött egy 65-67 km/h sebességgel haladó 2,3 tonnás tehergépkocsi. A hatóság szerint ebben az esetben nem történt bűncselekmény. A másik esetben a kerékpáros az úttest mellől behaladt az úttestre a vele azonos irányba 58-62 km/h sebességgel haladó személygépkocsi mellé és nekiütközött.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100	10/11	116

46. táblázat Közép-Dunántúl, kerékpáros baleset 2014

Egy esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (46. táblázat). Egy személygépkocsi nappal lakott területen kívül 100 km/h sebességgel

nekiütközött az előtte haladó kerékpárosnak (46. táblázat). Mivel a balesetet 112-es kóddal továbbították a KSH felé, a vizsgálat során azonban abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, a **116-os** kód lett volna indokolt. A gépkocsivezető lett volna felelős a balesetért, azonban a nyomozást büntethetőséget kizáró ok miatt (epilepszia) megszüntették.

A kerékpáros halálával végződött kilenc balesetből összesen tehát csak két esetben volt a gépkocsivezetők részéről felróható szabályszegés, a többi baleset okozója a kerékpáros volt.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 12 esetben jelölték meg a baleset okának (egy esetet már a kerékpáros balesetnél feldolgoztam)(47. táblázat). Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	80	85	5/6	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	105-115	20/22	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	75-79	7/10	116
4.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	100	50/100	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	130	40/44	116
6.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	105-115	60/120	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100	10/11	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60 táblával	80-85	22/37	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-105	10/11	116
10.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	118-123	30/33	116
11.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	86-92	39/78	116
12.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60 táblával	122-128	65/108	116

47. táblázat Közép-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Az első esetben a 85 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsi autópályán a leállósávban műszaki hiba miatt várakozó személygépkocsinak ütközött, a tehergépkocsi vezetője két év felfüggesztett börtönt kapott az ítélet szerint.

A második esetben abszolút sebességtúllépéssel közlekedő személygépkocsi vezetője okozta a balesetet. A járművel 110-115 km/h sebességgel áttért a menetirány szerinti baloldalra, majd a 83-90 km/h sebességgel a jobb oldali útpadkára haladt, ahol felborult. A harmadik esetben nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény 75-79 km/h sebességgel közlekedett, amikor megcsúszott, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező 70-75 km/h sebességgel haladó személygépkocsival ütközött. A negyedik esetben a lakott területen 100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a menetirány szerint jobb oldali útpadkának, majd 75-80 km/h sebességgel villanyoszlopnak ütközött. Az ötödik esetben a 130 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, 85 km/h sebességgel ahol fának ütközött. A hatodik esetben a lakott területen 105-115 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a baloldalon lehaladt az úttestről, oszlopnak ütközött. Az előző három esetben az eljárást lezáró határozatban KRESZ 26.§ (1) bekezdése szerinti szabályszegés szerepelt a baleset okaként. A hetedik esetet már bemutattam a kerékpáros baleseteknél. A nyolcadik esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 80-85 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező 50-55 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsival ütközött, a határozatban KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegés szerepelt a baleset okaként. Az kilencedik esetben 3,5 tonnás tehergépkocsi haladt 95-105 km/h sebességgel, lehaladt az úttestről vízelvezető árokba csapódott. A tizedik balesetben egy 118-123 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, és a szemből érkező 68-73 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival ütközött. A 11. esetben pedig 86-92 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol kerítésnek csapódott. Az utolsó esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 122-128 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező 56-62 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsival ütközött, a határozatban KRESZ 14.§(1) d) szabályszegés szerepelt a baleset okaként.

Hat esetben tehát nem is volt más jármű a baleset résztvevője, a járművek abszolút sebességtúllépéssel haladtak le az úttestről.

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét egy esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során (48. táblázat). Ebben a régióban is meg kell említenem az eltérő gyakorlatot, mely szerint a menetirány szerinti baloldalra történő áthaladás esetében, ha a szemből érkező járművel ütköztek a balesetben, a helyszínen hol a KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést, hol a KRESZ 25.§ (2) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapítottak meg. Míg Veszprém megyében minden esetben 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapítanak meg, addig Fejér megyében mindkét esetre volt példa. A vizsgált esetben személygépkocsi tért át a menetirány szerinti baloldalra 90-95 km/sebességgel, ahol összeütközött a szemből 92-97 km/h sebességgel érkező 3,5 tonnás tehergépkocsinak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90	92-97	5/6	116

48. táblázat Közép-Dunántúl, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2014

A régióban 2014-ben nem volt olyan halálos baleset, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt vagy a kanyarodás szabályainak megszegésével sebességtúllépéssel ütköztek.

Követési távolság be nem tartása miatt egy baleset történt, egy 90-100 km/sebességgel közlekedő autóbusból és pótkocsiból álló járműszerelvény az autópályán későn észlelte az előtte forgalmi okokból lassító személygépkocsit, nekiütközött, a személygépkocsi pedig tovább haladva a szalagkorlátnak ütközött (49. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	80	90- 100	15/19	150

49. táblázat Közép-Dunántúl, követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett baleset 2014

Egy esetben egy személygépkocsik jobbra lehúzódt, majd hirtelen balra fordult, a mögötte haladó 87-92 km/sebességgel közlekedő tehergépkocsi pedig nekiütközött (50. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	33.§(1) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	87-92	19/27	147

50. táblázat Közép-Dunántúl, a megfordulás szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2014

Az előzés szabályainak megszegése megszegésével a helyszíni adatok szerint négy esetben okoztak balesetet, két esetben állapítottak meg a szakértők abszolút sebességtúllépést. Mindkét esetben személygépkocsi előzés közben összeütközött a szemből érkező személygépkocsival 96-105, illetve 100-105 km/h sebességgel (51. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(4) / 120 Előzés szabályainak megszegése, a szembejövő forgalom zavarása	90	96-105	10/11	120
2.	34.§(4) / 127 Előzés szabályainak megszegése, be nem látható útkanyarulatban, bukkanóban	90	100-105	12/13	127

51. táblázat Közép-Dunántúl, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az utolsó esetben egy autóbusz 40 km/sebességgel a vasúti fénysorompó tilos jelzése ellenére a vasúti átjáróba hajtott, ahol vonattal ütközött (52. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	39.§(1) / 164 Sorompó, illetve fénysorompó jelzésére nem állt meg	30	40	10/33	164

52. táblázat Közép-Dunántúl, vasúti átjáró tilos jelzésén való áthaladással bekövetkezett baleset 2014

5.3.2 ÖSSZEGZÉS

A Közép-Dunántúli régióban 2014-ben összesen 67 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint is ennyi történt), ebből három+három esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot (három esetben nem rendeltek ki szakértőt). A vizsgálat során 50 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 25 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik

részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 37 százalékában. Ezekből 12 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)., 26.§(4), 3.(1)c)) jelölték meg a baleset okának: Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116**-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Egy esetben a az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele 147-es kódja helyett a **116**-os kód lenne indokolt. A kutatás során megállapítottam, hogy a Közép-Dunántúli régióban 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 16 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116**-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egy esetet küldött 2014-ben a KSH felé **116**-os kóddal. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól. Ez a 16 eset az összes halálos baleset 23,9 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

A KSH adatbázisa szerint a régióból összesen hat balesetet jelentettek **116**-os kóddal a KSH felé, az eljárás során azonban csak három esetben rendeltek ki szakértőt, három esetben nem. Ebben a három esetben csak a hatóság állapította meg a sebességtúllépés tényét, szakértő nem, de ez a három eset tovább növelhetné az abszolút sebességtúllépések számát a régióban.

5.3.3 A KÖZÉP-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ 2015-ÖS ADATAINAK ELEMZÉSE

Az Közép-Dunántúli régióban 2015-ben összesen 74 halálos baleset történt, ezekben összesen 81 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 59 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak.

A szakértők az 59 esetből 33 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. Az általam vizsgált 74 halálos közlekedési balesetből 29 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor-kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 22 esetben rendeltek ki

műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 8 alkalommal állapítottak meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést.

Azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen hét esetben, az elütési sebességek az alábbiak szerint alakultak (három gyalogos elütéses esetben nem volt szakértő). Öt esetben ütöttek el gyalogost lakott területen kívül, minden esetben éjszaka, egy eset kivételével láthatósági mellény nélkül közlekedve. Az elütési sebességek minden esetben meghaladták a kritikus 50 km/h sebességet, (88-92km/h, 80-90 km/h, 70 km/h, 60-64 km/h, 68-72km/h) volt.

További két esetben lakott területen belül ütötték el a gyalogost. Az elütési sebesség az egyik esetben 45-50 km/h volt, a másik esetben kijelölt gyalogos-átkelőhelyen ütötték el a gyalogost 29-30 km/h sebességgel, a gyalogos ebben az esetben 74 éves volt.

A régióban 2015-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg (53. táblázat), egy olyan baleset volt, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg. Az első esetben lakott területen kijelölt gyalogos-átkelőhelyen egy személygépkocsi ütötte el a gyalogost fékezés nélkül, 58 km/h sebességgel, éjszakai látási viszonyoknál.

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost két esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel, szintén éjszakai látási viszonyoknál. A második esetben lakott területen ütötte el egy személygépkocsi az útesten áthaladó gyalogost, a másik esetben lakott területen kívül tehergépkocsi elütötte a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 66-72 km/h sebességgel közlekedett, és 65-70 km/h sebességgel elütötte az útesten vele azonos irányba láthatósági nélkül haladó gyalogost.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	58	8/16	137
2.	21.§ (5) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az útestre	50	54	4/8	411
3.	21.§(6) / 415 Gyalogosok hibája, zavaró magatartás az útesten való áthaladás közben	40	66-72	29/73	415

53. táblázat Közép-Dunántúl, gyalogos elütés 2015

Négy alkalommal halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben nem állapított meg a szakértő sebességtúllépést. Három esetben a kerékpáros volt a baleset okozója, egy esetben nem is volt más résztvevője a balesetnek. A másik két esetben a kerékpáros az Elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton neki balról érkező személy- illetve tehergépkocsinak.

Egy esetben személygépkocsi ütötte elé bekanyarodó kerékpárost. A négy esetből csak ebben állapították meg a gépkocsivezető felelősségét, a többi esetben a kerékpáros lett a baleset okozója.

Két esetben halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg (54. táblázat). Az első esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 69-75 km/h sebességgel közlekedő 3 tonnás tehergépkocsi a tilos jelzés ellenére behajtott a kereszteződésbe, ahol kerékpárral ütközött. Az ügyben a személygépkocsi vezetője ellen vádat emeltek.

A másik esetben gyermek kerékpáros az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki balról érkező, a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 48-53 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak. A nyomozást ebben az esetben megszüntették a gépkocsi vezetőjével szemben.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	9.§(4)d) / 161 Megállási kötelezettség elmulasztása, rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg	60 táblával	69-75	13/22	161
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	40 táblával	48-53	10/25	131

54. táblázat Közép-Dunántúl, kerékpáros baleset 2015

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 18 esetben jelölték meg a baleset okának. Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, ebben a 12 esetben a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére.

Hét esetben az okozón járművön kívül nem volt más jármű résztvevője a balesetnek (55. táblázat). Az első esetben a személygépkocsi a 110-120 km/h sebességgel a menetirány szerint jobbra, majd balra lesodródott az úttestről, majd 65-70 km/h sebességgel vízelvezető árokba csapódott, végül tetőre borulva állt meg. A második esetben a személygépkocsi a 100-110 km/h sebességgel a menetirány

szerint jobbra lehaladt az úttestről, majd lassítás nélkül egy fának ütközött. A harmadik balesetben egy személygépkocsi 105-115 km/h sebességgel a menetirány szerint jobbra, majd balra lesodródott az úttestről, vízelvezető árokba csapódott. A negyedik balesetben egy személygépkocsi 125-135 km/h sebességgel lehaladt az úttestről és 86-90 km/h sebességgel vízelvezető árokba csapódott. Az ötödik balesetben egy személygépkocsi vezetője a rendőri intézkedés alól akarta kivonni magát, 145-149 km/h sebességgel lehaladt az úttestről és 135-141 km/h sebességgel fának ütközött. A hatodik balesetben egy motorkerékpár haladt le az úttestről, lakott területen kívül 60 km/h sebességkorlátozás hatálya alatt 73-76 km/h sebességgel, a vízelvezető árokba csapódott. A hetedik balesetben egy motorkerékpár lakott területen 59-64 km/h sebességgel áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol várakozó személygépkocsinak ütközött. Mindkét motorkerékpáros baleset éjszaka történt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	110-120	25/28	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-110	15/17	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	105-115	16/18	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	125-135	40/44	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	145-149	57/63	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60	73-76	14/23	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	59-64	11/22	116

55. táblázat Közép-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett magános balesetek 2015

Négy esetben más jármű is a baleset részese volt (56. táblázat). Az első esetben 3,1 tonnás tehergépkocsi 100-107 km/h sebességgel jobbra lesodródott az úttestről, vízelvezető árokba csapódott, onnan vissza az úttestre, ahol 90-95 km/h sebességgel haladó személygépkocsival ütközött. A második esetben személygépkocsi 133-143 km/h sebességgel nekiütközött az előtte 85 km/h

sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek. Bár a helyszínen KRESZ 25.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést állapítottak meg, később a követési távolság be nem tartásához tartozó 150-es kódot kapott, ami álláspontom szerint szintén téves, hiszen egy állandó sebességgel haladó járműnek ütközött neki egy gyorsabban haladó, azaz vagy nem a forgalmi viszonyokhoz választotta meg a sebességét, 113-as kód, vagy figyelmetlen, gondatlan vezetés lenne (184-es kód) indokolt.

A következő két balesetben a sebességet jelzőtáblával korlátozták. A harmadik esetben 40 km/h sebesség helyett, de lakott területen kívül haladt egy személygépkocsi 50-55 km/h sebességgel, áttért a menetirány szerinti baloldalra, tehergépkocsival ütközött. Ebben az esetben a vádiratban KRESZ 14.§(1) d) ütköző szabályszegés szerepelt. A negyedik esetben egy személygépkocsi a 70 km/h sebesség helyett 92-100 km/h sebességgel haladt, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező személygépkocsival ütközött. A járművezetők mind a két esetben figyelmen kívül hagyták a sebességkorlátozó jelzőtáblát, az eredetileg megengedett sebességgel, vagy még annál is gyorsabban haladtak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-107	13/14	116
2.	25.§(1) / 150 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, követési távolság be nem tartása.	130/ 80	133-143 85	8/6 5/6	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	50-55	12/30	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	92-100	26/37	116

56. táblázat Közép-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

A baleset helyszínén a KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe és a KRESZ 3.§ (1) c) pontjába ütköző szabályszegések közül nyolc esetben is már **116**-os kóddal jelentették a KSH felé a balesetet (57. táblázat). A szakértői vélemények alapján minden esetben indokolt volt a **116**-os kód. Az első esetben egy személygépkocsi a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 75-85 km/h sebességgel balra lehaladt az úttestről, és 55-60 km/h sebességgel az árokba csapódott. A második esetben egy

személygépkocsi autópályán 130 km/h helyett 148-158 km/h haladt, amikor nekiütközött a mellette haladó járműszerelvénynek. A harmadik balesetben egy személygépkocsi lakott területen 62-68 km/h sebességgel balra lehaladt az úttestről, és az árokba csapódott. A negyedik esetben egy személygépkocsi 130 km/h sebességgel balra lehaladt az útpadkára, majd a baloldalon lehaladt az úttestről, lassítás nélkül oszlopnak majd fának ütközött. Az ötödik balesetben egy személygépkocsi lakott területen 80-85 km/h sebességgel letért az úttestről és 75-80 km/h sebességgel fának ütközött. A hatodik esetben egy személygépkocsi 100-110 km/h sebességgel előzött, amikor összeütközött a 85-95 km/h sebességgel szemből érkező tehergépkocsival. Mindkét jármű sebességtúllépéssel közlekedett. A hetedik balesetben motorkerékpár haladt a megengedett 40 km/h sebesség helyett lakott területen 57-65 km/h sebességgel (az eredeti 50km/h sebességnél is gyorsabban), áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol autóbusszal ütközött.

A nyolcadik utolsó esetben a szemlejegyzőkönyv adatai szerint a személygépkocsi vezetője az autópályán 140 km/h sebességgel nekiütközött az előtte 80 km/h sebességgel haladó járműszerelvénynek.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	40	75-85	40/100	116
2.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	130	148-158	23/18	116
3.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	62-68	15/30	116
4.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	90	130	40/44	116
5.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	80-85	32/64	116
6.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	90/ 70	100-110 85-90	15/17 17/24	116
7.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	40	57-65	20/50	116
8.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	130	140	10/8	116

57. táblázat Közép-Dunántúl, a KSH felé abszolút sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét öt esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Min az öt eljárás során műszaki szakértőt rendeltek ki, akik három esetben állapított meg abszolút sebességtúllépést (58. táblázat). Az első esetben személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol 75-80 km/h sebességgel érkező 18 tonnás

tehergépkocsival ütközött. A második esetben is személygépkocsi tért át a menetirány szerint baloldalra 95-105 km/h sebességgel, ahol a szemből érkező, 90-100 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek ütközött, majd kiégett. A harmadik eset álláspontom szerint KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegés lett volna a helyes, mivel nem volt más résztvevője a balesetnek, egy 105-115 km/h sebességgel haladó személygépkocsi lehaladt az úttestről és 100-110 km/h sebességgel vízelvezető árokba csapódott. Ebben az esetben a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett volna indokolt a rendőrségi vizsgálat végére. Ez a Veszprém megyei eset az egyetlen, ahol egy a helyszínen egy ilyen esetet KRESZ 25.§ (2) bekezdésére minősítenek, a statisztikai kód később jogosan változott 112-re.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	75-80	7/10	147
2.	25.§(2) / 147 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90/ 70	95-105 90-100	10/11 25/36	116
3.	25.§(2) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	105-115	20/22	116

58. táblázat Közép-Dunántúl, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2015

A KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek egy baleset történt sebességtúllépéssel, ezt az esetet a kerékpáros baleseteknél már bemutattam.

A régióban 2015-ben a kanyarodás szabályainak megszegését két esetben jelölték meg a helyszíni szemle során a baleset okának, egy esetben rendelték ki a vizsgálat során műszaki szakértőt, aki a szemből, elsőbbségi helyzetben érkező motorkerékpáros részéről abszolút sebességtúllépést állapított meg (59. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(1) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	153-173	73/81	146

59. táblázat Közép-Dunántúl, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

A motoros a balesetet megelőzően 153-173 km/h sebességgel közlekedett. A gépkocsivezetővel szemben az ügyészség vádat emelt.

Két esetben a szabálytalan megfordulás volt a baleset oka, mindkét esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg a szakértők (60. táblázat). Az első esetben egy személygépkocsi megfordult, eközben az őt előző, 150-155 km/h sebességgel érkező motorkerékpárral ütközött, 112-116 km/h sebességgel. Az ütközésben mind a motorkerékpár vezetője, mind a személygépkocsi vezetője életét veszítette. A KSH felé ezt a balesetet már **116**-os kóddal jelentették. Ez a sebességtúllépés olyan mértékű, hogy ilyen sebességgel érkező járműre nem számíthatott a megforduló jármű vezetője, ráadásul a szakértő szerint a baleset 90 km/h sebességnél elkerülhető lett volna. A szakértői vélemény alapján az eljárás végén is indokolt volt a **116**-os kód. A második esetben is személygépkocsi fordult meg, melynek vezetője megfordulás közben nem biztosított elsőbbséget a mögüle 95-100 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	33.§(1) / 116 Szabálytalan megfordulás	90	150-155	62/69	116
2.	33.§(1) / 153 Szabálytalan megfordulás	90	95-100	7/8	153

60. táblázat Közép-Dunántúl, a megfordulás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Az előzés szabályainak megszegését hat esetben állapították meg a baleset helyszínén, négy esetben rendeltek ki műszaki szakértőt. Három alkalommal a szakértők szerint nem lépték túl a megengedett sebességet, de az ütközési sebességek mindenesetben magasak voltak. Egy esetben 2,8 tonnás tehergépkocsi ütközött 85-92 km/h sebességgel a szemből 80-85 km/h sebességgel érkező és 63-68 km/h sebességgel ütköző személygépkocsival. Egy másik esetben személygépkocsi ütközött 30-34 km/h sebességgel a 60-65 km/h sebességgel ütköző személygépkocsival. Egy esetben pedig szintén személygépkocsi 64-69 km/h sebességgel 3,5 tonnás tehergépkocsival ütközött, melynek ütközési sebessége 52-56km/h volt.

Abban az esetben, amikor az előzés során bekövetkezett balesetben a szakértők sebességtúllépést állapítottak meg, egy személygépkocsi 108-113 km/h

sebességgel előzött, és lassítás nélkül ütközött a szemből 72-74 km/h sebességgel érkező, 52-55 km/h sebességgel ütköző autóbusszal (61. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(4) / 129 Előzés szabályainak megsértése, egyéb	90/ 70	108-113 72-74	20/22 3/4	129

61. táblázat Közép-Dunántúl, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Egy esetben egy személygépkocsi a fénysorompó tilos jelzése ellenére 122-131 km/h sebességgel behaladt a vasúti átjáróba, ahol 85-90 km/h sebességgel az érkező vonattal ütközött (62. táblázat). A szakértő szerint a személygépkocsi a megengedett 90 km/h sebességnél az észlelés helyétől meg tudott volna állni a vasúti átjáróig, ezért a határozatban a baleset okának a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést állapították meg, ezért a vizsgálat végére a **116-os kód** lett volna indokolt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	39.§(3)(4) / 164 Sorompó, illetve fénysorompó jelzésére nem állt meg	90	122-131	36/40	116

62. táblázat Közép-Dunántúl, vasúti átjáró tilos jelzésén való áthaladással bekövetkezett baleset 2015

Egy balesetben a személygépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvény vezetője vezetés közben vélhetőleg elaludt, 72-78 km/h sebességgel áthaladt a menetirány szerinti baloldalra, és lassítás nélkül összeütközött a szemből 43-50 km/h sebességgel érkező személygépkocsival (63. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	4.§(1a)b) / 182 A járművezető egyéb hibája, elalvás vezetés közben	70	72-78	5/6	182

63. táblázat Közép-Dunántúl, elalvás miatt bekövetkezett baleset 2015

5.3.4. ÖSSZEGZÉS

A Közép-Dunántúli régióban 2015-ben összesen 74 baleset vizsgálati anyagait elemeztem (KSH szerint összesen is ennyi történt), ebből kilenc esetben továbbítottak a KSH felé **116-os** kóddal baleseti adatot. A vizsgálatok során 59

alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 33 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 44,6 százalékában. Ezekből 12 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. További egy esetben a KRESZ 25.§(2) bekezdése helyett a KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést kellett volna megállapítani, 147-es kód helyett **116-os** kóddal. Ugyancsak a 116-os kód lett volna indokolt az eljárás végén a vasúti átjárót nagy sebességgel megközelítő gépkocsi balesetésnek esetében (164-es kód helyett).

A kutatás során megállapítottam, hogy a Közép-Dunántúli régióból 2015-ben a KSH felé kilenc esetben továbbítottak **116-os** kóddal adatot halálos közlekedési baleset esetében, a balesetek vizsgálatának végén viszont 23 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás kilenc esetben küldött 2015-ben a KSH felé 116-os kóddal balesetet. Ez a 23 eset az összes halálos baleset 31,1 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban sem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek csak a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

2015-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.4. A NYUGAT-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ ELEMZÉSE.

2014-ben a KSH adatai szerint a Nyugat - Dunántúli régióban, Győr-Moson-Sopron megyében 761 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 1013 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 34 baleset volt halálos kimenetelű, melynek során összesen 34 fő halt meg. 2015-ben 820 személyi sérüléses baleset volt, amelyekben 1092 fő sérült vagy halt meg. 45 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 56 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (65 fő

halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma mindössze 14 százalékkal csökkent, 2015-ben pedig az előző öt év adataihoz képest jelentős romlás következett be.

Vas megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 513 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 659 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 13 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 15 fő halt meg. 2015-ben 497 személyi sérüléses baleset volt, 638 fő sérült, vagy halt meg. 22 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 22 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (34 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 36 százalékkal csökkent, 2015-ben Vas megyében is több ember halt meg közúti balesetben, mint az előző két évben.

Zala megyében a 2014-ben KSH adatai szerint 468 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 600 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 20 baleset volt halálos kimenetelű, melyekben összesen 22 fő halt meg ebben a megyében. 2015-ben 461 személyi sérüléses baleset volt Zala megyében, e balesetek során 594 fő sérült vagy halt meg. 18 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 19 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (37 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 49 százalékkal csökkent, a jelentősebb csökkenés 2008 után következett be.

A régióban a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma alapján megállapítható, hogy 2007 után, – amikor főként Vas megye romló adatai miatt volt magas a halottak száma – 2014-ig folyamatosan csökkent az áldozatok száma. A 2005-ös évhez viszonyítva is 29 százalékkal csökkent a halottak száma, ami jó eredménynek mondható. 2015-ben azonban jelentősen romlottak az adatok, – első sorban a Győr-Moson-Sopron megyei romló adatok miatt – 2014-hez képest 37 százalékkal.(64. táblázat)

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Győr-Moson-Sopron	65	61	67	66	42	38	30	42	45	34	56
Vas	34	38	46	18	26	21	23	28	15	15	22
Zala	37	41	41	37	31	29	28	20	18	22	19
Nyugat-Dunántúl	136	140	154	121	99	88	81	90	78	71	97

64. táblázat Nyugat-Dunántúlon közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁶⁸

¹⁶⁸ Központ Statisztikai Hivatal: *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv*

5.4.1. A NYUGAT - DUNÁNTÚLI RÉGIÓ 2014-ES ADATAINAK ELEMZÉSE

A Nyugat-Dunántúli régióban 2014-ben összesen 67 halálos baleset történt, ezekben összesen 71 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összesen 66 halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A rendelkezésemre bocsájtott vizsgálati anyagokban a vizsgálat során 50 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak.

Az általam vizsgált 66 halálos közlekedési balestből 35 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 27 esetben rendelték ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 13 alkalommal állapították meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést.

Ki kell emelni, hogy azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen kilenc esetben – a 18 gyalogos elütés közül –, az elütési sebessége minden esetben 40 km/h (a gyalogos elütéskor kritikus 50 km/h körül) felett volt. Két esetben 40-45 km/h körüli volt (egy esetben kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, egy esetben tilos jelzésen áthaladó gyalogost), 2 esetben 40-50 km/h körül, 1 esetben 50-55 km/h (kijelölt gyalogos-átkelőhelyen), 2 esetben 60-65 km/h, egy-egy esetben 73-79 km/h, illetve 88-92 km/h volt az elütési sebesség. Ha kerékpáros hunyt el ezekben a balesetekben, minden esetben a kerékpáros felelősségét állapították meg a vizsgálat során. Egy esetben egy lassan haladó tehergépkocsi pótkocsija alá esett a kerékpáros, egy esetben egy éjszakai látási körülmények között világítás és láthatósági mellény nélkül közlekedő kerékpárossal ütközött 70-75 km/h sebességgel egy szemből érkező, előző személygépkocsi, egy esetben pedig a kerékpáros nem biztosított elsőbbséget a védett úton haladó személygépkocsinak, ami 35-38 km/h sebességgel oldalról ütközött a kerékpárosnak.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, nem volt olyan baleset, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(4) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	58-61	9/18	116
2.	3.§(1)c) / 184 A járművezető egyéb hibája figyelmetlen, gondatlan vezetés	50	60-63	11/22	116
3.	3.§(1)c) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	40	80-85	42/105	116
4.	3.§(1)c) / 184 A járművezető egyéb hibája figyelmetlen, gondatlan vezetés	50	70-75	22/44	116
5.	21.§(3) / 415 Gyalogosok hibája, zavaró magatartás az úttesten való áthaladás közben	50 táblával	69-72	20/40	415
6.	21.§ (6) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	70	93-99	26/37	411

65. táblázat Nyugat-Dunántúl, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost 6 esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel, mely esetekben a helyszínen különféle szabályszegéseket állapítottak meg (65. táblázat). Mindegyik baleset éjszaka történt.

Az első esetben egy lakott területen 58-81 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi ütötte el az úttesten haladó 76 éves gyalogost. A vádiratban már abszolút sebességtúllépés a baleset oka, (112-es kód helyett **116**).

A második esetben is lakott területen közlekedett egy személygépkocsi 60-63 km/h sebességgel, majd 50-53 km/h sebességgel elütötte a neki balról az úttesten áthaladó gyalogost. A harmadik esetben a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 80-85 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi ütötte el az úttest szélén haladó gyalogost. A negyedik esetben a lakott területen 70-75 km/h sebességgel közlekedő 2 tonnás tehergépkocsi ütötte el 65 km/h sebességgel az úttesten neki jobbról áthaladó gyalogost. Az ötödik esetben az 50 km/h sebességkorlátozás ellenére 69-72 km/h sebességgel haladó autóbusz ütötte el az úttest szélén vele szemben közlekedő gyalogost. A hatodik esetben egy 93-99 km/h sebességgel közlekedő autóbusz ütötte el a neki jobbról behaladó gyalogost. Két esetben is a figyelmetlen, gondatlan vezetés (184-es kód) helyett indokolt az abszolút sebességtúllépést, mint szabályszegést a **116-os kóddal** baleset okaként megjelölni. Egy esetben pedig az időjárási és látási viszonyokhoz képest relatív sebességtúllépés helyett (114-es kód) indokolt a 100%-os sebességtúllépés miatt a **116-os kódú** abszolút sebességtúllépés

megállapítása. Véleményem szerint összesen tehát négy esetben változott a helyszínen a baleset okaként megnevezett szabályszegéshez tartozó kód az abszolút sebességtúllépéshez tartozó **116-os kódra**.

Három esetben halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg (66. táblázat). Mindhárom esetben a gépkocsivezető ellen vádindítvánnyal élt az ügyészség. Az első esetben a helyszínen a kerékpáros az elindulás szabályait szegte meg, nem biztosított elsőbbséget az úttesten haladó személygépkocsinak, azonban a gépkocsivezető a megengedett 50 km/h sebesség helyett 60-63 km/h sebességgel haladt, és mivel a baleset a szakértő szerint 55-57 km/h sebességről elkerülhető lett volna, az ügyészség a vádindítványban a baleset okaként az abszolút sebességtúllépést jelölte meg (136-os kód helyett **116**). Nem csak a baleset oka, hanem az okozó személye is változott a KSH felé továbbított adatokhoz képest. A második esetben a baleset okaként a relatív sebességtúllépést jelölték meg a baleset helyszínén a baleset okaként, egy 95-107 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi előzés közben nekiütközött az őt már előző személygépkocsinak, ami a padkára hajtott, ahol elütötte az ott közlekedő kerékpárost. Természetesen, mivel abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, amely kizárja a relatív sebességtúllépést, a kód ebben az esetben is **116-osra** változott az eljárás végére. A harmadik esetben lakott területen 70 km/h sebességgel közlekedő 3,5 tonnás tehergépkocsi előzés közben ütközött a megelőzött kerékpárral.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	24.§(1) / 136 Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	50	60-63	11/22	116
2.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	90	95-107	11/12	116
3.	34.§(1) / 123 Előzés szabályainak megsértése, megfelelő oldaltávolság hiánya	50	70	20/40	123

66. táblázat Nyugat-Dunántúl, kerékpáros baleset 2014

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén nyolc esetben jelölték meg a baleset okának, egyet már ismertettem a kerékpáros balesetekben (67. táblázat). A maradék hét esetben mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os kód** lett indokolt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-98	6/7	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	54-60	17/43	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	83-85	14/20	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	90-93	41/82	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	116	26/29	116
6.	25.§(1) / 116 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	110-115	22/24	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70 táblával	95-100	27/39	116

67. táblázat Nyugat-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Az első esetben 95-98 km/h sebességgel haladó személygépkocsi jobbra lesodródott az úttestről és fának ütközött. A második esetben segédmotoros kerékpár haladt 54-60 km/h sebességgel, amikor jobbra letért az úttestről és oszlopnak ütközött. A harmadik esetben 85-85 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény egy útkanyarulatban tért le jobbra az úttestről, majd 55-58 km/h sebességgel fának ütközött. A negyedik esetben az 50 km/h sebességkorlátozás ellenére 90-93 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi egy útkanyarulatban 73-75 km/h sebességgel zajvédő falnak ütközött. Az ötödik esetben 116 km/h sebességgel haladó személygépkocsi jobbra lesodródott az úttestről és fának ütközött. A hatodik 110-115 km/h sebességgel előző motorkerékpáros ütközött a szemből érkező gépkocsival (véleményem szerint a helyszínen itt az előzés szabályainak megszegésének megállapítása lett volna inkább indokolt). A hetedik esetben 95-100 km/h sebességgel haladó motorkerékpáros ütközött az előtte forgalmi okokból álló személygépkocsinak.

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét 11 esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Hat esetben rendelték ki műszaki szakértőt, akik négy esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (68. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	50	53-55	4/8	116
2.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	60 táblával	64-66 69-71	5/8 10/17	116
3.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	75-79	7/10	116
4.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	60 táblával	68-72 70	10/17 10/17	116

68. táblázat Nyugat-Dunántúl, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vételével bekövetkezett balesetek 2014

Az első esetben lakott területen 53-55 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből 48-51 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak ütközött. A második esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 64-66 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi tért át a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből 69-71 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak ütközött. A harmadik első esetben 72-77 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből 75-79 km/h sebességgel érkező 13 tonnás teherkocsinak ütközött. A negyedik esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 68-72 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénny tért át a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből 70 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak ütközött. Ebben az esetben az ügyészség a baleset okaként az abszolút sebességtúllépést jelölte meg a baleset okának, ezért ebben az esetben a 147-es kód helyett indokolt a 116-os kód.

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek. Összesen nyolc ilyen baleset történt 2014-ben a régióban, hat esetben rendelték ki műszaki szakértőt, aki három esetben állapítottak meg a védett úton haladó részéről abszolút sebességtúllépést (69. táblázat). Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, egy esetben kerékpáros nem adott elsőbbséget a védett úton haladó személygépkocsinak, ami 35-38 km/h sebességgel ütközött neki. Egy másik esetben a védett úton haladó 3,5 tonnás tehergépkocsi ütközött az elé kihaladó 2 tonnás tehergépkocsinak, mintegy 68-72 km/h sebességgel. A harmadik esetben a szakértő nem számolt ütközési sebességet.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	70	80-81	10/14	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	70	98-103	30/43	131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	70	74-78	6/9	131

69. táblázat Nyugat-Dunántúl, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2014

Az első esetben, amikor sebességtúllépést állapítottak meg, 80-81 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény ütközött az elé szabálytalanul kihaladónak, 40-42 km/h sebességgel. A második esetben 98-103 km/h sebességgel közlekedő 3,5 tonnás tehergépkocsi ütközött 68-72 km/sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak, míg a harmadik esetben 74-78 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi ütközött 69-73 km/h sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak. Az első két esetben a szakértő szerint vészfékezéssel a baleset a megengedett 70 km/h sebességről elkerülhető lett volna, a vészfékezés azonban az elsőbbségi helyzetben lévőtől a veszély elhárítása érdekében sem elvárható a jelenlegi bírósági gyakorlat szerint.

A kanyarodás szabályainak megszegésével egy esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen is csak ez az egy eset volt) (70. táblázat), az 58-62 km/h sebességgel haladó motorkerékpáros előzte a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen után balra kanyarodni szándékozót, aki akkor kezdte meg a kanyarodást, amikor a motorkerékpáros már megkezdte az előzést. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben az ügyészség vádindítványt terjesztett elő.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	50	58-62	10/20	146

70. táblázat Nyugat-Dunántúl, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az utolsó esetben egy személygépkocsi kikerülés közben lassítás nélkül, 55-60 km/h sebességgel az úttest szélén várakozó tehergépkocsinak ütközött (71. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	35.§(1) / 152 Szabálytalan kikerülés	50	55-60	7/14	152

71. táblázat Nyugat-Dunántúl, a kikerülés szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2014

5.4.2. ÖSSZEGZÉS

A Nyugat-Dunántúli régióban 2014-ben összesen 66 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen 67 történt), ebből egyetlen esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz nem továbbítottak a KSH felé 116-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 50 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 25 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik résztvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 37 százalékában. Ezekből hét esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Négy gyalogos elütéses esetben is a 112-es illetve 114-es kód helyett az abszolút sebességtúllépéshez tartozó **116-os** kód, illetve a figyelmetlen vezetés helyett (184-es kód) is a megállapított abszolút sebességtúllépés kódja indokolt a vizsgálat végén. Egy esetben az elinduló kerékpáros helyett (136-os kód) az ügyészség szerint az elsőbbségi helyzetben lévő sebességtúllépése lett a baleset oka, **116-os** kóddal ment volna az eljárás végén a KSH felé. Négy esetben az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételenek 147-es kódja helyett indokolt a **116-os** kód. A kutatás során megállapítottam, hogy a Nyugat-Dunántúli régióban 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 17 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egyetlen esetet küldött 2014-ben a KSH felé **116-os** kóddal. Ez a 17 eset az összes halálos baleset 25,4 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És

ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.4.3. A NYUGAT - DUNÁNTÚLI RÉGIÓ 2015-ÖS ADATAINAK ELEMZÉSE

A Nyugat-Dunántúli régióban 2015-ben összesen 85 halálos baleset történt, ezekben összesen 97 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A rendelkezésemre bocsájtott vizsgálati anyagokban 61 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak.

Az általam vizsgált 85 halálos közlekedési balestből 42 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 29 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 11 alkalommal állapítottak meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést.

Azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen hét esetben – a 14 gyalogos elütés közül –, az elütési sebességek az alábbiak szerint alakultak (négy gyalogos elütéses esetben nem volt szakértő). Egy esetben autópályán 90-100 km/h sebességgel ütötték el a gyalogost, egy tehergépkocsi 59-65-tel, személygépkocsi 48-49 km/h sebességgel (kijelölt gyalogos-átkelőhelyen), egy másik személygépkocsi 34-36 km/h sebességgel ütött el gyalogost, egy harmadik pedig 45-46 km/h sebességgel haladt a gyalogos elütésekor. Nem számolt a szakértő elütési sebességet abban az esetben, amikor egy személygépkocsi hátramenetben ütött el gyalogost, illetve amikor a 18 tonnás, lassan (8-9 km/h sebességgel) haladó tehergépkocsi ütötte el a mellette kerékpárt toló gyalogost.

12 alkalommal halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben nem állapított meg a szakértő sebességtúllépést. Kilenc esetben a kerékpáros volt a baleset okozója (négy esetben nem is volt más résztvevője a balesetnek), három esetben pedig személygépkocsi ütközött az előtte haladó kerékpárossal.

A régióban 2015-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, nem volt olyan baleset, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg.

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost három esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel, mely esetekben a helyszínen különféle szabályszegéseket állapítottak meg (72. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(4) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70 táblával	94-102	28/40	116
2.	35.§(1) / 152 Szabálytalan kikerülés	70	87-89	18/26	152
3.	21.§(1) / 417 Gyalogosok hibája, egyéb	90	104-105	14/16	417

72. táblázat Nyugat-Dunántúl, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Az első esetben a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 94-102 km/h sebességgel haladó személygépkocsi esetben személygépkocsi ütötte el lassítás nélkül az éjszaka láthatósági mellény nélkül az úttesten haladó gyalogost. Mivel a KSH felé relatív sebességtúllépés 112-es kódjával jelentették a balesetet, a **116-os kód** lett volna indokolt az eljárás végén. A második esetben a 87-89 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény autóúton ütötte el a műszaki hiba miatt álló tehergépkocsi mellett dolgozó szerelőt. A harmadik esetben a 104-105 km/h sebességgel haladó személygépkocsi esetben személygépkocsi ütötte el 80-81 km/h sebességgel az éjszaka láthatósági mellény nélkül az úttesten haladó gyalogost.

Három esetben halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg (73. táblázat). Mindhárom esetben a személygépkocsi vezető ellen vádindítvánnyal élt az ügyészség. Az első esetben éjszaka ütközött lassítás nélkül az 50 km/h sebességkorlátozás ellenére 88-90 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi az előtte láthatósági mellényben közlekedő kerékpárosnak. Az ügyészség a vádiratban ezért a KRESZ 14.§(1)d) ütköző szabályszegést jelölt meg a baleset okaként. A második esetben a helyszíni adatok szerint a kerékpáros nem biztosított elsőbbséget a védett úton haladó 48-52 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, amelynek vezetője figyelmen kívül hagyta a 30 km/h sebességkorlátozást. Az ügyészség a vádiratban ezért a

gépkocsivezető részéről a KRESZ 14.§(1)d) ütköző szabályszegést jelölt meg a baleset okaként. A harmadik esetben ismét éjszaka ütközött a személygépkocsi az előtte láthatósági mellényben közlekedő kerékpárosnak, 97-103 km/h sebességgel. Amikor tehát kerékpáros halt meg olyan balesetben, amelyben a másik résztvevő részéről abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, mindhárom esetben megváltozott a baleseti ok abszolút sebességtúllépésre, azaz **116-os** kódra.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§ (4) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	50 táblával	88-90	39/78	116
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	30 táblával	48-52	20/67	116
3.	26.§ (4) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	90	97-103	10/11	116

73. táblázat Nyugat-Dunántúl, kerékpáros baleset 2015

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén kilenc esetben jelölték meg a baleset okának, két esetben azonban már **116-os** kóddal küldték az adatokat a KSH felé (74. táblázat). A maradék hét esetben itt is, mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére. Az első esetben a 12 tonnás tehergépkocsi autópályán baleset miatt álló járműveknek ütközött 113-116 km/h sebességgel. A tehergépkocsi vezetője 43 km/h-val lépte túl a járműve részére a megengedett sebességet, még a személygépkocsik részére megengedett legnagyobb sebességet is túllépte. A második esetben egy személygépkocsi jobbra tért le 117-122 km/h sebességgel az úttestről, és betontuskónak ütközött. A harmadik esetben a helyszínen még 25.§(1) bekezdésbe ütköző szabályszegést állapítottak meg a lakott területen az úttestről 92-95 km/h sebességgel balra letérő, oszlopnak ütköző jármű vezetője részéről, azonban az adatközléskor már **116-os** kódot jelöltek meg a KSH felé. A negyedik esetben az esős időben megpördülő, a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 90-95 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi ütközött a szemből érkező járművekkel. Az ötödik balesetben az autópályán 78-82 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvény áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol két nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvényt is

ütközött, melyek 87-88, illetve 88-90 km/h sebességgel közlekedtek. A balesetben résztvevő mindhárom jármű abszolút sebességtúllépéssel közlekedett. A hatodik balesetben az esős időben a 70 km/h sebességhatárítás ellenére 120 km/h sebességgel közlekedő, a megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó megcsúszott és a bal oldali árokba csapódott. A sebességhatárító jelzőtábla esős időben volt érvényben, a mentő vezetője ennek ellenére nem lassított. A megkülönböztető jelzés használatakor a sebességre vonatkozó szabályokat a mentőautó vezetője figyelmen kívül hagyhatja, azonban olyan sebességgel közlekedett az adott útszakaszon, ahol pontosan a közlekedés biztonsága miatt helyezték el a forgalomszervezés során a sebességhatárítás jelzőtáblát, amely nem tette lehetővé a biztonságos közlekedést. Mivel a megengedett legnagyobb sebességnél gyorsabban haladó járművek balesetét vizsgálom, ebben az esetben is a **116-os kód** használatát tartom indokoltnak.

A hetedik esetben a 117-122 km/h sebességgel motorkerékpár egy kanyarban, szalagkorlátnak ütközött majd a szemből érkező tehergépkocsinak is nekiütközött. Ebben az esetben a KSH felé már **116-os** kódot közölt a rendőrség. A nyolcadik esetben 100-105 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi párhuzamos közlekedésre alkalmas úton jobbra letért az úttestre, balra kormányzást követően a mellette haladó személygépkocsinak ütközött, majd jobbra az árokba borult. A kilencedik esetben 134-142 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi jobbra letért az úttestről, oldalfalra hajtott fel, majd felborult. Ezekben a balesetekben tehát nem csak a KSH felé már **116-os** kóddal elküldött két esetben, hanem a másik hét esetben is **116-os kód** szerinti szabályszegés lett a baleset oka.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	70	110-116	43/61	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	117-122	29/32	116
3.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	92-95	43/86	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70 táblával	90-95	22/31	116
5.	25.§(1) / 147 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, az úttest bal	70	78-82 87-88 88-90	10/14 17/24 19/27	116

	oldalának szabálytalan igénybevétele				
6.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	70 táblával (esős időben!)	120	50/71	116
7.	25.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	90	117-122	29/32	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-105	12/13	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	134-142	48/53	116

74. táblázat Nyugat-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét 13 esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. 12 esetben rendelték ki műszaki szakértőt, akik öt esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (75. táblázat). Két esetben a sebességtúllépés minimális volt, és csak egy olyan szabályszegő sebességtúllépés volt, amit pl. az objektív felelősség szerint mérne a rendőrség.

Az első esetben lakott területen 68-72 km/h sebességgel közlekedő 3 tonnás tehergépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből érkező, 42-46 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek ütközött. A második esetben 95-100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből 84-86 km/h sebességgel közlekedő autóbussznak ütközött, mindkét jármű abszolút sebességtúllépéssel közlekedett. A harmadik esetben 43-46 km/h sebességgel közlekedő segédmotoros kerékpár áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből érkező segédmotoros kerékpárnak ütközött. A negyedik esetben 70-74 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből érkező, 72-76 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek ütközött. Az ötödik esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 74-77 km/h sebességgel közlekedő 18 tonnás tehergépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol a szemből érkező, 70-73 km/h sebességgel közlekedő 13 tonnás tehergépkocsinak, majd a szintén szemből érkező, 69-71 km/h sebességgel közlekedő 10 tonnás tehergépkocsi ütközött. A balesetben mindhárom jármű abszolút sebességtúllépéssel közlekedett.

Azokban az esetekben, amelyekben a menetirány szerinti baloldalra áthaladó jármű közlekedett abszolút sebességtúllépéssel, indokoltnak tartom a **116**-os kód használatát.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	50	68-72	20/40	116
2.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90/70	95-100 84-86	7/8 15/21	116
3.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	40	43-46	4/10	116
4.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	72-76	4/6	147
5.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	60 táblával	74-77 70-73 69-71	15/25 11/18 10/17	116

75. táblázat Nyugat-Dunántúl, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vételével bekövetkezett balesetek 2015

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek (76. táblázat). Összesen hét ilyen baleset történt 2015-ben a régióban, hat esetben rendelték ki műszaki szakértőt, akik három esetben állapítottak meg a védett úton haladó részéről abszolút sebességtúllépést. Egy esetet a kerékpáros baleseteknél már bemutattam.

Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, egy esetben kerékpáros nem adott elsőbbséget a védett úton haladó személygépkocsinak, ami 50-55 km/h sebességgel ütközött neki. Egy másik esetben az elsőbbségadásra kötelezett nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvény ütközött a védett úton haladó segédmotor kerékpárosnak 22-23 km/h sebességgel. A harmadik esetben személygépkocsi az elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki jobbról 90-94 km/h sebességgel érkező 2,7 tonnás tehergépkocsinak, ami 71-73 km/h sebességgel ütközött neki. A negyedik esetben a szakértő nem számolt ütközési sebességet, kerékpáros nem adta meg az elsőbbséget egy személygépkocsinak.

Amikor a szakértő sebességtúllépést állapított meg, az első esetben a 70 km/h sebességhatár ellenére 93-97 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi

ütközött 76-80 km/h sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak. A második esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 74 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénny ütközött az elé kihaladó személygépkocsinak, 70-71 km/h sebességgel.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	70 táblával	93-97	25/36	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	60 táblával!	74	14/23	131

76. táblázat Nyugat-Dunántúl, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

A kanyarodás szabályainak megszegésével egy esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen is csak ez az egy eset volt), balra kanyarodó tehergépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 125-135 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, aki lassítás nélkül ütközött az elé kanyarodóval. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben az ügyészség vádindítványt terjesztett elő. (77. táblázat)

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	125-135	30/33	146

77. táblázat Nyugat-Dunántúl, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Egy esetben a helyszíni szemle során is a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést állapította meg a hatóság, **116-os** kóddal. A baleset során egy 123-129 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi jobbra lesodródott az úttestről, majd 102-106 km/h sebességgel vízelvezető árokba csapódott (78. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	90	123-129	102-106	116

78. táblázat Nyugat-Dunántúl, a KSH felé abszolút sebességtúllépéssel jelentett baleset 2015

Az előzés szabályainak megszegését állapították meg a baleset helyszínén, amikor egy személygépkocsi előzte az előtte a balra kanyarodást már megkezdő segédmotoros kerékpárost (79. táblázat). Az ügyészség a vádiratban a baleset okának az abszolút sebességtúllépést, KRESZ 26.§ (1) bekezdést jelölte meg, az eljárás végén a **116-os** kód használata indokolt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(4) / 126 Előzés szabályainak megsértése, balra kanyarodó jármű balról történő előzése	50	70-75	22/44	116

79. táblázat Nyugat-Dunántúl, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2015

Egy esetben személygépkocsiból és pótkocsijából álló járműszerelvény nekiütközött az előtte műszaki hiba miatt az úttest szélére húzódott tehergépkocsinak (80. táblázat). Mivel a szakértői véleményben a járműszerelvény sebességét a balesetet megelőzően 90-96 km/h-ban állapította meg, azaz jelen volt az abszolút sebességtúllépés, ebben az esetben is az eljárás végén **116-os** kóddal küldték volna a balesetet a KSH felé.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.4 / 117 A sebesség nem megfelelő alkalmazása, egyéb	70	90-96	23/32	116

80. táblázat Nyugat-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Az utolsó esetben segédmotoros kerékpáros elindulás közben behaladt a neki balról 78 km/h sebességgel érkező tehergépkocsi elé, és összeütköztek.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	24.§(1) / 136 Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	70	78	8/11	136

81. táblázat Nyugat-Dunántúl, az elindulás szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2015

5.4.4. ÖSSZEGZÉS

A Nyugat-Dunántúli régióban 2015-ben összesen 85 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen is ennyi történt), ebből egy esetben sem állapították meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, de összesen három esetben

továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálatok során 61 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 27 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 32 százalékában. Ezekből tíz esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116**-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Egy esetben az *Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére* helyett (131- kód) az ügyészség szerint az abszolút sebességtúllépés lett a baleset oka, **116**-os kóddal ment volna az eljárás végén a KSH felé. Egy esetben az előzés szabályainak megszegése helyett az ügyészség a baleset okaként az abszolút sebességtúllépést jelölte meg a baleset okának, ezért ebben az esetben a 126-es kód helyett indokolt a **116**-os kód. További öt eset volt, ahol a KRESZ 25.§ (2) helyett a KRESZ 25.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést kellett volna megállapítani, 147-es kód helyett **116**-os kóddal. A kutatás során megállapítottam, hogy a Nyugat-Dunántúli régióban 2015-ben a KSH felé továbbított három baleset helyett a baleset vizsgálatának végén további 17 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116**-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során összesen három esetet küldött 2015-ben a KSH felé **116**-os kóddal. Ez a 20 eset az összes halálos baleset 23,5 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban sem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2015-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.5 A DÉL-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ ELEMZÉSE.

2014-ben a KSH adatai szerint az Dél-Dunántúli régióban, Baranya megyében 512 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 716 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 14 baleset volt halálos kimenetelű, melynek

során összesen 15 fő halt meg. 2015-ben 531 személyi sérüléses baleset volt, amelyekben 690 fő sérült vagy halt meg. 14 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 16 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (43 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 63 százalékkal csökkent, a 2012-es év kivételével az áldozatok száma 2006 óta fokozatosan csökkent.

Somogy megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 494 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 661 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 19 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 20 fő halt meg. 2015-ben 502 személyi sérüléses baleset volt, 722 fő sérült, vagy halt meg. 25 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 30 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (61 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 51 százalékkal csökkent. Somogy megyében 2015-ben 50 százalékkal többen haltak meg, mint 2014-ben.

Tolna megyében a 2014-ben KSH adatai szerint 302 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 358 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 19 baleset volt halálos kimenetelű, melyekben összesen 23 fő halt meg ebben a megyében. 2015-ben 303 személyi sérüléses baleset volt Tolna megyében, e balesetek során 359 fő sérült vagy halt meg. 25 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 28 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (25 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 12 százalékkal nőtt!

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Baranya	43	61	49	37	32	29	17	32	19	15	16
Somogy	61	44	39	40	40	36	24	21	19	20	30
Tolna	25	37	35	39	22	12	18	10	20	23	28
Dél-Dunántúl	129	142	123	116	94	77	59	63	58	58	74

82. táblázat Dél-Dunántúlon közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁶⁹

A régióban a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma alapján megállapítható, hogy 2005-től 2015-ig jelentősen, mintegy 43 százalékkal csökkent az áldozatok száma, ami jó eredménynek mondható. 2015-ben azonban az előző évhez képest 27 százalékos növekedés volt (82. táblázat).

¹⁶⁹ Központ Statisztikai Hivatal: *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv*

5.5.1. A DÉL-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ 2014-ES ADATAINAK ELEMZÉSE

A Dél-Dunántúli régióban 2014-ben összesen 52 halálos baleset történt, ezekben összesen 58 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összesen 50 halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 39 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők a 39 esetből 18 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

Azokban a balesetekben, ahol a balesetben elhunyt személy nem gépkocsiban utazott, 2014-ben 18 (az 52-ből) balesetben 18-an haltak meg. Ez azt jelenti, hogy a halálos balesetek 35 százalékában a legvédtelenebb közlekedők, gyalogosok, kerékpárosok, segédmotor kerékpárosok és motorkerékpárosok haltak meg. Közülük nyolcan voltak gyalogosok.

Azokban az esetekben, ahol a gyalogos elütéses baleset vizsgálata során nem rendeltek ki műszaki szakértőt, mindkét esetben a gyalogos teremtette a veszélyhelyzetet. Egy alkalommal a gyalogos lakott területen kívül éjszakai látási viszonyok között az úttesten feküdt, ebben az esetben a gépkocsi vezetője nem számíthatott arra, hogy az úttesten gyalogos fekszik. A másik esetben a gyalogos szaladt oldalról a lakott területen belül közlekedő személygépkocsinak.

Hat esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, egy esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Amikor nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen öt esetben – a 8 gyalogos elütés közül –, az elütési sebessége egy alkalommal 46 km/h (a gyalogos elütéskor kritikus 50 km/h körül) volt, ekkor kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttették el a gyalogost. A további négy esetben lakott területen kívül üttették el a nem elsőbbségi helyzetben közlekedő gyalogost. Az elütési sebesség minden esetben magas volt, 55-60 km/h, 60-70 km/h, 80-90 km/h illetve 65-70 km/h.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, nem volt olyan baleset, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg.

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost egy esetben ütték el abszolút sebességtúllépéssel, ez esetben éjszakai látási körülmények között ütték el 79-80 km/h sebességgel egy földön fekvő gyalogost egy nyerges vontatóból és pótkocsiból

álló járműszerelvénnyel. Mivel a balesetet 117-es kóddal jelentették a KSH felé, a **116**-os kód lett volna indokolt az eljárás végén (83. táblázat) (bár álláspontom szerint a járművezető nem felel a balesetért).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	3.§(1)c) / 117 A sebesség nem megfelelő alkalmazása, egyéb	70	79-80	9/13	116

83. táblázat Dél-Dunántúl, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

Amikor kerékpáros hunyt el a balesetekben, három esetben a kerékpáros felelősségét állapították meg a vizsgálat során, de egyik esetben sem állapították meg abszolút sebességtúllépést. Egy esetben egy elesett a kerékpáros, más résztvevője a balesetnek nem volt. Egy esetben lakott területen kívül, éjszakai látási körülmények között világítás és láthatósági mellény nélkül közlekedő kerékpáros fordult az őt előző gépkocsi elé, amely 80-85 km/h sebességgel haladt. A harmadik esetben a kerékpáros lehaladt az úttestről, és az úttest szélén várakozó személygépkocsinak ütközött.

Egy esetben pedig egy személygépkocsi előzés közben lakott területen kívül az előzőtt kerékpárnak ütközött 60-65 km/h sebességgel. Ebben az esetben a gépkocsivezető felelősségét állapították meg.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén tíz esetben jelölték meg a baleset okának (84. táblázat). Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116**-os kód lett indokolt.

Az első esetben az abszolút sebességtúllépéssel, 80-85 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áthaladt a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező motorkerékpárossal ütközött. A második esetben 95-105 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi vezetője okozta a balesetet. A járművével megcsúszott, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező tehergépkocsival ütközött. A harmadik esetben is hasonlóan történt a baleset, de itt a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 65-70 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsi haladt át a menetirány szerinti baloldalra, és a szemből érkező személygépkocsival ütközött. A negyedik esetben az 55-60 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a menetirány szerint baloldalon lehaladt az úttestről, és oszlopnak ütközött. Az ötödik

esetben az autópályán 165-175 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi jobbra haladt le az autópálya úttestéről. A hatodik esetben 140-150 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpáros haladt le jobbra az úttestről, ahol fának ütközött. A hetedik esetben 51-57 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 50-56 km/h sebességgel érkező személygépkocsival ütközött. A nyolcadik esetben 100 km/h sebességgel személygépkocsi haladt abszolút sebességtúllépéssel, áttért a menetirány szerint baloldalra, az útpadkára haladt, majd fának ütközött. A kilencedik esetben 95 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 85 km/h sebességgel érkező személygépkocsival ütközött. A tizedik esetben 95-102 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi haladt le a menetirány szerinti baloldalon az úttestről, vízelvezetőbe, majd szántóba hajtott.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70 táblával	80-85	12/17	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-105	10/11	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60 táblával	65-70	7/12	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	55-60	7/14	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	130	165-175	40/31	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	140-150	55/61	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	51-57	4/8	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100	10/11	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95	5/6	116
10.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-102	8/9	116

84. táblázat Dél-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Az útestet menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét hét esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Öt esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik két esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (85. táblázat). Mindkét esetben jelzőtáblával korlátozták a baleset helyszínén a sebességet, amelyet a személygépkocsik vezetői nem vettek figyelembe. Egy esetben az ügyészség a baleset okaként az abszolút sebességtúllépést jelölte meg a baleset okának, ezért ebben az esetben a 147-es kód helyett indokolt a **116**-os kód. Itt is meg kell említenem az eltérő gyakorlatot, mely szerint a menetirány szerinti baloldalra történő áthaladás esetében, ha a szemből érkező járművel ütköztek a balesetben, a helyszínen hol a KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést, hol a KRESZ 25.§ (2) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapították meg. Míg Baranya megyében mindig 25.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést állapítanak meg, addig Somogy és Tolna megyében mindkét esetre volt példa.

Az első esetben a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 80-90 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áthaladt a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező, 60-65 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival ütközött.

A második esetben a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 100-110 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áthaladt a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező, 40 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival ütközött.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az útestet bal oldalának szabálytalan igénybevétele	60 táblával	80-90	25/42	116
2.	25.§(2) / 147 Az útestet bal oldalának szabálytalan igénybevétele	40 táblával	100-110	65/163	116

85. táblázat Dél-Dunántúl, az útestet bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2014

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek. Összesen öt ilyen baleset történt 2014-ben a régióban, mind az öt esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, aki három esetben állapították meg a védett úton haladó részéről abszolút sebességtúllépést (86. táblázat). Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, mindkét esetben lakott területen kívül történt a baleset, és 65-

75, illetve 45-50 km/h sebességgel ütköztek a védett úton haladó személygépkocsik az eléjük keresztbe behaladó személygépkocsinak.

Az első esetben, amikor sebességtúllépést állapítottak meg, személygépkocsi ütközött lassítás nélkül, 90-100 km/h sebességgel az elé szabálytalanul kihaladónak, az okozó vezető és utasa halt meg a balesetben. A második esetben is személygépkocsi ütközött lassítás nélkül, 85 km/sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak, lakott területen belül, míg a harmadik esetben a védett úton haladó 3,5 tonnás tehergépkocsi ütközött az elé kihaladó személygépkocsinak, lassítás nélkül 115-120 km/h sebességgel.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	60	90-100	35/58	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	85	35/70	131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	115-120	27/30	131

86. táblázat Dél-Dunántúl, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2014

A kanyarodás szabályainak megszegésével a helyszíni adatok szerint három esetben okoztak balesetet, két esetben állapítottak meg a szakértők abszolút sebességtúllépést (87. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	59	9/18	145
2.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	70	86	16/23	145

87. táblázat Dél-Dunántúl, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az egyik esetben balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből érkező 59 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak, és összeütköztek. A másik esetben segédmotoros kerékpáros balra kanyarodás közben

nem biztosított elsőbbséget a szemből 86 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek.

5.5.2 ÖSSZEGZÉS

A Dél-Dunántúli régióban 2014-ben összesen 50 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen 52 történt), ebből egyetlen esetben sem állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz nem továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 39 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 18 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 35 százalékában. Ezekből 11 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116**-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Két esetben az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételenek 147-es kódja helyett indokolt a **116**-os kód. A kutatás során megállapítottam, hogy a Dél-Dunántúli régióban 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 13 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116**-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egyetlen esetet sem küldött 2014-ben a KSH felé **116**-os kóddal. Ez a 13 eset az összes halálos baleset 25 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a KSH felé küldött, és a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatok eltérnek a vizsgálat során megállapított adatoktól.

5.5.3. A DÉL-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ 2015-ÖS ADATAINAK ELEMZÉSE

A Dél-Dunántúli régióban 2015-ben összesen 65 halálos baleset történt, ezekben összesen 74 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 53 alkalommal rendeltek ki

igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők az 53 esetből 25 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

Az általam vizsgált 65 halálos közlekedési balestből 33 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor-kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 25 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 9 alkalommal állapítottak meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést.

Azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen 12 esetben – a 16 gyalogos elütés közül –, az elütési sebességek az alábbiak szerint alakultak (négy gyalogos elütéses esetben nem volt szakértő). Két esetben autóbusz elinduláskor illetve megforduláskor üttött el gyalogost, 6-8 km/h illetve 5-10 km/h sebességgel. Öt esetben üttettek el gyalogost lakott területen kívül, minden esetben éjszaka, láthatósági mellény nélkül közlekedve (egy esetben a kerékpárja mellett fekvő gyalogost). Az elütési sebességek minden esetben megközelítették vagy meghaladták a kritikus 50 km/h sebességet, (50-53 km/h, 50-55 km/h, 60-65 km/h, 72 km/h, 45-50 km/h) volt.

További öt esetben lakott területen belül üttették el a gyalogost. Az elütési sebesség minden esetben elérte vagy meghaladta a 40 km/h sebességet (40-45 km/h, 47-52 km/h, 40-43 km/h, 46 km/h, 45-50 km/h). Ezekből két esetben is kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttették el a gyalogost (47-52 km/h, 46 km/h), a járművezetők egyik esetben sem olyan sebességgel közelítették meg a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet, hogy a gyalogos részére elsőbbséget tudjanak biztosítani. Három esetben személygépkocsi üttötte el a balról behaladó gyalogost.

A régióban 2015-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, nem volt olyan baleset, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg.

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost egy esetben üttettek el abszolút sebességtúllépéssel. Egy 60-65 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi üttötte el az úttestre neki jobbról behaladó gyalogost.(88. táblázat)

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	21.§ / 413 Gyalogosok hibája, tiltott helyen való áthaladás	50	65-66	15/30	413

88. táblázat Dél-Dunántúl, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Öt alkalommal halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben nem állapított meg a szakértő sebességtúllépést. Négy esetben a kerékpáros volt a baleset okozója (két esetben nem is volt más résztvevője a balesetnek). Egy esetben a kerékpáros balra bekanyarodott az öt előző személygépkocsi elé, egy esetben pedig a kerékpáros nem biztosított elsőbbséget útkereszteződésben a védett úton haladó gépkocsinak. Egy esetben tehergépkocsi üttette el az előtte eleső kerékpárost, bár a helyszínen a tehergépkocsi vezetőjét jelölték meg a baleset okozójának, az eljárást megszüntették vele szemben. Azokban az esetekben, ahol a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, minden esetben a kerékpáros lett a baleset okozója.

Egy esetben halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, azonban a nyomozást ebben az esetben is megszüntették a gépkocsi vezetőjével szemben, a baleset okozójának már a helyszínen a kerékpárost jelölték meg (89. táblázat). Balra kanyarodás során a kerékpáros nem biztosított elsőbbséget az öt 63-70 km/h sebességgel előző 2,5 tonnás tehergépkocsinak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(1) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	50	63-70	13/26	146

89. táblázat Dél-Dunántúl, kerékpáros baleset 2015

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 16 esetben jelölték meg a baleset okának. Mivel az eljárás során a szakértők nyolc esetben abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére. Hét esetben az okozón járművön kívül nem volt más jármű résztvevője a balesetnek (90. táblázat). Az első, a hatodik, hetedik és nyolcadik esetben személygépkocsi tért le jobbra az úttestről, ahol vagy felborult, vagy fának, falnak ütközött, vagy árokba csapódott. A járművek sebessége a balesetkor 95-105 km/h, 100-110 km/h (lakott területen belül, utas halt meg), 95-100

km/h illetve 102 km/h volt. A második esetben segédmotoros kerékpáros haladt le jobbra az úttestről 50-55 km/h sebességgel, ahol fának ütközött. A harmadik esetben a személygépkocsi a menetirány szerint jobb oldalon 125-135 km/h sebességgel lehaladt az úttestről, majd balra áthaladt a menetirány szerinti baloldalra, ahol nekiütközött a szemből érkező 80-90 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak. A negyedik esetben lakott területen 125-135 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a menetirány szerinti baloldalon lehaladt az úttestről, majd fának ütközött (a három utas halt meg). Az ötödik esetben pedig nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel haladt le jobbra az úttestről 90 km/h sebességgel, és fának ütközött 60-70 km/h sebességgel.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-105	10/11	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	50-55	12/30	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	125-135	30/33	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	105-115	60/120	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	90	20/29	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	100-110	55/110	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-100	7/8	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	102	12/13	116

90. táblázat Dél-Dunántúl, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett magános balesetek 2015

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybe vételét egy esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Az eljárás során műszaki szakértőt rendeltek ki, aki nem állapított meg abszolút sebességtúllépést.

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek.

Összesen hat ilyen baleset történt 2015-ben a régióban, mind a hat esetben rendelkeztek ki műszaki szakértőt. Az összes esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg a védett úton haladó részéről (91. táblázat). Egy esetben azonban a szakértő sebességtúllépést állapított, egy kerékpáros nem adott elsőbbséget a védett úton haladó személygépkocsinak, ami 51-52 km/h sebességgel ütközött neki, amely olyan csekély mértékű sebességtúllépés, amelyet a jármű sebességmérőjének hibahatárán belül van, ezért nem vettem figyelembe az abszolút sebességtúllépéssel történt halálos balesetek között.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	105-115	20/22	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	40 táblával	85-95	50/125	131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	70 táblával	75-85	10/14	131
4.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	100-105	12/13	131
5.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	92-95	3/3	131

91. táblázat Dél-Dunántúl, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

Az első esetben az elsőbbségadásra személygépkocsit az elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton haladó motorkerékpárosnak, aki 105-115 km/h sebességgel érkezett a kereszteződéshez és összeütköztek. A második esetben a 85-95 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel ütközött az elé kihaladó személygépkocsinak. A járművek részére 40 km/h sebességkorlátozás volt érvényben. A nyomozást annak ellenére megszüntették, hogy a szakértő szerint a baleset 69-81 km/h sebességről elkerülhető lett volna, és a védett úton haladó jármű a megengedett 40 km/h sebesség több mint duplájával közlekedett, ezért (bár álláspontom szerint indokolt lenne) az eljárás végén sem a **116**-os kód lett indokolt.

A harmadik esetben egy személygépkocsi vezetője az elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki jobbról a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 75-85 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak,

ami 64-69 km/h sebességgel ütközött neki. A negyedik esetben ismét egy személygépkocsi vezetője az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére 63-97 km/h sebességgel haladt be a kereszteződésbe, és nem biztosított elsőbbséget a neki jobbról 100-105 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak.

Az ötödik esetben személygépkocsi ütközött lassítás nélkül 92-95 km/h sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak.

A régióban 2015-ben a kanyarodás szabályainak megszegését nyolc esetben jelölték meg a helyszíni szemle során a baleset okának. Hét esetben rendeltek ki a vizsgálat során műszaki szakértőt, akik öt esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (92. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	50	80-90	35/70	146
2.	31.§ (5) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	70 táblával	103-107	35/50	116
3.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	90	100-110	15/17	145
4.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	40	50-52	11/28	145

92. táblázat Dél-Dunántúl, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Az egyik esetet már a kerékpáros baleseteknél bemutattam. Az első esetben lakott területen belül személygépkocsi kanyarodott be balra az őt előző, 80-90 km/h sebességgel haladó személygépkocsi elé. A második esetben személygépkocsi kanyarodott a szemből érkező, a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 103-107 km/h sebességgel érkező motorkerékpáros elé. Ebben az esetben a KSH felé már **116-os kóddal** továbbították a balesetet. Az ügyészség a vádiratban is megemlítette a motorkerékpáros KRESZ 14.§(1)d) szabályszegését.

A harmadik esetben személygépkocsi balra kanyarodás közben nem biztosított elsőbbséget a szemből 100-110 km/h sebességgel érkező

személygépkocsinak, ami 79-83 km/h sebességgel ütközött neki. Az negyedik esetben szintén balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget az 50-52 km/h sebességgel szemből érkező segédmotoros kerékpárosnak, ami lassítás nélkül ütközött neki.

Egy esetben a helyszíni szemle során is a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést állapította meg a hatóság, és **116**-osköddal jelentette a balesetet a KSH felé. A baleset során egy motorkerékpáros 100-105 km/h sebességgel letért az úttestről, majd 70-80 km/h sebességgel fának ütközött (93. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	70	100-105	32/46	116

93. táblázat Dél-Dunántúl, a KSH felé abszolút sebességtúllépéssel jelentett baleset 2015

Az előzés szabályainak megszegését hat esetben állapították meg a baleset helyszínén, mindegyik esetben rendelték ki műszaki szakértőt. Négy alkalommal a szakértők szerint nem lépték túl a megengedett sebességet, de az ütközési sebességek mindenesetben magasak voltak. Egy esetben személygépkocsi ütközött mezőgazdasági vontatónak 54-56 km/h sebességgel. Egy esetben személygépkocsi ütközött 82-88 km/h sebességgel motorkerékpárnak, egy esetben pedig szintén személygépkocsi 33 km/h sebességgel egy segédmotoros kerékpárral ütközött. Egy esetben pedig két személygépkocsi ütközött, melyek 75-85 illetve 85-95 km/h sebességgel haladtak.

Azokban az esetekben, amikor az előzés során bekövetkezett balesetben a szakértők sebességtúllépést állapítottak meg, a résztvevő járművek egyik esetben sem tudtak lassítani az ütközés előtt (94. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(4) / 129 Előzés szabályainak megsértése, egyéb	90	120-125 94-98	32/36 6/7	129
2.	34.§(4) / 128 Előzés szabályainak megsértése, táblával jelzett előzési tilalom megszegése	90	100-104	12/13	128

94. táblázat Dél-Dunántúl, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Az első esetben mindkét jármű a megengedettnél gyorsabban haladt, egy 2,5 tonnás tehergépkocsi 94-98 km/h sebességgel haladva előzés közben nekiütközött a

szemből érkező 120-125 km/h sebességgel érkező motorkerékpárnak. A második esetben egy 100-104 km/h sebességgel haladó motorkerékpáros előzés közben összeütközött a szemből 82-84 km/h sebességgel érkező személygépkocsival.

Egy esetben egy 100-105 km/h sebességgel haladó motorkerékpáros a szemből érkező motorkerékpárosnak integetett, és lassítás nélkül nekiütközött az előtte forgalmi okokból megálló személygépkocsinak (95. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	90	100-105	12/13	150

95. táblázat Dél-Dunántúl, követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett baleset 2015

Egy esetben személygépkocsi elindulás közben behaladt a neki balról 68-72 km/h sebességgel érkező tehergépkocsi elé, és összeütköztek (96. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	24.§(1) / 136 Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	50	68-72	20/40	136

96. táblázat Dél-Dunántúl, az elindulás szabályainak megszegésével bekövetkezett baleset 2015

Az utolsó esetben a szemlejegyzőkönyv adatai szerint a személygépkocsi vezetője elaludt vezetés közben és az előtte 85-87 km/h sebességgel haladó tehergépkocsinak ütközött. Ebben az esetben a sebességtúllépés inkább csökkentette a járművek közötti sebesség különbséget, ezért nem volt szerepe a balesetben (97. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	4.§(1)b) / 182 A járművezető egyéb hibája, elalvás vezetés közben	80	85-87	6/8	182

97. táblázat Dél-Dunántúl, elalvás miatt bekövetkezett baleset 2015

5.5.4. ÖSSZEGZÉS

A Dél-Dunántúli régióban 2015-ben összesen 65 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen is ennyi történt), ebből egy esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, de összesen két esetben továbbbítottak a KSH felé 116-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálatok során 53 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori

ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 25 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 38 százalékában. Ezekből nyolc esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. A kutatás során megállapítottam, hogy a Dél-Dunántúli régióban 2015-ben a KSH felé továbbított két baleset helyett a baleset vizsgálatának végén további nyolc esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (116-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során összesen két esetet küldött 2015-ben a KSH felé **116-os** kóddal. Ez a tíz eset az összes halálos baleset 15,4 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban sem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.6 AZ ÉSZAK-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓ ELEMZÉSE.

2014-ben a KSH adatai szerint az Észak-Magyarországi régióban, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében 680 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 887 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 30 baleset volt halálos kimenetelű, melynek során összesen 31 fő halt meg. 2015-ben 805 személyi sérüléses baleset volt, amelyekben 1088 fő sérült vagy halt meg. 28 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 33 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (85 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 62 százalékkal csökkent, 2015-ben azonban az előző két év adataihoz képest romlás következett be.

Heves megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 458 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 605 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 27 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 29 fő halt meg. 2015-ben 470 személyi sérüléses baleset volt, 673 fő sérült, vagy halt meg. 16 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 20 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (38 fő

halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 48 százalékkal csökkent. Heves megyében 2014-ben több ember halt meg közúti balesetben, mint az előző három évben, de 2015-ben ismét csökkenés következett be.

Nógrád megyében a 2014-ben KSH adatai szerint 230 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 311 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 5 baleset volt halálos kimenetelű, melyekben összesen 6 fő halt meg ebben a megyében. 2015-ben 269 személyi sérüléses baleset volt Nógrád megyében, e balesetek során 341 fő sérült vagy halt meg. 7 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 27 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (24 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 71 százalékkal csökkent, a jelentősebb csökkenés itt is 2007-től következett be.

A régióban a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma alapján megállapítható, hogy 2005-től 2015-ig jelentősen, mintegy 60 százalékkal csökkent az áldozatok száma, ami jó eredménynek mondható (98. táblázat).

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Borsod-Abaúj-Zemplén	85	73	51	51	42	43	34	45	25	31	33
Heves	38	48	38	37	28	29	28	23	14	29	20
Nógrád	24	26	15	8	10	9	14	6	8	6	7
Észak-Magyarország	147	147	104	96	80	81	76	74	47	66	60

98. táblázat Észak-Magyarországon közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁷⁰

5.6.1. Az ÉSZAK-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓ 2014-ES ADATAINAK ELEMZÉSE

Az Észak-Magyarországi régióban 2014-ben összesen 62 halálos baleset történt, ezekben összesen 66 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 52 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. 23 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

Azokban a balesetekben, ahol a balesetben elhunyt személy nem gépkocsiban utazott, 2014-ben 32 (a 62-ből) balesetben 33-an haltak meg. Ez azt jelenti, hogy a

¹⁷⁰ Központ Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv

halálos balesetek több mint felében (53 százalék) a legvédtelenebb közlekedők, gyalogosok, kerékpárosok, segédmotor kerékpárosok és motorkerékpárosok haltak meg. Közülük 13-an voltak gyalogosok. 2015-ben 23 balesetben (az 51-ből) 25-en haltak meg „védtelen” közlekedők, 16-an közülük gyalogosok voltak.

A gyalogos elütések vizsgálata során egy esetben nem rendeltek ki műszaki szakértőt, ebben a balesetben a gyalogos teremtette a veszélyhelyzetet. Éjszaka, láthatósági mellény nélkül haladt az autópálya szélső sávjában, amikor a 8 tonnás tehergépkocsi lassítás nélkül elütötte. A járművezető felelőssége a balesetben természetesen nem merült fel, az elütési sebesség viszont a 80 km/h lehetett.

12 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, három esetben állapítottak meg sebességtúllépést. Amikor nem állapítottak meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen kilenc esetben, a balesetek egy kivételével, azaz nyolc alkalommal éjszaka történtek. Öt baleset lakott területen kívül történt (mindegyik éjszaka, közvilágítás nélküli útszakaszon), és egyik esetben sem állapították meg a járművezető felelősségét. Az elütési sebességek mindegyik alkalommal elérték, illetve jelentősen meg is haladták a gyalogoselütés szempontjából kritikus 50 km/h sebességet. Egy alkalommal kerékpárját toló gyalogost ütött el egy kereszteződésben lassítás nélkül a 70-73 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvény. A másik két esetben személygépkocsi ütötte el az úttesten áthaladó gyalogost, 60 km/h sebességről 46-67 km/h sebességre lassítva, illetve 85-90 km/h sebességről 66-72 km/h sebességre lassítva. A egy esetben a 3,16 ezrelék véralkohol tartalommal az úttesten fekvő gyalogoson haladt át egy 3 tonnás tehergépkocsi 50-60 km/h sebességgel, egy alkalommal pedig az autópályán egy balesetnél a járművekből kiszálló gyalogost ütöttek el 105-111 km/h sebességgel.

Lakott területen belül négy alkalommal ütöttek el gyalogost sebességtúllépés nélkül. Egy alkalommal kijelölt gyalogos-átkelőhelyen 46-48 km/h sebességgel ütöttek elegy tehergépkocsival egy gyalogost éjszaka, működő közvilágításnál, egy alkalommal pedig az úttest szélén haladó gyalogost ütött el egy személygépkocsi, szintén 46-48 km/h sebességgel, éjszaka, működő közvilágításnál. Egy alkalommal autóbusz jobbra kanyarodás közben 23-30 km/h sebességgel elütötte a másik úttesten áthaladó gyalogost. Az utolsó esetben személygépkocsi 37-43 km/h sebességgel áthaladt a 3,50 ezrelék véralkohol tartalommal az úttesten fekvő gyalogoson.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egyik esetben sem elsőbbségi helyzetben lévő

gyalogos halt meg (99. táblázat). Mindegyik eset lakott területen kívül történt. Az első esetben a 60 km/h sebességhatárítás ellenére 75-78 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel vezetője nem biztosította a megfelelő oldaltávolságot, és lassítás nélkül elsodorta az útest szélén haladó gyalogost. Az ítélet szerint a járművezető 1 év 8 hónap felfüggesztett börtönbüntetést kapott. A második esetben is útest szélén haladó gyalogost ütött el egy 74-78 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel. A harmadik esetben egy személygépkocsi 98-105 km/h sebességgel haladt, és 75-78 km/h sebességre lassítva elütötte a neki jobbról behaladó gyalogost. Mivel a szakértői vélemény szerint a jármű 90 km/h sebességnél is 60-64 km/h sebességgel ütötte volna el a gyalogost, a nyomozást bűncselekmény hiányában megszüntették.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvében / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	35.§(1) / 123 Előzés szabályainak megsértése, megfelelő oldaltávolság hiánya	60 táblával	75-78	16/27	123
2.	21.§ / 417 Gyalogosok hibája, egyéb	70	74-78	6/9	417
3.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	90	98-105	11/12	116

99. táblázat Észak-Magyarország, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

A régióban 2014-ben bekövetkezett 13 halálos kimenetelű gyalogos elütésből az eljárások során összesen három esetben állapították meg a járművezető felelősségét! Az elhunytak között egy gyermekkorú gyalogos volt, egy fő pedig idős, 77 éves volt. A 13 esetből öt alkalommal a gyalogos ittas volt, legalább közepesen befolyásolt állapotban, két alkalommal ráadásul a földön feküdtek.

A régióban 2014-ben 14 esetben halt meg kerékpáros, négy esetben más résztvevője a balesetnek nem is volt. Összesen kilenc esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik három esetben állapították meg sebességtúllépést. Abban az esetben, amikor nem volt szakértő, egy kerékpáros az öt előző 3,5 tonnás tehergépkocsi jobb első ajtajának ütközött.

Abban a hat esetben, amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, az eljárás végén csak egy alkalommal állapították meg a járművezető felelősségét, a helyszínen is csak két alkalommal jelölték meg okozónak a gépkocsivezetőt. Minden esetben azonos irányban haladó járművek ütköztek, a kerékpáros vagy bekanyarodott az öt előző jármű elé, vagy sávváltás közben ütköztek.

Három esetben állapítottak meg sebességtúllépést a szakértők halálos kerékpáros balesetben, mindegyik lakott területen kívül történt (100. táblázat).

Amikor volt szakértő, az egyik esetben elinduló kerékpáros haladt be a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 85-90 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi elé, ami 70-75 km/h sebességgel nekiütközött. Mivel a szakértő szerint a megengedett sebesség mellett is bekövetkezett volna a baleset, a nyomozást megszüntették. A második esetben a 93-96 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi ütközött 81-84 km/h sebességgel az úttesten keresztben haladó kerékpárosnak. A harmadik esetben a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 79-82km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi előzés közben ütközött 47-51 km/h sebességgel az elé bekanyarodó kerékpárosnak. Az utóbbi két esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést jelölték meg a baleset okának, azonban a szakértői vélemény alapján az abszolút sebességtúllépés miatt a **116-os** KSH kód lett volna indokolt az eljárás végén.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	24.§(1) / 135 Elsőbbség meg nem adása a megkülönböztetett jelzést használó gépjárműnek	70	85-90	17/24	135
2.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	90	93-96	4/4	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	79-82	40/100	116

100. táblázat Észak-Magyarország, kerékpáros baleset 2014

A kerékpáros halálával végződött 14 balesetből összesen tehát csak két esetben volt a gépkocsivezetők részéről felróható szabályszegés, a többi baleset okozója a kerékpáros volt.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 14 esetben jelölték meg a baleset okának. Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a 116-os kód lett indokolt (két esetet már a kerékpáros balesetnél feldolgoztam) (101. táblázat).

Az első esetben az abszolút sebességtúllépéssel lakott területen belül 73-76 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi egy balra ívelő kanyarban megcsúszott, a menetirány szerinti baloldalon vízelvezető árokba hajtott, majd

felborult. A szakértői vélemény szerint a megengedett sebességnél nem következett volna be a stabilitásvesztés. A második esetben abszolút sebességtúllépéssel közlekedő személygépkocsi vezetője okozta a balesetet. A járművével 105-115 km/h sebességgel áttért a menetirány szerinti baloldalra, ott az árokfalnak ütközve felborult. A harmadik esetben a személygépkocsi autópályán 145-149 km/h sebességgel haladt, majd 137-141 km/h sebességgel nekiütközött az előtte 79 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek. A negyedik esetet a kerékpáros baleseteknél ismertettem. Az ötödik esetben nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvény vezetője elaludt, 85 km/h sebességgel áttért a menetirány szerinti bal pályára, árokba ment, miközben a vezető kiesett a járműből. A hatodik esetben személygépkocsi 105-115 km/h sebességgel egy jobbra ívelésű kanyarban áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol egy 58-65 km/h sebességgel közlekedő, szemből érkező busszal ütközött. A hetedik esetben egy személygépkocsi 117-123 km/h sebességgel egy balra ívelésű kanyarban letért az úttestről, fának ütközött. A nyolcadik esetben a személygépkocsi egy jobbra ívelésű kanyarban letért az úttestről, majd átsodródott a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 71-77 km/h sebességgel közlekedő érkező személygépkocsival ütközött. Az kilencedik esetben lakott területen egy személygépkocsi haladt 67-88 km/h sebességgel, jobbra ívelésű kanyarban letért az úttestről, kapubejárónak ütközött, majd felborult. A tizedik balesetet a kerékpáros baleseteknél már bemutattam. A 11. esetben egy 85-90 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, ahol egy szemből érkező, 80-85 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek ütközött. A 12. balesetben egy személygépkocsi 95-110 km/h sebességgel egy balra ívelésű kanyarban letért az úttestről, fának ütközött. A 13. esetben egy személygépkocsi 94-100 km/h sebességgel lesodródott a menetirány szerinti jobb oldalra, ahol fának ütközött. Az utolsó esetben egy motorkerékpáros a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 79-84 km/h sebességgel közlekedett, jobbra lesodródott az úttestről, fának ütközött. A szakértői vélemény szerint a megengedett sebességnél nem következik be a baleset.

Nyolc esetben tehát nem is volt más jármű a baleset résztvevője, a járművek abszolút sebességtúllépéssel haladtak le az úttestről.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	73-76	24/48	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	105-115	20/22	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	130	145-149	17/13	116
4.	25.§(1) / 182 A járművezető egyéb hibája, elalvás vezetés közben	90	93-96	4/4	116
5.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	80	85	5/6	116
6.	25.§(1) / 182 A járművezető egyéb hibája, elalvás vezetés közben	90	105-115	20/22	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	117-123	30/33	116
8.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	90	102-108	15/17	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	67-88	26/52	116
10.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	79-82	40/100	116
11.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	80-85	12/17	116
12.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-110	12/13	116
13.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	94-100	7/8	116
14.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60	79-84	21/35	116

101. táblázat Észak-Magyarország, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét 11 esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Ebben a régióban is meg kell említenem az eltérő gyakorlatot, mely szerint a menetirány szerinti baloldalra történő áthaladás esetében, ha a szemből érkező járművel ütköztek a balesetben, a helyszínen hol a KRESZ 25.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést, hol a KRESZ 25.§ (2) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapították meg.

A szakértők négy esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (102. táblázat). Az első esetben az 53-57 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 50 km/sebességgel érkező autóbusszal ütközött. A második esetben 78-84 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvény haladt át a menetirány szerint baloldalra, ahol egy 80-85 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival ütközött. A harmadik eset éppen fordítva történt, 73-79 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi haladt át a menetirány szerint baloldalra, ahol egy 75-80 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel ütközött. Az utolsó esetben 125-135 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpár haladt át a menetirány szerint baloldalra, ahol egy 57-63 km/h sebességgel közlekedő autóbusszal ütközött. A korábban már kifejtett álláspontom szerint ezekben a balesetekben a **116-os** kód használata lenne indokolt az eljárás végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	50	53-57	5/10	116
2.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	78-84	11/16	116
3.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	75-80	7/10	116
4.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90	125-135	40/44	116

102. táblázat Észak-Magyarország, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vételével bekövetkezett balesetek 2014

Érdekesség, hogy a régióban 2014-ben nem volt olyan halálos baleset, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt vagy a kanyarodás szabályainak megszegésével sebességtúllépéssel ütköztek.

Egy esetben az autóbuszvezető rosszul lett, és az autóbusszal az út mellett árokba hajtott, 55-60 km/h sebességgel (103. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	3.§(1)c) / 181 A járművezető egyéb hibája, rosszullét	50	55-60	7/14	181

103. táblázat Észak-Magyarország, rosszullét miatt bekövetkezett baleset 2014

5.6.2. ÖSSZEGZÉS

Az Észak-Magyarországi régióban 2014-ben összesen 62 baleset vizsgálati anyagait néztem át (a KSH szerint is ennyi történt), ebből egy esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz továbbítottak a KSH felé 116-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 52 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 23 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 37,1 százalékában. Ezekből 12 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó 116-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Két esetben az elalvás vezetés közben 184-es kódja helyett a 116-os kód használata indokolt, mivel a szakértők abszolút sebességtúllépést állapították meg, az elalvás mindkét esetben csak a hatóság vélelmezése volt az eljárás elején. Négy esetben az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételenek 147-es kódja helyett indokolt a 116-os kód. A kutatás során megállapítottam, hogy az Észak-Magyarországi régióban 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 19 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (116-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során két esetet küldött 2014-ben a KSH felé 116-os kóddal. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól. Ez a 19 eset az összes halálos baleset 30,6 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

5.6.3. AZ ÉSZAK-MAGYARORSZÁGI RÉGIÓ 2015-ÖS ADATAINAK ELEMZÉSE

Az Észak-Magyarországi régióban 2015-ben összesen 51 halálos baleset történt, ezekben összesen 60 ember halt meg. Kutatásom a során régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 45 alkalommal

rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak.

A szakértők az 45 esetből 15 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

Azokban a balesetekben, ahol a balesetben elhunyt személy nem gépkocsiban utazott, 2015-ben 23 (az 51-ből) balesetben 25-en haltak meg. Ez azt jelenti, hogy a halálos balesetek közel felében (49 százalék) a legvédtelenebb közlekedők, gyalogosok, kerékpárosok, segédmotor kerékpárosok és motorkerékpárosok haltak meg. Közülük 16-an voltak gyalogosok.

Az általam vizsgált 51 halálos közlekedési balesetből 23 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor-kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 22 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 4 alkalommal állapítottak meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést.

Azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen 15 esetben, az elütési sebességek változatosan alakultak. Három esetben a gépkocsi hátramenetben üttette el egy 74 éves idős férfit, egy 77 éves idős nőt, illetve egy 18 hónapos gyermeket. Hat esetben a gyalogos ittas volt, a baleset pedig minden esetben éjszaka történt, négy esetben lakott területen kívül. Egyik esetben az úttesten fekvő ittas gyalogoson haladt át a tehergépkocsi. Három esetben az úttest szélén, láthatósági mellény nélkül közlekedve, lakott területen kívül üttették el a gyalogost, 70 km/h, 60-70 km/h, illetve 81-87 km/h sebességgel. Két esetben az úttesten keresztben haladó gyalogost üttettek el, egy alkalommal lakott területen kívül, 70 km/h sebességgel, egy alkalommal pedig lakott területen 41-46 km/h sebességgel.

Négy esetben lakott területen belül, kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttették el a gyalogost. Az elütési sebesség az egyik esetben 20-25 km/h volt, a gyalogos pedig idős, 83 éves volt. Egy másik esetben egy éves gyermek s nagymamája halt meg, amikor a kanyarodó járműszerelvény kijelölt gyalogos-átkelőhelyen elütötte őket. Egy esetben autóbusz üttette el a kerékpárját toló gyalogost 15-20 km/h sebességgel. Egy esetben személygépkocsi lakott területen kívül a megengedett 60 km/h sebességgel üttette el a gyalogos-átkelőhelyen átkelő gyalogost. Két esetben éjszaka, lakott területen kívül, láthatósági mellény nélkül az úttesten haladó gyalogost üttött el személygépkocsi, 65-70 km/h, illetve 65-75 km/h sebességgel.

A régióban 2015-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egy olyan baleset volt, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg (104. táblázat). Éjszaka, lakott területen kívül egy személygépkocsi 80-84 km/h sebességgel közelítette meg a kijelölt gyalogosátkelőhelyet, ahol 63-70 km/h sebességgel ütötte el a gyalogost.

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost nem ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel 2015-ben.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	60	80-84	22/37	137

104. táblázat Észak-Magyarország, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Egy alkalommal halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben nem állapított meg a szakértő sebességtúllépést. Éjszaka világítás és láthatóság mellény nélkül az útesten közlekedő azonos irányba haladó kerékpárosnak ütközött 65-70 km/h sebességgel egy 2,5 tonnás tehergépkocsi.

Kerékpáros halálos balesetben három alkalommal állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (105. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	86-87	16/32	116
2.	33.§(1) / 153 Irányváltás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, szabálytalan megfordulás	90	95-100	7/8	153
3.	26.§(1) / 155 Irányváltás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, szabálytalan hátramenet	50	74-79	26/52	155

105. táblázat Észak-Magyarország, kerékpáros baleset 2015

Egy esetben tehergépkocsi ütötte el az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére behaladó kerékpárost. A nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel a lakott területen 86-87 km/h sebességgel haladt, és 83 km/h sebességgel ütközött a kerékpárnak. Az ügyészség a védett úton abszolút sebességtúllépéssel közlekedő jármű vezetőjével szemben vádat emelt, ebben az esetben tehát indokolt a **116-os kód** alkalmazása. A második esetben a kerékpáros az

öt záróvonalon átlépve előző, 95-100 km/h sebességgel haladó személygépkocsi elé balra bekanyarodott. A kerékpáros erősen ittas volt, 3,92 ezrelék volt kimutatható a véréből. A harmadik esetben is ittas kerékpáros (1,08 ezrelék) kanyarodott az öt 74-79 km/h sebességgel előző személygépkocsi elé, melynek vezetőjével szemben az ügyészség vádat emelt.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 20 esetben jelölték meg a baleset okának, a szakértők hat esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (106. táblázat). Mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, ebben az öt esetben a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	100	50/100	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	127-128	37/41	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	125-135	40/44	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	115-125	30/33	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-105	10/11	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	130	133-137	4/3	116

106. táblázat Észak-Magyarország, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Négy esetben az okozón járművön kívül nem volt más jármű résztvevője a balesetnek. Az első esetben a lakott területen 100 km/h sebességgel haladó személygépkocsi a balra ívelő kanyarban padkára hajtott, majd 85-90 km/h sebességgel fának ütközött. A balesetben a vezető és utasa is meghalt. A második balesetben lakott területen kívül haladt egy személygépkocsi 127-128 km/h sebességgel, letért az úttestről, majd 70 km/h sebességgel fának ütközött.

A harmadik esetben is személygépkocsi haladt abszolút sebességtúllépéssel, 125-135 km/h sebességgel, letért az úttestről, majd 90-95 km/h sebességgel oszlopnak ütközött. A negyedik esetben a személygépkocsi vezetője telefonálás közben 115-125 km/h sebességgel haladt, amikor letért az úttestről és fának ütközött.

Az ötödik esetben a személygépkocsi a nedves úton a jobbra ívelő kanyarban 95-105 km/h sebességgel haladva megcsúszott, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 72-78 km/h sebességgel érkező személygépkocsival ütközött.

A hatodik esetben az autópályán 133-137 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi az előtte 80-85 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek ütközött.

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybe vételét három esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Min a három során műszaki szakértőt rendeltek ki, akik egy esetben állapított meg abszolút sebességtúllépést (107. táblázat).

A balesetben a személygépkocsi 110-115 km/h sebességgel áthaladt a menetirány szerinti baloldalra, letért az úttestről, majd fának ütközött. Álláspontom szerint ebben a balesetben a 25.§(1) lett volna a helyesen minősített szabályszegés, az eljárás során a szakértő pedig abszolút sebességtúllépést igazolt, a 112-es statisztikai kód helyett a 116-os kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	110-115	22/24	116

107. táblázat Észak-Magyarország, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vételével bekövetkezett balesetek 2015

A KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt egy baleset történt, az viszont sebességtúllépéssel (108. táblázat). Egy személygépkocsi lakott területen 97-102 km/h sebességgel közlekedett, a kereszteződésben az elsőbbségadás kötelező jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki jobbról érkező személygépkocsinak. A nyomozást az elkövető halála (az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetője) miatt megszüntették.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	97-102	49/98	131

108. táblázat Észak-Magyarország, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

Egy esetben egy lakott területen kívül 113-124 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi utolért egy a „Mezőgazdasági vontatóval behajtani tilos” jelzőtábla ellenére az úttesten haladó lassú járművet, nekiütközött, majd a szemből 82 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsinak is nekiütközött. Mivel a balesetet 113-as kóddal jelentették a KSH felé, a 113-as statisztikai kód helyett a 116-os kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére (109. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	14.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	90/70	113-124 82	27/30 12/17	116

109. táblázat Észak-Magyarország, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

A régióban 2015-ben az előzés szabályainak megszegését egy esetben jelölték meg a helyszíni szemle során a baleset okának (110. táblázat). A vizsgálat során műszaki szakértőt rendeltek ki, aki az előző, és az előzött jármű részéről is abszolút sebességtúllépést állapított meg. Egy nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvény 90-91 km/h sebességgel előzte a szintén sebességtúllépéssel, 80 km/h sebességgel haladó autóbust, amikor a szemből 90 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsink ütközött. A teherkocsi vezetővel szemben az ügyészség vádat emelt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(1) / 129 Előzés szabályainak megsértése, egyéb	70	90-91 80	20/29 10/14	129

110. táblázat Észak-Magyarország, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Egy esetben egy személygépkocsi lakott területen a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzése ellenére 75-80 km/h sebességgel behaladt a kereszteződésbe, ahol személygépkocsival ütközött (111. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	9.§ (4d) / 161 rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg	50	75-80	27/54	161

111. táblázat Észak-Magyarország, tilos jelzésen való áthaladással bekövetkezett baleset 2015

A helyszíni szemlék során a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést két alkalommal állapított meg a rendőrhatalóság ezeket a kerékpáros baleseteknél már bemutattam.

5.6.4. ÖSSZEGZÉS

Az Észak-Magyarországi régióban 2015-ben összesen 51 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen is ennyi történt), ebből egy esetben továbbítottak a KSH felé 116-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálatok során 45 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 15 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik résztvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 29,4 százalékában. Ezekből nyolc esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé.

A kutatás során megállapítottam, hogy az Észak-Magyarországi régióból 2015-ben a KSH felé két esetben továbbítottak **116-os** kóddal adatot halálos közlekedési baleset esetében, a balesetek vizsgálatának végén viszont további hat esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során két esetben küldött 2015-ben a KSH felé **116-os** kóddal balesetet. Ez a nyolc eset az összes halálos baleset 15,6 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban sem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe.

2015-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.7 AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ ELEMZÉSE.

2014-ben a KSH adatai szerint az Észak-Alföldi régióban, Hajdú-Bihar megyében 827 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben

1018 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 24 baleset volt halálos kimenetelű, melynek során összesen 28 fő halt meg. 2015-ben 920 személyi sérüléses baleset volt, amelyekben 1216 fő sérült vagy halt meg. 38 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 38 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (63 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 40 százalékkal csökkent, 2015-ben azonban az előző év adataihoz képest jelentős romlás következett be.

Jász-Nagykun-Szolnok megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 671 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 863 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 26 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 28 fő halt meg. 2015-ben 537 személyi sérüléses baleset volt, 666 fő sérült, vagy halt meg. 29 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 33 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (64 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 49 százalékkal csökkent, 2015-ben Jász-Nagykun-Szolnok megyében is több ember halt meg közúti balesetben, mint az előző évben.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a 2014-ben KSH adatai szerint 947 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 1199 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 36 baleset volt halálos kimenetelű, melyekben összesen 44 fő halt meg ebben a megyében. 2015-ben 923 személyi sérüléses baleset volt Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, e balesetek során 1205 fő sérült vagy halt meg. 26 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 28 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (77 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 64 százalékkal csökkent, a jelentősebb csökkenés itt is 2008 után következett be.

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Hajdú-Bihar	63	64	74	58	57	49	39	35	36	28	38
Jász-Nagykun-Szolnok	64	64	72	58	46	33	30	31	42	28	33
Szabolcs-Szatmár-Bereg	77	69	77	53	37	36	29	25	27	44	28
Észak-Alföld	204	197	223	169	140	118	98	91	105	100	99

112. táblázat Észak-Alföldön közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁷¹

A régióban a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma alapján megállapítható, hogy 2007 után – amikor mindegyik megye romló adatai miatt volt magas a halottak száma – 2015-ig, ha nem is folyamatosan, de csökkent az áldozatok

¹⁷¹ Központ Statisztikai Hivatal: *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv*

száma. A 2005-ös évhez viszonyítva is 51 százalékkal csökkent a halottak száma, ami jó eredménynek mondható (112. táblázat).

5.7.1 AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ 2014-ES BALESETI ADATAINAK ELEMZÉSE

Az Észak-Alföldi régióban 2014-ben összesen 86 halálos baleset történt, ezekben összesen 100 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összesen 80 halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 44 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők a 44 esetből 21 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

Az általam vizsgált 80 halálos közlekedési balesetből 49 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor-kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 26 esetben rendelték ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és kilenc alkalommal állapítottak meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést. Hat esetben gyalogos, három esetben motorkerékpáros halt meg ezekben a balesetekben.

Ki kell emelni, hogy azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen 10 esetben – a 23 gyalogos elütés közül –, az elütési sebessége hét esetben 40 km/h (a gyalogos elütéskor kritikus 50 km/h körül) felett volt. Egy esetben 65-70 km/h körüli volt (éjszaka a kivilágítatlan kerékpárt az úttest jobb szélén toló gyalogost ütötték el), egy esetben egy személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, és elütötte az útpadkán dolgozó közmunkás gyalogosokat 85-90 km/h sebességgel. Egy esetben kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, egy esetben tilos jelzésen áthaladó gyalogost ütöttek el, 40-50 km/h körül. Egy esetben 69-75 km/h (autóbusz takarásából kilépő gyalogost ütötték el), egy esetben pedig földön fekvő erősen itta (4,16 ezrelék) gyalogost ütötték el 45-55 km/h sebességgel. Az utolsó esetben egy éjszakai látási körülmények között világítás és láthatósági mellény nélkül közlekedő, kerékpárt toló gyalogost ütöttek el 70-75 km/h sebességgel.

Három esetben ugyan alacsony volt az elütési sebesség, azonban tehergépkocsi ütötte el a gyalogost.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egy olyan baleset volt, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg. Ebben az esetben egy személygépkocsi elütötte a neki balról a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen behaladó gyalogost, 60-63 km/h sebességgel. A gyanúsításban szerepelt a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegés is (113. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	60-63	11/22	137

113. táblázat Észak-Alföld, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost öt esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel, mely esetekben a helyszínen különféle szabályszegéseket állapítottak meg (114. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	94-98	26/37	116
2.	3.§(1)c) / 117 A sebesség nem megfelelő alkalmazása, egyéb	50	85	35/70	116
3.	21.§(6) / 413 Gyalogosok hibája, tiltott helyen való áthaladás	50	57-61	9/18	413
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	30 táblával	80	50/167	116
5.	21.§(6) / 415 Gyalogosok hibája, zavaró magatartás az útesten való áthaladás közben	70	73	3/4	415

114. táblázat Észak-Alföld, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

Az első esetben a lakott területen kívül 94-98 km/h sebességgel közlekedő 5 tonnás tehergépkocsi utolérte az előtte haladó személygépkocsit, padkának ment, majd 46-48 km/h sebességgel elütötte a padkán szemben haladó gyalogost. A második esetben a vádiratban már az abszolút sebességtúllépés a baleset oka, (112-es kód helyett **116**), mivel a lakott területen 85 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi 70-75 km/h sebességgel elütötte a neki balról behaladó gyalogost. A szakértő szerint a baleset 50 km/h sebességnél elkerülhető lett volna. A harmadik

esetben éjszaka, lakott területen ütötte el lassítás nélkül az úttesten áthaladó gyalogost az 57-61 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi. A negyedik esetben pedig az 30 km/h sebességkorlátozás ellenére 80-85 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi átsodródott a menetirány szerinti baloldalra, ahol 45-55 km/h sebességgel elütötte az úttest szélén haladó gyalogost. A relatív sebességtúllépés helyett (112-es kód) a 167%-os sebességtúllépés miatt indokolt a **116-os** kódú abszolút sebességtúllépés megállapítása, a vádiratban is ez szerepelt. Az ötödik esetben éjszaka, lakott területen kívül a 73-75 km/h sebességgel haladó nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel elütötte az erősen ittas (3,47 ezrelék), kerékpárja mellett az úttesten ülő gyalogost. Véleményem szerint összesen tehát három esetben változott a helyszínen a baleset okaként megnevezett szabályszegéshez tartozó kód az abszolút sebességtúllépéshez tartozó **116-os** kódra.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 23 esetben jelölték meg a baleset okának, ezekből a szakértők kilenc esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (115. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	30 táblával	100-108	74/247	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	78-82	10/14	112
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	73-78	5/7	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70 táblával	75-80	7/10	116
5.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	90	97-107	12/13	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60 táblával	75-78	16/27	116
7.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	90	98-110	14/16	116

115. táblázat Észak-Alföld, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Két esetet már ismertettem a gyalogos balesetekben. Hat esetben, mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116**-os kód lett indokolt.

Az első esetben a jármű a menetirány szerinti jobb oldal irányába elhagyta az úttestet, és fának, oszlopnak ütközött. A személygépkocsi lakott területen belül, a 30 km/h sebességkorlátozás ellenére 100-108 km/h sebességgel közlekedett, amikor jobbra letért az úttestről, és 75-80 km/h sebességgel közvilágítási oszlopnak ütközött. A második esetben lakott területen kívül egy 84-87 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a 78-82 km/h sebességgel vele szemben közlekedő tehergépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel ütközött. Ebben az esetben nem kell megváltoztatni a 112-es kódot, hiszen nem a baleset okozója lépte túl a megengedett legnagyobb sebességet, részéről legfeljebb a relatív sebességtúllépés állapítható meg. A harmadik esetben a lakott területen kívül 73-78 km/h sebességgel haladó 15 tonnás tehergépkocsi egy kanyarban felborult, és lecsúszott az úttestről. A negyedik esetben a lakott területen kívül a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 75-80 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerint baloldalra, és összeütközött a szemből érkező személygépkocsival. Az ötödik esetben lakott területen kívül 97-107 km/h sebességgel haladó személygépkocsi a menetirány szerinti baloldalon letért az úttestről és fának ütközött. A hatodik esetben lakott területen kívül egy tehergépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvény a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 75-78 km/h sebességgel közlekedett, a pótkocsi részben átsodródott a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező tehergépkocsinak ütközött. Az utolsó esetben a lakott területen kívül 98-110 km/h sebességgel haladó személygépkocsi tért le az úttestről.

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybe vételét 11 esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Hat esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik két esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (116. táblázat). Az első esetben a lakott területen kívül 105-110 km/h sebességgel haladó személygépkocsi tért át a menetirány szerint baloldalra ahol a szemből érkező személygépkocsival ütközött. A második esetben is lakott területen kívül történt a baleset, egy 7,5 tonnás tehergépkocsi 90-92 km/h sebességgel haladt, amikor áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező tehergépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel ütközött. Mindkét eset

Hajdú-Bihar megyében történt, ahol korábban az előző táblázatban szereplő második balesetet, ahol szintén a menetirány szerinti baloldalra áthaladó jármű ütközött a szemből érkező járművel, a KRESZ 25.§ (1) ütköző szabályszegéssel, és 112-es kóddal küldték meg a KSH-nak, azaz nem egységes az ilyen balesetek minősítése, kódolása.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90	105-110	17/19	116
2.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	90-92	21/30	116

116. táblázat Észak-Alföld, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2014

A KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegés miatt (117. táblázat) összesen hét baleset történt 2014-ben a régióban, három esetben rendelték ki műszaki szakértőt, aki egy esetben állapítottak meg a védett úton haladó részéről abszolút sebességtúllépést. Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, egy esetben tehergépkocsi jobbra kanyarodás közben elütötte a neki jobbról a védett úton közlekedő kerékpárost. Egy másik esetben a védett úton 75-80 km/h sebességgel haladó személygépkocsi ütközött az elé kihaladó személygépkocsinak, mintegy 55-60 km/h sebességgel.

Abban az esetben, amikor sebességtúllépést állapítottak meg, lakott területen egy személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a védett úton 52-58 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárnak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	52-58	5/10	131

117. táblázat Észak-Alföld, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2014

A kanyarodás szabályainak megszegése esetében két esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen öt eset volt) (118. táblázat). Az első esetben a motorkerékpáros előzte a balra kanyarodni szándékozót, aki akkor kezdte meg a kanyarodást, amikor a motorkerékpáros már 75-80 km/h sebességgel megkezdte az előzést. A második esetben a balra kanyarodó jármű vezetője nem

biztosított elsőbbséget a szemből érkező, 58-60 km/h sebességgel haladó motorkerékpárosnak. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben mindkét esetben az ügyészség vádindítványt terjesztett elő.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	50	75-80	27/54	146
2.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	58-60	9/18	145

118. táblázat Észak-Alföld, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az előzés szabályainak megszegése esetében egy esetben állapított meg abszolút sebességtúllépést a szakértő, de nem az előző, hanem a szemből érkező részéről (119. táblázat). Személygépkocsi előzött egy tehergépkocsit, amikor összeütközött a szemből 72-76 km/h sebességgel érkező nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénnyel.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(4) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	70	72-76	4/6	120

119. táblázat Észak-Alföld, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Egy esetben lakott területen kívül egy személygépkocsi megfordulás közben nem biztosított elsőbbséget a mögüle 115-120 km/h sebességgel érkező személygépkocsinak. A KSH felé 150-es kóddal jelentették a balesetet, álláspontom szerint tévesen. Az ítéletben a megforduló jármű vezetőjét tették felelőssé a balesetért (120. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	33.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	90	115-120	27/30	150

120. táblázat Észak-Alföld, követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett baleset 2014

Az utolsó esetben lakott területen egy 53-57 km/h sebességgel haladó személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 55-60 km/h sebességgel érkező autóbusszal ütközött. Ebben az esetben a helyszínen nem tudtak megállapítani KRESZ szabályszegést, a KSH felé a figyelmetlen, gondatlan vezetés kódját küldték meg. Ezt a típusú balesetet más esetekben vagy a KRESZ 25.§ (1) bekezdés, vagy 25.§ (2) bekezdés alapján minősítették, ezért ebben az esetben álláspontom szerint az eljárás végén a **116-os** kód lett volna indokolt (121. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	3.§(1)c) / 184 A járművezető egyéb hibája figyelmetlen, gondatlan vezetés	50	53-57 55-60	5/10 7/14	116

121. táblázat Észak-Alföld, figyelmetlen vezetés miatt bekövetkezett baleset 2014

5.7.2. ÖSSZEGZÉS

Az Észak-Alföldi régióban 2014-ben összesen 80 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen 86 történt), ebből egy esetben vélelmeztek a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz továbbítottak a KSH felé **116-os** kóddal baleseti adatot, de az eljárás során nem rendeltek ki műszaki szakértőt. A jármű egyelőre átszaladó kutya miatt letért az úttestről és felborult. A KSH adatbázisa szerint még egy balesetet jelentettek felé **116-os** kóddal, de ezt az esetet a kutatás során nem kaptam meg.

A vizsgálatok során 44 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 21 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 24,4 százalékában. Ezekből kilenc esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Egy gyalogos elütéses esetben is a 117-es kód helyett az abszolút sebességtúllépéshez tartozó 116-os kódja indokolt a vizsgálat végén.

Két esetben a menetirány szerinti baloldalon haladó jármű ütközött sebességtúllépéssel a szemből érkezővel, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételenek 147-es kódja helyett a 116-os kód indokolt a vizsgálat végén. Egy

esetben a KRESZ 3.§(1)c) pontjának 184 kódja helyett a **116-os** kód indokolt a vizsgálat végén, hiszen a sebességtúllépéssel elkövetett szabályszegést állapítottak meg, ami pontosabb minősítés, mint a veszélyeztetés általános tilalma.

A kutatás során megállapítottam, hogy az Észak-Alföldi régióban 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 12 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során két esetet küldött 2014-ben a KSH felé **116-os** kóddal. Ez a 12 eset az összes halálos baleset 14 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.7.3 AZ ÉSZAK-ALFÖLDI RÉGIÓ 2015-ÖS BALESETI ADATAINAK ELEMZÉSE

Az Észak-Alföldi régióban 2015-ben összesen 97 halálos baleset történt, ezekben összesen 103 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt 95 halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A rendelkezésemre bocsájtott vizsgálati anyagokban 61 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők a 61 esetből 29 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

Az általam vizsgált 95 halálos közlekedési balesetből 54 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 36 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 18 alkalommal állapítottak meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést. Egy esetben sem állapította meg a hatóság a helyszíni szemle során a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést, de egy esetben mégis jelentettek balesetet **116-os**kóddal a KSH felé.

Azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen nyolc esetben - a 25 gyalogos elütés közül -, az elütési sebességek az alábbiak szerint alakultak (kilenc

gyalogos elütéses esetben nem volt szakértő). Egy esetben volt elsőbbségi helyzetben a gyalogos kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, egy 3,5 tonnás tehergépkocsi üttette el a gyalogost, 40-43 km/h sebességgel. Egy esetben autópályán 130 km/h sebességgel, két esetben pedig személygépkocsik 70 km/h sebességgel üttették el a gyalogost. Két esetben 3,5 tonna alatti tehergépkocsi üttött el gyalogost, 75-80 km/h, illetve 80 km/h sebességgel. Egy esetben egy tehergépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel 55-60 km/h sebességgel üttött el gyalogost egy esetben pedig személygépkocsi 56-60 km/h-val. Hét esetben üttettek el járművek nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost, mindegyiket lakott területen kívül, éjszaka üttették el. Hat esetben az elütési sebesség a gyalogos-elütés esetén kritikus 50 km/h felett volt.

A régióban 2015-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egy olyan baleset volt, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg (122. táblázat). Lakott területen, éjszaka, kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttettek el egy 78 éves gyalogost a belső sávban, lassítás nélkül, 65-67 km/h sebességgel.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	65-67	16/32	137

122. táblázat Észak-Alföld, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost hét esetben üttettek el abszolút sebességtúllépéssel, mely esetekben a helyszínen különféle szabályszegéseket állapítottak meg (123. táblázat).

Az első esetben személygépkocsi üttette el 55-60 km/h sebességgel a balról jobbra áthaladó, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost. A második esetben a baleset előtt 59-64 km/h sebességgel haladó személygépkocsi üttette el a 80 éves gyalogost 45-49 km/h sebességgel, aki éjszaka működő közvilágításnál haladt át a 2x3 sávós úttesten. A harmadik esetben egy személygépkocsi balra kanyarodás során 75-85 km/h sebességgel lesodródott az úttest jobb oldalára, és elütötte az úttest mellett haladó gyalogost. A negyedik esetben éjszaka a gyalogos beszaladt a neki balról 66-68 km/h sebességgel közlekedő érkező busz elé, ami 42-43 km/h sebességgel üttette el. Az ötödik esetben is gyalogos szaladt az úttestre ekkor egy 65-70 km/h sebességgel érkező személygépkocsi 38-40 km/h sebességgel elütötte. A hatodik esetben lakott területen kívül 97-103 km/h sebességgel közlekedő

személygépkocsi egy útkanyarulatban elütötte a kivilágítatlan kerékpárt toló gyalogost. A hetedik esetben egy személygépkocsi éjszaka 76 km/h sebességgel elütötte az úttest szélén vele azonos irányban haladó gyalogost. Az elütési sebességek minden esetben 40 km/h felett voltak. Az első, a harmadik, hatodik és hetedik esetet relatív sebességtúllépés kódjával küldték meg a KSH felé, ezért ezekben az esetekben a **116**-os kód használata lett volna indokolt az eljárás végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	50	55-60	7/14	116
2.	21.§(1) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	59-64	11/22	131
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	75-85	30/60	116
4.	21.§ (6) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	66-68	17/34	411
5.	21.§ (7) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	50	65-70	17/34	411
6.	26.§ (4) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	90	97-103	10/11	116
7.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	50	76	26/52	116

123. táblázat Észak-Alföld, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

A régióban 18 olyan baleset történt, melynek során kerékpáros halt meg. Négy esetben halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg (124. táblázat). Három esetben (a második esetet kivéve) a személygépkocsi vezető ellen vádindítvánnyal élt az ügyészség. Az első esetben egy 3,5 tonnás tehergépkocsi lakott területen haladt 95-100 km/h sebességgel, amikor előzés közben az előzött kerékpár behaladt elé, és 60-65 km/h sebességgel nekiütközött a kerékpárnak. A második esetben lakott területen kívül éjszaka, a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 82-86 km/h sebességgel haladó 3, 5 tonnás tehergépkocsi elé kanyarodott be a kivilágítás nélkül közlekedő kerékpár, és a tehergépkocsi 68-72 km/h sebességgel a kerékpárnak ütközött. A szakértő szerint a baleset 53-55 km/h sebességről lett volna elkerülhető. A harmadik esetben egy 2,4 tonnás tehergépkocsi haladt lakott területen belül 80-86 km/h sebességgel, és 70

km/h sebességgel nekiütközött az előtte haladó kerékpárnak. A KSH felé **116-os** kóddal jelentették a balesetet, amit a bíróság az ítéletében is megerősített, mert a baleset okaként az abszolút sebességtúllépést jelölte meg. A negyedik esetben lakott területen kívül a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 70-74 km/h sebességgel haladó 2,5 tonnás tehergépkocsi lassítás nélkül nekiütközött az előtte haladó kerékpárnak. A gyanúsításban a KRESZ 14.§(1)d) pontjába ütköző szabályszegést jelöltek meg a baleset okaként.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1), 26.§(4)/ / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	50	95-100	47/94	116
2.	54.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	60 táblával	82-86	24/40	116
3.	3.§(1)c) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	80-86	33/66	116
4.	25.§(1)/ / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	60 táblával	70-74	12/20	116

124. táblázat Észak-Alföld, kerékpáros baleset 2014

Amikor tehát kerékpáros halt meg olyan balesetben, amelyben a másik résztvevő részéről abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, két esetben is változott a baleseti ok abszolút sebességtúllépésre, azaz **116-os kódra**, egy esetben pedig eleve az abszolút sebességtúllépést jelölték a baleset okaként.

14 alkalommal halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben nem állapított meg a szakértő sebességtúllépést. Nyolc esetben már a helyszínen azt állapították meg, hogy a kerékpáros volt a baleset okozója (két esetben nem is volt más résztvevője a balesetnek), három esetben pedig az eljárás végén állapították meg, hogy a balesetben résztvevő gépkocsi vezetője részéről nem állapítható meg szabályszegés. Csak egy esetben emeltek vádat a balesetben szereplő gépkocsivezető ellen. A 18 balesetből, amelyben kerékpáros halt meg, csak négy esetben állapítottak meg a balesetért felelősséget a gépkocsivezetők részéről.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén nyolc esetben jelölték meg a baleset okának (125. táblázat). Ezekből a balesetekből 2-2 esetet már elemeztem a gyalogos, illetve kerékpáros baleseteknél. A maradék négy esetben itt is, mivel az

eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os** kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	40	60-65	22/55	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	95-100	7/8	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	98-102	10/11	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40 táblával	110-120	75/188	116

125. táblázat Észak-Alföld, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Az első esetben a segédmotoros kerékpáros 60-65 km/h sebességgel az útpadkára hajtott, felborult és a szemből 45-50 km/h sebességgel érkező tehergépkocsi elejének csapódott. A második esetben egy személygépkocsi a szakértő szerint 95-100 km/h sebességgel jobbra tért le az úttestről, és fának ütközött. (a kilométeróra 140 km/h sebességnél akadt ki.) A harmadik esetben lakott területen kívül az egyenes úton 98-102 km/h sebességgel haladó személygépkocsi az úton stabilitását veszítette, a jobb oldali vízelvezető árokba csapódott, majd felborult. A vádiratban a baleset okaként már az abszolút sebességtúllépés is szerepelt. A negyedik esetben lakott területen a 40 km/h sebességkorlátozás ellenér 110-120 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi jobbra letért az úttestről, padkának, vízelvezetőnek ütközött és felborult. A határozatban a baleset okaként a KRESZ 14.§ (1) bekezdés d) pontjába ütköző szabályszegést állapítottak meg.

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybe vételét három esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Mindhárom esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik két esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (126. táblázat). Minkét eseten az okozó jármű tért át sebességtúllépéssel a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező járművel ütköztek. Az első esetben lakott területen kívül személygépkocsi közlekedett 97-107 km/h sebességgel, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből 68-76 km/h sebességgel érkező személygépkocsiból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel. A másik esetben bár a helyszínen KRESZ 25.§ (2) bekezdésébe ütköző szabályszegést

állapítottak meg, a KSH felé már 112-es kóddal jelentették a balesetet. A lakott területen kívül a 60 km/h sebességkorlátozás ellenére 80 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvény egy úthibát kikerülve áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből szintén sebességtúllépéssel, 75-80 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel ütközött, mintegy 75-78 km/h sebességgel. Mivel az eljárás során ezekben az esetben a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a **116-os** kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90	97-107	12/13	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60 táblával	80	20/33	116

126. táblázat Észak-Alföld, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2015

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek. Összesen nyolc ilyen baleset történt 2015-ben a régióban, öt esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik három esetben állapítottak meg a védett úton haladó részéről abszolút sebességtúllépést (127. táblázat). Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, egy esetben segédmotoros kerékpáros nem adott elsőbbséget a védett úton haladó 38-42 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsinak, aminek a segédmotoros 22-24 km/h sebességgel ütközött neki. Egy másik esetben az elsőbbségadásra kötelezett tehergépkocsi ütközött a védett úton haladó segédmotoros kerékpárosnak 15-20 km/h sebességgel.

Az első esetben motorkerékpár ütközött 35-37 km/h sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak, a balesetet megelőző haladási sebessége 65-70 km/h volt a megengedett 50 km/h helyett.

A második esetben egy személygépkocsi az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére 75-80 km/h sebességgel behaladt a kereszteződésbe, ahol összeütközött a neki balról 53-60 km/h sebességgel érkező személygépkocsival.

A harmadik esetben a megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó a GPS adatai szerint 92 km/h sebességgel ütközött az útkereszteződésen zöld jelzésen áthaladó személygépkocsival. Ebben az esetben nem beszélhetünk sebességtúllépésről, de a mentőautó túlzott sebességgel közelítette meg az útkereszteződést, ahol a fényjelző készülék számára tilos jelzést mutatott.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	65-70	17/34	131
2.	28.§(2)b) / 115 A sebesség nem megfelelő alkalmazása elsőbbségadásnál	50	75-80 53-60	27/54 6/12	116
3.	28.§(2)b) / 115 A sebesség nem megfelelő alkalmazása elsőbbségadásnál	50 mentőnek?	92	42/88	116

127. táblázat Észak-Alföld, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

A kanyarodás szabályainak megszegésével három esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen hat eset volt) (128. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	65-75	20/40	145
2.	31.§(5) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	80-84	32/64	116
3.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	90	100-120	20/22	145

128. táblázat Észak-Alföld, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Az első esetben balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 65-75 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, aki 44-52 km/h sebességgel ütközött az elé kanyarodóval. A második esetben egy balra kanyarodó tehergépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 80-84 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, aki lassítás nélkül ütközött az elé kanyarodóval. Mivel ezt az esetet 112-es kóddal jelentették a KSH felé, az eljárás végére a **116**-os kód

használata lett volna indokolt. A baleset a szakértő szerint 55-58 km/h sebességről elkerülhető lett volna. A harmadik esetben egy balra kanyarodó tehergépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 100-120 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak, aki lassítás nélkül ütközött az elé kanyarodóval.

Egy esetben a baleset helyszínén a követési távolság be nem tartását jelölték meg a baleset okának, és küldték a 150-s kódot a KSH felé, álláspontom szerint tévesen (129. táblázat). Egy motorkerékpáros 158 km/h sebességgel haladt a megengedett 90 km/h sebesség helyett, amikor az előtte 85-90 km/h egyenletes sebességgel haladó 3,5 tonnás tehergépkocsinak ütközött. Ebben az esetben nem a követési távolság be nem tartása, hanem a nem a forgalmi viszonyoknak megfelelő sebesség megválasztása lett volna a helyes baleseti ok a már helyszínén, hiszen a tehergépkocsi vezető elmondása alapján tudták, hogy nem lassított a balesetet megelőzően. Az eljárás végén viszont már indokolt a **116-os** kód használat, a baleset okának a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegés megállapítása.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	90	158	68/76	116

129. táblázat Észak-Alföld, követési távolság be nem tartása miatt bekövetkezett baleset 2015

Az előzés szabályainak megszegését hat esetben állapították meg a baleset helyszínén, mindegyik esetben rendelték ki szakértőt az eljárás során. A szakértők négy esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (130. táblázat). Az első esetben egy személygépkocsi lakott területen kívül 168-170 km/h sebességgel haladt, amikor előzés közben lassítás nélkül nekiütközött a szemből érkező, szintén sebességtúllépéssel, 79-81 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek. A második esetben is személygépkocsi ütközött előzés közben, 110-120 km/h sebességgel a szemből érkező, szintén sebességtúllépéssel, 77 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvényt. A harmadik esetben egy személygépkocsi lakott területen kívül 98-102 km/h sebességgel haladt, amikor előzés közben lassítás nélkül nekiütközött a szemből érkező, 68-72 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival. A negyedik esetben 3,5 tonnás tehergépkocsi haladt 98-103 km/h sebességgel, és előzés közben nekiütközött a szemből érkező személygépkocsinak, majd az előzött tehergépkocsinak ütközött.

Az első esetben a sebességtúllépés mértéke már indokolja a **116**-os kódot, a baleset oka a jelentős mértékű abszolút sebességtúllépés.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90/70	168-170 79-81	79/88 10/14	116
2.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90/70	110-120 77	25/28 7/10	120
3.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90	98-102	10/11	120
4.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90	98-103	10/11	120

130. táblázat Észak-Alföld, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

5.7.4. ÖSSZEGZÉS

Az Észak-Alföldi régióban 2015-ben összesen 93 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint is összesen 93 történt), ebből egy esetben sem állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, de összesen egy esetben továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálatok során 61 alkalommal rendelték ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 29 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 39,9 százalékában. Ezekből 11 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116**-os kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Egy esetben a követési távolság be nem tartása helyett (150-es kód), egy esetben pedig az előzés szabályainak megsértése, 120-as kód helyett álláspontom szerint az abszolút sebességtúllépés lett a baleset oka, **116**-os kóddal ment volna az eljárás végén a KSH felé. Két esetben a helyszínen még a KRESZ 28.§ (2) b) pontjába ütköző szabályszegést állapítottak meg, de a KSH felé már 115-ös kóddal jelentették a balesetet. Mivel a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, a 115-ös kód helyett a **116**-os kód használata lett volna indokolt az eljárás végén. Egy esetben a helyszínen a KRESZ 31.§(5) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapítottak meg, de a KSH felé már 112-

ös kóddal jelentették a balesetet. Mivel a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, a 112-es kód helyett a **116-os** kód használata lett volna indokolt az eljárás végén. Egy esetben a KRESZ 54.§(6) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapítottak meg, és 146-os kóddal jelentették a balesetet, az a vizsgálat során az abszolút sebességtúllépést állapították meg a baleset okának, ezért a **116-os** kód lett volna indokolt az eljárás végén. További egy esetben, ahol a KRESZ 25.§ (2) helyett a KRESZ 25.§(1) bekezdés szerinti szabályszegést kellett volna megállapítani, 147-es kód helyett **116-os** kóddal.

A kutatás során megállapítottam, hogy az Észak-Alföldi régióban 2015-ben a KSH felé továbbított egy baleset helyett a baleset vizsgálatának végén további 18 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során összesen egy esetet küldött 2015-ben a KSH felé **116-os** kóddal. Ez a 19 eset az összes halálos baleset 20,4 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban sem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2015-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.8 A DÉL-ALFÖLDI RÉGIÓ ELEMZÉSE.

2014-ben a KSH adatai szerint a Dél-Alföldi régióban, Bács-Kiskun megyében 933 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 1191 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 41 baleset volt halálos kimenetelű, melynek során összesen 43 fő halt meg. 2015-ben 915 személyi sérüléses baleset volt, amelyekben 1155 fő sérült vagy halt meg. 50 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 55 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (108 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 50 százalékkal csökkent, 2015-ben azonban az előző év adataihoz képest jelentős romlás következett be.

Békés megyében 2014-ben a KSH adatai szerint 575 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 668 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 15 volt halálos kimenetelű, melyek során összesen 15 fő halt meg. 2015-ben

609 személyi sérüléses baleset volt, 732 fő sérült, vagy halt meg. 21 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 21 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (49 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 57 százalékkal csökkent, 2015-ben Békés megyében is több ember halt meg közúti balesetben, mint az előző három évben.

Csongrád megyében a 2014-ben KSH adatai szerint 683 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyekben 841 fő sérült meg, vagy halt meg. Ebből 47 baleset volt halálos kimenetelű, melyekben összesen 50 fő halt meg ebben a megyében. 2015-ben 694 személyi sérüléses baleset volt Csongrád megyében, e balesetek során 887 fő sérült vagy halt meg. 26 baleset volt halálos kimenetelű, ezekben összesen 27 fő halt meg. A 2005-ös évhez képest (60 fő halt meg) tíz év alatt a meghalt személyek száma 55 százalékkal csökkent, a jelentősebb csökkenés itt is 2008 után következett be.

A régióban a közúti közlekedési balesetben meghaltak száma alapján megállapítható, hogy 2005-től 2015-ig, ha nem is folyamatosan, de csökkent az áldozatok száma. A 2005-ös évhez viszonyítva is 53 százalékkal csökkent a halottak száma, ami jó eredménynek mondható (131. táblázat).

Területi egység	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Meghalt személyek száma											
Bács-Kiskun	108	90	103	66	59	69	57	46	51	43	55
Békés	49	45	33	47	31	16	24	20	18	15	21
Csongrád	60	68	57	33	28	39	44	24	25	50	27
Dél-Alföld	217	203	193	146	118	124	125	90	94	108	103

131. táblázat Dél-Alföldön közlekedési balesetben meghalt személyek száma 2005-2015¹⁷²

5.8.1. A DÉL-ALFÖLDI RÉGIÓ 2014-ES BALESETI ADATAINAK ELEMZÉSE.

Az Dél-Alföldi régióban 2014-ben összesen 103 halálos baleset történt, ezekben összesen 108 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összesen 101 halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A vizsgálat során 78 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők a 78 esetből 35 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

¹⁷² Központ Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv

Az általam vizsgált 101 halálos közlekedési balestből 53 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor-kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 39 esetben rendelték ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 15 alkalommal állapították meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést. Két esetben gyalogos, nyolc esetben kerékpáros, három esetben motorkerékpáros, két esetben pedig segédmotoros kerékpáros halt meg ezekben a balesetekben.

Ki kell emelni, hogy azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen 11 esetben – a 17 gyalogos elütés közül –, az elütés sebessége minden esetben a gyalogos elütéskor kritikus 50 km/h körül, vagy afelett volt. Mindegyik gyalogos elütés éjszaka történt, nyolc esetben lakott területen kívül. Egy esetben 60-62 km/h körüli volt (ittas gyalogos belépett egy személygépkocsi elé) az elütési sebesség, egy esetben egy 76-88 km/h sebességgel ütöttek el egy láthatósági mellény nélkül az úttesten haladó ittas gyalogost. Egy esetben kijelölt az úttesten áthaladó ittas gyalogost ütötte el a 75-81 km/h sebességgel haladó személygépkocsi, egy másik esetben 62-67 km/h sebességgel ütötték el az úttesten áthaladó ittas gyalogost. Két esetben is 90 km/h sebességgel ütöttek el személygépkocsival az úttest szélén haladó gyalogost, csak az egyik esetben viselt a gyalogos láthatósági mellényt. Egy esetben autóbusz ütötte el 50 km/h sebességgel az autópályán a határátkelőhöz várakozó járművek közül kilépő gyalogost. Egy esetben pedig egy személygépkocsi ütötte el 75-80 km/h sebességgel az elé kilépő, integető ittas gyalogost. Lakott területen két esetben ütöttek el gyalogost a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, egy villamos 28-30 km/h sebességgel, és egy személygépkocsi 50 km/h sebességgel. Egy esetben pedig személygépkocsi ütötte le az erősen ittas, úttesten fekvő gyalogost, 45-49 km/h körüli sebességgel. A 11 balesetből csak két esetben állapították meg a vizsgálat során a járművezető felelősségét.

A régióban 2014-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egy olyan baleset volt, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg (132. táblázat). Ebben az esetben egy személygépkocsi jelzőőrt ütött el, a 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 91-95 km/h sebességgel. Mivel a balesetet a KSH felé 113-as kóddal jelentették, a relatív sebességtúllépés helyett (113-as kód) indokolt a sebességtúllépés miatt a **116-os** kódú abszolút sebességtúllépés megállapítása.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	7.§ (1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	40	91-95	42/105	116

132. táblázat Dél-Alföld, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost egy esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel (133. táblázat). Lakott területen kívül nappali látási viszonyok között ittas gyalogos az úttest közepén megállt, és a 77 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel elütötte. Az ügyben az ügyészség a gépkocsi vezetőjével szemben vádemelési javaslattal élt. Mivel a balesetet a KSH felé 417-es kóddal jelentették, azaz a gyalogos egyéb hibáját, mivel a járművezető felelősségét is megállapítottak, ebben az esetben is indokolt lehet a sebességtúllépés miatt a **116-os** kódú abszolút sebességtúllépés megállapítása.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	21.§(3) / 417 Gyalogosok hibája, egyéb	70	77	7/10	116

133. táblázat Dél-Alföld, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2014

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 25 esetben jelölték meg a baleset okának, ezekből a szakértők 17 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (134. táblázat). Az első esetben lakott területen kívül egy 123-125 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol 70-75 km/h sebességgel fának ütközött. A második esetben lakott területen kívül egy 126-131km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a menetirány szerinti jobb oldal irányába elhagyta az úttestet, 80-81 km/h sebességgel fának ütközött. Ebben az esetben bár a helyszínen KRESZ 25.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést állapítottak meg, a KSH felé 182-es kóddal jelentették a balesetet (elalvás vezetés közben), de álláspontom szerint indokolt a **116-os kód** használata. A harmadik esetben is személygépkocsi haladt le az útestről, lakott területen kívül, 119-123 km/h sebességgel, majd 102-107 km/h sebességgel fának ütközött. Hasonlóan történt a negyedik baleset is, a személygépkocsi 120 km/h sebességgel haladt, és 93-95 km/h sebességgel ütközött fának. Az ötödik esetben az autópályán 133-137 km/h sebességgel haladó személygépkocsi nekiütközött a mellette haladó gépkocsinak. A hatodik esetben lakott területen kívül egy személygépkocsi előzést követően 105-110 km/h sebességnél stabilitását veszítette, lehaladt az útestről és 90-

100km/h sebességgel fának ütközött. A hetedik esetben lakott területen egy 1,8 tonnás tehergépkocsi 87-97 km/h sebességgel a menetirány szerinti baloldalon haladt le az úttestről. A szakértő szerint a megengedett 50 km/h sebességnél a stabilitásvesztés nem következett volna be, illetve elhárítható lett volna. A nyolcadik esetben motorkerékpáros haladt le az úttestről 116 km/h sebességgel, és esett el. A kilencedik esetben egy 110-115 km/h sebességgel haladó személygépkocsi hirtelen fékezett, a menetirány szerinti jobb oldalon a padkára hajtott, fának ütközött. A tizedik esetben a lakott területen kívül 60 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a nedves úton megcsúszott, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol 45-50 km/h sebességgel nekiütközött a szemből érkező személygépkocsinak. A 11. esetben lakott területen kívül egy 100-110 km/h sebességgel haladó 1,7 tonnás tehergépkocsi lehaladt az úttestről és az árokfalba csapódott.

A 12. esetben lakott területen kívül 120-130 km/h sebességgel haladó személygépkocsi a megcsúszott, és fának ütközött. A 13. esetben lakott területen kívül a 70 km/h sebességkorlátozás ellenére 90-100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi, áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol az 55-60 km/h sebességgel szemből érkező személygépkocsinak ütközött. A 14. esetben egy személygépkocsi kikerülés 90 km/h sebességgel haladt lakott területen kívül, kikerülés közben stabilitását veszítette, és a szemből érkező, 80 km/h sebességgel közlekedő autóbussznak ütközött. A 15. esetben egy lakott területen kívül 100-110 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a menetirány szerinti jobb oldalon a padkára hajtott, majd fának. Az utolsó két esetben lakott területen kívül haladó személygépkocsi haladt le jobb oldalon az úttestről, 130-135 km/h illetve 100-110 km/h sebességgel, majd ütközött fának 125-130 km/h illetve 57-61 km/h sebességgel.

16 esetben, mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a 116-os kód lett indokolt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	123-125	34/38	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	126-131	38/42	116

3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	119-123	31/34	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	120	30/33	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	130	133-137	5/4	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	105-110	17/19	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	87-97	42/84	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	116	26/29	116
9.	25.§(1) / 619 A sebesség nem megfelelő alkalmazása	90	110-115	22/24	116
10.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	60	10/20	116
11.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-110	15/17	116
12.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	120-130	35/39	116
13.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70 táblával	90-100	25/36	116
14.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	70	80	10/14	116
15.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-110	15/17	116
16.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	130-135	42/47	116
17.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	100-110	15/17	116

134. táblázat Dél-Alföld, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2014

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét kilenc esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során (135. táblázat). Hat esetben rendelték ki műszaki szakértőt, akik három esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. Az első esetben a lakott területen kívül 132-137 km/h sebességgel haladó személygépkocsi tért át a menetirány szerint baloldalra ahol 120-125 km/h sebességgel a szemből érkező kerékpárral ütközött. Az ügyészség a vádiratban a baleset okának a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést

állapította meg, azaz indokolt a 116-os kód használata. A második esetben is lakott területen kívül történt a baleset, egy nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény 80-83 km/h sebességgel haladt, amikor áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező segédmotoros kerékpárral ütközött. Ezt az esetet a KSH felé 112-es kóddal jelentették, azaz az eljárás végén indokolt a **116-os kód** használata. A harmadik esetben egy személygépkocsi 70-72 km/h sebességgel haladt lakott területen kívül, amikor áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező, sebességtúllépéssel közlekedő, 87 km/h sebességgel haladó 23 tonnás tehergépkocsival ütközött.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	90	132-137	44/49	116
2.	25.§(2) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	80-83	11/16	116
3.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	70	87	17/24	116

135. táblázat Dél-Alföld, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybe vételével bekövetkezett balesetek 2014

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek (136. táblázat). Összesen tíz ilyen baleset történt 2014-ben a régióban, nyolc esetben rendelték ki műszaki szakértőt, akik négy esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, három esetben is kerékpáros nem adta meg az elsőbbséget a védett úton haladóknak, akik 89-95 km/h, 88-89 km/h, illetve 47-48 km/h sebességgel ütköztek a kerékpárosnak.

Azokban az esetekben, amikor sebességtúllépést állapítottak meg a szakértők, három esetben is kerékpáros halt meg. Az első esetben kerékpáros, lakott területen nem biztosított elsőbbséget a védett úton 52-58 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak. A második esetben 58-60 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére nem biztosított elsőbbséget a neki balról a védett úton közlekedő kerékpárosnak. A harmadik esetben ismét kerékpáros nem biztosított elsőbbséget a jelzőtábla ellenére a neki jobbról, a védett úton haladó 64 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak. Mivel a személygépkocsi csak vészfékezéssel tudott volna

megállni, az eljárást a gépkocsi vezetőjével szemben megszüntették. A negyedik esetben egy személygépkocsi az elsőbbségadás kötelező ellenére nem biztosított elsőbbséget a jobbról 95-96 km/h sebességgel érkező autóbussznak, majd a 80 km/h sebességgel közlekedő nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénnel is ütközött. A szakértő szerint, ha az autóbusszbusz nem lépi át a megengedett sebességet, a személygépkocsi kihalad előle, a baleset nem következik be.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	52-58	5/10	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	58-60	9/18	131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	64	14/28	131
4.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	70	95-96 80	25/36 10/14	131

136. táblázat Dél-Alföld, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2014

A kanyarodás szabályainak megszegése esetében két esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen három eset volt) (137. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	113-116	24/27	116
2.	31.§(6) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	40	47-51	9/23	145

137. táblázat Dél-Alföld, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az első esetben a balra kanyarodni szándékozó 3,5 tonnás tehergépkocsi nem biztosított elsőbbséget a 113-116 km/h sebességgel őt előző motorkerékpárosnak. A gépkocsi vezetőjével szemben a nyomozást megszüntették, a baleset okának a motorkerékpáros KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegését jelölték meg, azaz a **116-os** indokolt az eljárás végén. A második esetben a balra kanyarodó személygépkocsi vezetője nem biztosított elsőbbséget a szemből érkező, 47-51 km/h

sebességgel haladó segédmotoros kerékpárnak. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben mindkét esetben az ügyészség vádindítványt terjesztett elő.

Az előzés szabályainak megszegése esetében három esetben állapított meg abszolút sebességtúllépést a szakértő, a régióban összesen nyolc ilyen baleset történt (138. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(1) / 123 Előzés szabályainak megsértése, megfelelő oldaltávolság hiánya	90	93-95	4/4	123
2.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90	94-98	6/7	120
3.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	70 táblával	75	5/7	120

138. táblázat Dél-Alföld, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Az első esetben a 93-95 km/h sebességgel előző személygépkocsi előzés közben nem tartott megfelelő oldaltávolságot, és a megelőzött kerékpárosnak ütközött. A második esetben a 94-98 km/h sebességgel előző személygépkocsi előzés közben összeütközött a szemből 40-45 km/h sebességgel érkező motorkerékpárral. A harmadik esetben a 70 km/h sebességkorlátozás ellenér 75 km/h sebességgel előző személygépkocsi előzés közben összeütközött a szemből 60 km/h sebességgel érkező személygépkocsival.

Egy esetben lakott területen kívül egy nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény hátramenet közben behaladt az úttestre, ahol a 95-100 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi 70-75 km/h sebességgel nekiütközött. Az ítéletben a hátramenetben közlekedő jármű vezetőjét tették felelőssé a balesetért (139. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	29.§(1) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	95-100	7/8	146

139. táblázat Dél-Alföld, a hátramenet szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2014

Három alkalommal is az éjszaka, kivilágítatlanul közlekedő kerékpáros halt meg a balesetben (140. táblázat). Egy esetben a lakott területen kívül 93-97 km/h sebességgel haladó személygépkocsi nekiütközött az előtte haladó, az éjszakai látási viszonyok ellenére világítással nem rendelkező kerékpárnak, melynek vezetője láthatósági mellényt viselt. Hasonló esetben lakott területen belül a 74-83 km/h sebességgel haladó személygépkocsi 72-71 km/h sebességgel ütközött az előtte haladó, az éjszakai látási viszonyok ellenére világítással nem rendelkező kerékpárnak. Tekintettel arra, hogy a baleset az 50 km/h megengedett sebességnél is bekövetkezett volna, a gépkocsi vezetőjével szemben a nyomozást megszüntették. A harmadik esetben is lakott területen kívül, éjszaka közlekedett kivilágítatlanul a kerékpáros, a mögüle érkező nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény lassítás nélkül, 83 km/h sebességgel ütközött neki.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(4) / 117 A sebesség nem megfelelő alkalmazása, egyéb	90	93-97	4/4	116
2.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása.	50	74-83	27/54	150
3.	56.§(4) / 171 Világítási szabályok megszegése, a jármű kivilágításának elmulasztása	70	83	13/19	171

140. táblázat Dél-Alföld, a világítási szabályok megszegésével bekövetkezett kerékpáros balesetek 2014

5.8.2. ÖSSZEGZÉS

A Dél-Alföldi régióban 2014-ben összesen 101 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen 103 történt), ebből egyetlen esetben sem állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, azaz nem továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálat során 78 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 35 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik résztvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos baleset 34 százalékában. Ezekből 20 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116**-os kóddal küldte volna a statisztikai

adatokat a KSH felé. Egy gyalogos elütéses esetben is a 417-es kód helyett az abszolút sebességtúllépéshez tartozó **116-os** kódja indokolt a vizsgálat végén. Egy esetben az irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése 146-es kód helyett az abszolút sebességtúllépéshez tartozó **116-os** kódja indokolt a vizsgálat végén.

Egy esetben az a menetirány szerinti baloldalon haladó jármű ütközött a szemből érkezővel, amikor 112-es kóddal jelentették a KSH felé a balesetet, ebben az esetben is a **116-os** kód lett volna indokolt. Két esetben a menetirány szerinti baloldalon haladó jármű ütközött sebességtúllépéssel a szemből érkezővel, az úttest baloldalának szabálytalan igénybevételének 147-es kódja helyett a **116-os** kód indokolt a vizsgálat végén.

A kutatás során megállapítottam, hogy a Dél-Alföldi régióban 2014-ben a baleset vizsgálatának végén 24 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (116-os kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során egyetlen esetet sem küldött 2014-ben a KSH felé **116-os** kóddal. Ez a 24 eset az összes halálos baleset 23,8 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban nem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2014-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

5.8.3. A DÉL-ALFÖLDI RÉGIÓ 2015-ÖS BALESETI ADATAINAK ELEMZÉSE.

Az Dél-Alföldi régióban 2015-ben összesen 97 halálos baleset történt, ezekben összesen 103 ember halt meg. Kutatásom során a régióban történt összes halálos balesetről kaptam valamilyen iratot, vizsgálati anyagokat, vagy határozatot, vádindítványt, bírósági ítéletet. A rendelkezésemre bocsájtott vizsgálati anyagokban 63 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők a 63 esetből 30 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést. Egy esetben állapította meg a hatóság a helyszíni szemle során a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést, és jelentették a balesetet **116-os** kóddal a KSH felé.

Az általam vizsgált 97 halálos közlekedési balestből 49 esetben a védtelen közlekedők (gyalogos, kerékpáros, motorkerékpáros, segédmotor-kerékpáros) voltak az áldozatok. Ezekben az esetekben 31 esetben rendelték ki műszaki szakértőt a sebességre vonatkozóan, és 15 alkalommal állapították meg a műszaki szakértők abszolút sebességtúllépést.

Azokban az esetekben, ahol a kirendelt műszaki szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, és a balesetben gyalogos hunyt el, összesen nyolc esetben – a 19 gyalogos elütés közül –, az elütési sebességek az alábbiak szerint alakultak (hat gyalogos elütéses esetben nem volt szakértő). Egy esetben volt elsőbbségi helyzetben a gyalogos kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, egy személygépkocsi üttette el a 88 éves gyalogost, 39-41 km/h sebességgel. Egy esetben autópályán 120-130 km/h sebességgel üttették el a gyalogost, aki az ellenőrzés alá vont járműből szállt ki, és szaladt keresztül az úttesten (migráns). Egy esetben éjszaka, lakott területen kívül haladt a láthatósági mellény nélküli gyalogos az úttesten, amikor a 70-75 km/h sebességgel haladó 1,5 tonnás tehergépkocsi elütötte. Egy esetben egy személygépkocsi 70-74 km/h sebességgel üttette el az éjszaka az úttesten keresztül áthaladó gyalogost. Egy esetben lakott területen 41-43 km/h sebességgel haladó gépkocsi a nem elsőbbségi helyzetben az úttestre lépő 68 éves gyalogost üttette el 36-38 km/h sebességgel. Éjszaka, lakott területen kívül a gyalogos kiszaladt az úttestre, ahol egy személygépkocsi 75-80 km/h sebességgel elütötte. Egy esetben egy személygépkocsi egy útkereszteződésben autóbusszal ütközött, felhaladt a járdára, ahol 50 km/h sebességgel elütötte az ott haladó gyalogost. Egy esetben egy 7,5 tonnás tehergépkocsi üttött el a tilos jelzésen áthaladó gyalogost, 41-45 km/h sebességgel.

A régióban 2015-ben a vizsgált balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, egy olyan baleset volt, amelyben elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos halt meg (141. táblázat). Lakott területen, éjszaka, kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttette el egy motorkerékpár a gyalogost, lassítás nélkül, 85-90 km/h sebességgel. A szakértői vélemény szerint a megengedett 50 km/h sebességnél a motorkerékpáros meg tudott volna állni a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt, ezért az ügyészség a vádindítványban a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést jelölte meg a baleset okának, ami a **116-os kód** használatát indokolta a rendőrségi eljárás végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	43.§ (1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	85-90	37/74	116

141. táblázat Dél-Alföld, elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogost négy esetben ütöttek el abszolút sebességtúllépéssel, mely esetekben a helyszínen különféle szabályszegéseket állapítottak meg. Mindegyik baleset éjszaka történt, az első három eset lakott területen (142. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	50	78-84	31/62	116
2.	25.§(1) / 114 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz	50	58-62	10/20	411
3.	21.§ (6) / 411 Gyalogosok hibája, vigyázatlan, hirtelen lelépés az útestre	50	64-67	15/30	411
4.	26.§(4) / 113 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	90	112-116	24/27	116

142. táblázat Dél-Alföld, nem elsőbbségi helyzetben lévő gyalogos elütése 2015

Az első esetben 1,1 tonnás tehergépkocsi 78-84 km/h sebességgel haladt, majd 29-31 km/h sebességgel áthaladt egy földön fekvő gyalogoson. Mivel a baleset a szakértő szerint már 74-80 km/h sebességnél elkerülhető lett volna, az ügyészség a járművezetővel szemben vádat emelt. Mivel a balesetet 113-as kóddal jelentették a KSH felé, az eljárás végén a **116-os kód** indokolt.

A második esetben a baleset előtt 58-62 km/h sebességgel haladó személygépkocsi előzés közben ütötte el lassítás nélkül a gyalogost. Mivel a balesetet 114-es kóddal jelentették a KSH felé, az eljárás végén viszont a nyomozást a járművezetővel szemben megszüntették, a 411-os kód indokolt.

A harmadik esetben éjszaka az ittas gyalogos beszaladt a neki balról 64-67 km/h sebességgel közlekedő érkező busz elé, ami lassítás nélkül ütötte el. A negyedik esetben éjszaka egy tehergépkocsi rakodáshoz hátramenetet végzett, amikor 112-116 km/h sebességgel érkező személygépkocsi nekiütközött, majd a

személygépkocsi elütötte a hátramenetet segítő gyalogost. Az ügyészség a személygépkocsi vezetővel szemben vádat emelt a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegés miatt, az eljárás végén a **116-os kód** indokolt.

A régióban 17 olyan baleset történt, melynek során kerékpáros halt meg, ebből négy esetben halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben a szakértők abszolút sebességtúllépést állapítottak meg (143. táblázat). Egy esetben a gépkocsivezető ellen vádindítvánnyal élt az ügyészség. Az első esetben a kerékpáros lakott területen balra bekanyarodott a mögüle egy 64-66 km/h sebességgel közlekedő autóbusz elé, ami 52-53 km/h sebességgel nekiütközött. A buszvezetővel szemben a nyomozást megszüntették. A második esetben a kerékpáros nem biztosított elsőbbséget a védett úton 40 km/h sebességkorlátozás ellenére 50 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, ami lassítás nélkül nekiütközött. A harmadik esetben a kerékpáros az elsőbbségadás kötelező ellenére nem biztosított elsőbbséget a védett úton neki balról érkező, 82-90 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak, ami 60-65 km/h sebességgel nekiütközött. Az ügyészség a gépkocsivezető ellen vádat emelt, azaz a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegés miatt a **116-os kód** indokolt. A negyedik esetben a kerékpáros éjszaka, kivilágítatlanul az úttesten közlekedett, annak ellenére, hogy kerékpárút is volt az úttest mellett. Az úttesten mögüle 97-102 km/h sebességgel érkező személygépkocsi 95-100 km/h sebességgel nekiütközött az előtte haladó kerékpárnak. A személygépkocsi vezetővel szemben a nyomozást megszüntették.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	50	64-66	15/30	147
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	30/ 40	54(40 helyett)		131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50/40	82-90	60-65	116
4.	56.§(1)(6) / 171 Világítási szabályok megszegése, a jármű kivilágításának elmulasztása	90	97-102	95-100	171

143. táblázat Dél-Alföld, kerékpáros balesetek 2015

Hét alkalommal halt meg kerékpáros olyan balesetben, amelyben nem állapított meg a szakértő sebességtúllépést, hat esetben pedig nem volt szakértő.

Ebből a 13 esetből tíz esetben már a helyszínen azt állapították meg, hogy a kerékpáros volt a baleset okozója (két esetben nem is volt más résztvevője a balesetnek), egy esetben pedig az eljárás végén állapították meg, hogy a balesetben résztvevő gépkocsi vezetője részéről nem állapítható meg szabályszegés. Csak két esetben emeltek vádat a balesetben szereplő gépkocsivezető ellen. A 17 balesetből, amelyben kerékpáros halt meg, csak három esetben állapították meg a balesetért felelősséget a gépkocsivezetők részéről.

A relatív sebességtúllépést a baleset helyszínén 35 esetben jelölték meg a baleset okának, a szakértők 13 esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (144. táblázat). Ezekből a balesetekből 2 esetet már elemeztem a gyalogos baleseteknél. A maradék 11 esetben itt is, mivel az eljárás során a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116**-os kód lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére. Az első két esetben a személygépkocsi jobbra tért le az úttestről a szakértő szerint 108-112 km/h illetve 92-96 km/h sebességgel, és 67-72 km/h illetve km/h sebességgel fának ütközött. A harmadik esetben egy személygépkocsi a szakértő szerint 104-111 km/h sebességgel balra tért le az úttestről, és 99-106 km/h sebességgel ütközött fának. A negyedik esetben lakott területen kívül egy nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvénnyel 90 km/h sebességgel áttért a menetirány szerinti baloldalra, ahol a szemből érkező személygépkocsival ütközött. Az ötödik esetben lakott területen kívül a 131-144 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpár a körforgalom előtt lassítás közben elesett, és 78-84 km/h sebességgel, vízelvezetőnek ütközött. A hatodik esetben lakott területen a 118 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a sebességcsökkentő járdasziget kikerülésekor lehaladt balra sodródva az úttestről, majd 66 km/h sebességgel téglafalnak ütközött. A szakértő szerint a baleset oka az abszolút sebességtúllépés volt. A hetedik esetben segédmotoros kerékpár tért át 49-51 km/h sebességgel a menetirány szerinti baloldalra, ahol lassítás nélkül a szemből érkező motorkerékpárral ütközött. A nyolcadik esetben lakott területen kívül 120-130 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi tért le az úttestről, és csapódott fának 57-61 km/h sebességgel. A szakértő szerint a baleset a megengedett sebesség mellett elkerülhető lett volna. A kilencedik esetben a lakott területen kívül 133 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi vezetője megijedt a mellékúton jobbról felé közeledő mezőgazdasági vontatótól, balra kormányzott, és 113 km/h sebességgel fának ütközött. A szakértő szerint a baleset a megengedett sebesség mellett ebben az

esetben is elkerülhető lett volna. A tízedik esetben lakott területen a motorkerékpáros 127-137 km/h sebességgel egy keréken haladt, amikor egyensúlyát veszítette, és 75 km/h sebességgel oszlopnak ütközött. A szakértő szerint ebben az esetben is a baleset oka a sebességtúllépés volt. Az utolsó esetben a lakott területen 30 km/h sebességkorlátozás ellenére 40-45 km/h sebességgel haladó motorkerékpár letért az úttestről és kerítésnek ütközött. Nyolc esetben tehát a balesetben csak egy jármű szerepelt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	108-112	15/17	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	92-96	4/4	116
3.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	104-111	17/18	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	90	20/29	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	131-144	47/52	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	118	68/132	116
7.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	49-51	10/25	116
8.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	120-130	35/39	116
9.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	133	43/48	116
10.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	50	127-137	82/164	116
11.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	30	40-45	12/40	116

144. táblázat Dél-Alföld, a KSH felé relatív sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Az úttest menetirány szerinti bal oldalának szabálytalan igénybevételét tíz esetben állapították meg, mint baleseti okot a helyszínen az eljárás során. Kilenc esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik egy esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést (145. táblázat). Ahogy a kódolás is mutatja, ez a baleset inkább az

előző, 25§ (1) csoportba tartozott volna, mivel a lakott területen kívül 120 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi a menetirány szerinti baloldalon letért az úttestről és fának ütközött. A balesetben más közlekedő nem szerepelt. Mivel az eljárás során ebben az esetben a szakértők abszolút sebességtúllépést igazoltak, a 112-es statisztikai kód helyett a **116-os kód** lett indokolt a rendőrségi vizsgálat végére.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(2) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	120	30/33	116

145. táblázat Dél-Alföld, az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevételével bekövetkezett balesetek 2015

A következő csoportban azokat a halálos baleseteket elemeztem, ahol a járművek a járművezetők KRESZ 28.§-ba ütköző szabályszegése miatt ütköztek. Összesen 14 ilyen baleset történt 2015-ben a régióban, kilenc esetben rendelték ki műszaki szakértőt, akik öt esetben állapítottak meg a védett úton haladó részéről abszolút sebességtúllépést (146. táblázat). Két esetet a kerékpáros baleseteknél már bemutattam. Amikor a szakértő nem állapított meg sebességtúllépést, két esetben kerékpáros nem adott elsőbbséget a védett úton haladó 49-52km/h illetve 90-94 km/h sebességgel közlekedő személykocsinak. Egy másik esetben az elsőbbségadásra kötelezett tehergépkocsi ütközött a védett úton haladó kerékpárosnak 21-23 km/h sebességgel. Egy esetben az elsőbbségadásra kötelezett személygépkocsi 90-100 km/h sebességgel haladt be a kereszteződésbe, ahol 65-68 km/h sebességgel ütközött a védett úton 70-73 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsival.

Az első esetben a védett úton haladó motorkerékpár ütközött 81-85 km/h sebességgel az elé kihaladó személygépkocsinak.

A második esetben egy személygépkocsi az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla ellenére 75-77 km/h sebességgel behaladt a kereszteződésbe, ahol összeütközött a neki balról 55-60 km/h sebességgel érkező személygépkocsival.

A harmadik esetben lakott területen kívül az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla és a 30 km/h sebességkorlátozás ellenére 75-77 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsi behaladt a kereszteződésbe, ahol összeütközött a 73-77 km/h sebességgel közlekedő tehergépkocsival.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	81-85	33/66	131
2.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	75-77	26/52	131
3.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	30/ 70	33-35 73-77	4/13 5/7	131

146. táblázat Dél-Alföld, elsőbbség meg nem adása miatt útkereszteződésben bekövetkezett balesetek 2015

A kanyarodás szabályainak megszegésével három esetben állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést (összesen hat eset volt) (147. táblázat). Az első esetben balra kanyarodó személygépkocsi nem biztosított elsőbbséget a szemből 78-82 km/h sebességgel érkező motorkerékpárosnak. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben az ügyészség vádat emelt. A második esetben lakott területen egy balra kanyarodó kerékpáros nem biztosított elsőbbséget az őt előző, 64-66 km/h sebességgel érkező autóbussznak, ami 52-53 km/h sebességgel ütközött az elé kanyarodóval. A baleset a szakértő szerint 44-47 km/h sebességről lett volna elkerülhető, az ügyben a nyomozást megszüntették. A harmadik esetben egy balra kanyarodó személygépkocsi a nem biztosított elsőbbséget az őt előző, 113-117 km/h sebességgel közlekedő személygépkocsinak. A kanyarodó jármű vezetőjével szemben az ügyészség vádat emelt.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	78-82	30/60	145
2.	31.§(6) / 147 Az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele	50	64-66	15/30	147
3.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	113-117	24/27	146

147. táblázat Dél-Alföld, a kanyarodás szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

Egy esetben a baleset helyszínén a baleset okának az abszolút sebességtúllépést jelölték meg. Egy személygépkocsi 105-110 km/h sebességgel haladt a megengedett 50 km/h sebesség helyett, amikor áttért a menetirány szerinti baloldalra, és fának ütközött (148. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	50	105-110	57/114	116

148. táblázat Dél-Alföld, a KSH felé abszolút sebességtúllépéssel jelentett balesetek 2015

Az előzés szabályainak megszegését két esetben állapították meg a baleset helyszínén, mindkét esetben rendeltek ki szakértőt az eljárás során, akik mindkét esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg (149. táblázat). Az első esetben egy személygépkocsi lakott területen kívül 114-118 km/h sebességgel haladt, amikor előzés közben lassítás nélkül nekiütközött az előzött tehergépkocsinak. A második esetben is személygépkocsi ütközött előzés közben, 100-105 km/h sebességgel a szemből érkező nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénnel, majd nekiütközött a 83-87 km/h sebességgel közlekedő előzött nyerges vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvénynek.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	34.§(1) / 129 Előzés szabályainak megsértése, egyéb	90	114-118	26	129
2.	34.§(1) / 120 Előzés szabályainak megsértése, szembejövő forgalom zavarása	90/70	100-105 83-87	12/13 14/20	120

149. táblázat Dél-Alföld, az előzés szabályainak megszegésével bekövetkezett balesetek 2015

5.8.4. ÖSSZEGZÉS

A Dél-Alföldi régióban 2015-ben összesen 97 baleset vizsgálati anyagait néztem át (KSH szerint összesen is 97 történt), ebből egy esetben állapítottak meg a helyszínen abszolút sebességtúllépést, továbbítottak a KSH felé **116**-os kóddal baleseti adatot. A vizsgálatok során 63 alkalommal rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik szakvéleményükben a járművek balesetkori ütközési, haladási sebességéről nyilatkoztak. A szakértők összesen 30 esetben állapítottak meg a baleset valamelyik részvevője részéről abszolút sebességtúllépést, azaz az összes halálos

baleset 30,9 százalékában. Ezekből 14 esetben a helyszínen a relatív sebességtúllépést (KRESZ 25.§(1), 26§(4)) jelölték meg a baleset okának. Mivel a két fogalom kizárja egymást, megállapítható, hogy az eljárás végén a rendőrség már az abszolút sebességtúllépéshez kapcsolódó **116-os** kóddal küldte volna a statisztikai adatokat a KSH felé. Egy esetben a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen elütött gyalogos esetében az ügyészség a vádindítványban a KRESZ 26.§ (1) bekezdés szerinti szabályszegést jelölte meg a baleset okának, ami a **116-os** kód használatát indokolta a rendőrségi eljárás végére.

A kutatás során megállapítottam, hogy a Dél-Alföldi régióban 2015-ben a KSH felé továbbított egy baleset helyett a baleset vizsgálatának végén további 15 esetben is az abszolút sebességtúllépés volt a baleset oka (**116-os** kód), ami jelentős eltérés ahhoz képest, hogy ebből a régióból a rendőrség a 30 napos adatszolgáltatás során összesen egy esetet küldött 2015-ben a KSH felé **116-os** kóddal. Ez a 16 eset az összes halálos baleset 16,5 százaléka a régióban, amivel az abszolút sebességtúllépés az egyik leggyakoribb baleseti okká lép elő. És ezekben az adatokban sem szerepelnek azok a balesetek, amelyekben az abszolút sebességtúllépésnek a baleset kimenetelében, súlyosságában volt fontos szerepe. 2015-ben ebben a régióban is igazolást nyert a hipotézisem, mely szerint a rendőrségi vizsgálat során megállapított adatok eltérnek a KSH adataiban a sebességtúllépésre, mint baleseti okra vonatkozó adatoktól.

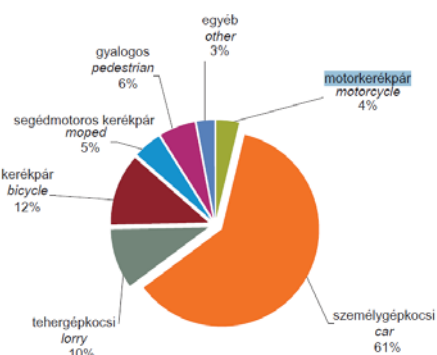
5.9 A MOTORKERÉKPÁROS HALÁLOS BALESETEK ÉS A SEBESSÉGTÚLLÉPÉS ÖSSZEFÜGGÉSEINEK VIZSGÁLATA 2014-2015-BEN

Különösen érdekes annak vizsgálata, hogy a közlekedés úgynevezett védtelen résztvevői, akiket nem védi a járművek zárt szerkezet, mint például a gyalogosok, kerékpárosok, segédmotoros kerékpárosok és a motorkerékpárosok, hogyan alakul a baleset mechanizmusa. Azokban a balesetekben ugyanis, amelyben ilyen védtelen közlekedők szerepelnek, különösen fontos, hogy milyen sebességgel történik az elütés, ütközés. A gyalogosok és a kerékpárosok baleszeit minden régióban külön elemeztem. A leggyorsabb „védtelen közlekedő” azonban a motorkerékpáros, akinek a halálozási kockázata Európában átlagosan 18-szor nagyobb, mint egy

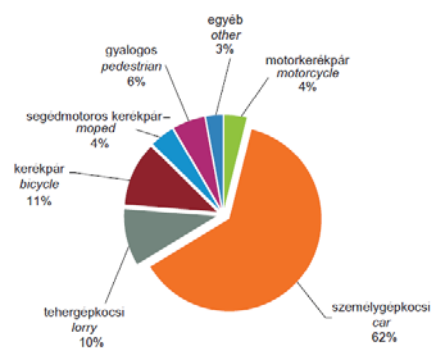
személygépkocsi vezetőnek.¹⁷³ Ezzel a motorkerékpár vezetők is tisztában vannak, egy online kérdőíves felmérés szerint „*A kérdőívet kitöltők kétötöde szerint a motorkerékpáros közlekedés veszélyes, további egytizedük szerint nagyon veszélyes.*”¹⁷⁴ A védtelen közlekedők biztonságának növelése a pedig a közlekedéspolitikai és minden baleset-megelőzési program fontos eleme.¹⁷⁵

A kutatás és az elemzések során feltűnő volt, hogy azokban a halálos balesetekben, amelyekben motorkerékpár is részt vett, milyen jelentős abszolút sebességtúllépéseket mutattak ki a szakértők s motorkerékpárosok részéről, és aránytalanul sok volt a motorkerékpáros a halottak között. Ezért külön fejezetben mutatom be, illetve elemzem a 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetekre vonatkozó kutatási adatokat.

7. A balesetek okozók szerint, 2014
Accidents by causer, 2014



7. A balesetek okozók szerint, 2015
Accidents by causer, 2015



3. ábra A balesetek okozók szerint 2014-2015

A motorkerékpárosok a KSH adatai szerint a közlekedési balesetek 4%-át okozták 2014-ben és 2015-ben (3. ábra)¹⁷⁶ is. Ez nagyjából megegyezik a motorkerékpárok számának a teljes járműparkhoz viszonyított arányával, ami 2014-ben 4,2%, 2015-ben 4,2% volt (150. táblázat).¹⁷⁷ Az már más kérdés, hogy a futásteljesítménye a magyarországi motorkerékpároknak az össze jármű

¹⁷³ Gégény István : A motorkerékpáros közlekedés biztonsága, <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=179> [2016.04.01.]

¹⁷⁴ Juhász János: *A motorkerékpárosok közlekedési jellemzőinek kérdőíves vizsgálata*. In: Közlekedéstudományi Szemle LXII. évfolyam 2. szám, pp.12-21. (2012)

¹⁷⁵ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2010-2014 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151209_kbap_2014_2016_1020_en.pdf [2017.01.14.]

¹⁷⁶ Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014, 2015

¹⁷⁷ KSH adatai alapján készítette a szerző

futásteljesítményéhez képest nem lehet 4% (szezonális használat, nem napi szinten közlekednek, sokszor időjárásfüggő, családi utazásra kevésbé alkalmas).

Jármű	2014	2015
Motorkerékpár	161 540	162 828
Személygépkocsi	3 107 695	3 196 856
Autóbusz	17 923	18 135
Tehergépkocsi	429 969	444 080
Vontató	60 875	64 442
Összesen	3778002	3886341
Motorkerékpárok aránya	4,2%	4,1%

150. táblázat Járműállomány 2014-2015

2014-ben halálos motorkerékpáros balesetekben összesen 51 motorkerékpár vezető és 7 motorkerékpáron utazó utas halt meg. Mivel országosan összesen 573 közúti halálos kimenetelű közlekedési balesetben 626 fő halt meg, az elhunytak 9,2%-a motorkerékpáron halt meg! Ez azonban azt jelenti, hogy a motorkerékpárosok ugyancsak 4,2%-át teszik ki az összes járműállományhoz képest, azonban a halálos balesetekben az elhunyt személyek összességéhez képest (626) már 9,2% motorkerékpáron halt meg. Mivel ún. védtelen közlekedőkről van szó, a motoros fokozottan sérülékeny, de ez a több mint kétszeres arány nagyon sok. Ezekben a balesetekben 34 alkalommal a motorkerékpáros volt az okozó, ami közel 6%. Ez az érték is magasabb, mint az összes személyi sérüléssel járó közlekedési balesetben a motorkerékpáros okozók aránya (4,2%).

2015-ben ezek az értékek az alábbiak szerint alakultak: halálos motorkerékpáros balesetekben összesen 46 motorkerékpár vezető és 4 utas halt meg. Országosan 585 közúti halálos kimenetelű közlekedési balesetben 644 fő halt meg, ennek 7,7% motorkerékpáron! 29 balesetben motorkerékpáros az okozó, ami 4,9%.

Ha a motorkerékpáros balesetben rejlő látencia eseteit vizsgáljuk, erre egy szemléletes példa az alábbi baleset. A balesetben, amely vizsgálata során nem volt szakértő, a helyszíni szemle során az alábbi adatokat rögzítették: a nyomok szerint 11 méter fékezés után elesett a motorkerékpáros, ezt követően a motorkerékpár vezetője leesett a motorkerékpárról, majd körülbelül 28 méter csúszás után ütközött az előtte a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésénél forgalmi okokból álló személygépkocsival, és a helyszínen életét vesztette. A motorkerékpár pedig az álló

jármű mellett elhaladva 73 métert csúszott az elesést követően. Mindezt egy olyan úton, ahol a helyszínen a megengedett legnagyobb sebesség 60 km/h volt, ráadásul egy enyhe emelkedőn. Valószínűsíthető tehát, hogy a motorkerékpáros a balesetet megelőzően túllépte a helyszínen megengedett legnagyobb sebességet, de ez a baleset a sebességtúllépést tekintve sem a KSH statisztikai adataiban, sem a kutatásomban szereplő adatokban nem jelenik meg.

A sebességre vonatkozó adatok hiányában a helyszíni szemle során az ilyen, és ehhez hasonló (pl. pályaelhagyás más közlekedési szereplő közrehatása nélkül) balesetekben legtöbbször a KRESZ 25. szakaszába ütköző szabályszegést jelölnek meg a baleset okaként, azaz az ún. relatív gyorsajtást. És ez a KSH statisztikában így is marad, így jelenik meg, hiszen:

- a) vagy nem rendelnek ki szakértőt,
- b) vagy nem vizsgálja a szakértő a baleset mechanizmusát,
- c) vagy ha vizsgálja, az adatszolgáltatás határidején túl állapítják meg a sebességtúllépés tényét, és akkor sem biztos, hogy a baleset okaként.

A kérdés tehát az, hogy azokban a halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetekben, amikor a hatóság az eljárás során a kirendelt műszaki szakértőt a baleset mechanizmusára is nyilatkoztatta, a hatósági vizsgálatot követően megállapítható-e eltérés a KSH abszolút sebességtúllépésre vonatkozó adataihoz képest. Hipotézisem szerint igen, különösen akkor, ha az abszolút sebességtúllépést nem csak, mint baleseti okot vizsgáljuk, hanem a halálos eredmény kialakulásában játszott szerepét is.

5.9.1. HALÁLOS MOTORKERÉKPÁROS BALESETEK, 2014

2014-ben a kutatásomban a bekövetkezett halálos balesetek vizsgálati anyagai közül 49 halálos balesetet elemeztem, melyben a motorkerékpáros volt az okozó, vagy motorkerékpáros, vagy az utasa halt meg a balesetben.

A kutatásban 2014-ben a rendőrség által rendelkezésemre bocsájtott halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetek közül 29-ben a motorkerékpárost jelölték meg a baleset okozójának. 14 esetben a balesetnek nem volt nem volt másik résztvevője, a motorkerékpáros pályaelhagyás, műtárgynak, fának ütközés következtében hunyt el. Ezekben az esetekben összesen csak hat esetben rendeltek ki műszaki szakértőt a baleset mechanizmusának vizsgálatára, akik négy esetben állapítottak meg abszolút

sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről. Az alábbi táblázatban (151. táblázat) látható adatok szerint a baleset helyszínén mind a négy esetben a baleset okának a KRESZ 25.§ alapján a relatív sebességtúllépést jelölték meg a szemle során.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	90	116	26/29	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60	79-84	21/35	116
3.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	50	95-105	50/100	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	140-150	55/61	116

151. táblázat A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedő nélkül 2014

Mivel a jelenlegi definíciók szerint az abszolút sebességtúllépés és a relatív sebességtúllépés egymást kizáró fogalmak, megállapítható, hogy mindegyik esetben a szakértői vélemény alapján a KRESZ 26. § 1) a) pontjába, illetve egy esetben a KRESZ 14. § 1) d) pontjába ütköző szabályszegés a baleset oka, azaz nem a KSH felé továbbított helyszínen megállapított sebességtúllépés. Két esetben pedig a sebességtúllépés mértéke is jelentős volt, hiszen 50 km/h helyett 95-105 km/h, illetve 90 km/h helyett 140-150- km/h volt a motorkerékpáros sebessége a balesetben, azaz a motorkerékpárosi 45-55 km/h-val, illetve 60-70 km/h-val lépte túl a megengedett legnagyobb sebességet.

A 29 balesetben okozóként jelölték meg a motorkerékpár vezetőjét, 15 esetben más résztvevő is szerepelt a balesetben. Ezeknek a baleseteknek a vizsgálata során a hatóság 12 esetben rendelt ki műszaki szakértőt, akik öt esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg a motorkerékpáros részéről (152. táblázat). Mivel mind az öt esetben a helyszíni szemle során a KRESZ 25.§-t jelölték meg a baleset okaként, a vizsgálat során megállapított abszolút sebesség lett a relatív sebességtúllépés helyett a baleset oka.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	90	110-115	22/24	116
2.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	125-135	40/44	116
3.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	40	45-55	10/25	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	120-125	32/36	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	70	95-100	26/39	116

152. táblázat A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedővel 2014

2014-ben a halálos közúti balesetek közül 20 esetben jelölték meg a motorkerékpárost sértettként a helyszínen, azaz a baleset okaként más közlekedő szabályszegését állapították meg. 15 esetben rendelt ki a hatóság igazságügyi műszaki szakértőt, akik 10 esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (153. táblázat). Egy esetben az okozó személygépkocsi részéről állapított meg a szakértő abszolút sebességtúllépést. A táblázat adatai alapján megállapítható, hogy azokban az esetekben, amikor az elsőbbségi helyzetben lévő sértett motorkerékpáros részéről abszolút sebességtúllépést állapított meg a szakértő, nyolc esetben kanyarodó jármű nem biztosított elsőbbséget az őt előző (3 esetben), vagy a szemből ékező motorkerékpárosnak (5 eset). Egy esetben a jármű nem adott elsőbbséget a megengedett legnagyobb sebességet 33-39 km/h-val túllépő (50 km/h helyett 83-89 km/h), egyébként motorkerékpárra vezetői engedéllyel nem rendelkező motorosnak, aki a szakértő szerint 68-72 km/h sebességről (a más által kialakított veszélyhelyzetben) elkerülhette volna a balesetet. Egy esetben az útkereszteződésben nem biztosítottak elsőbbséget a védett úton 52-58 km/h sebességgel közlekedő motorkerékpárosnak.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	113-116	24/27	116
2.	31.§(6) / 143 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	50	83-89	26/52	116
3.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	67-72	19/38	145
4.	31.§(6) / 143 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése	50	122	72/144	116
5.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	59	9/18	145
6.	31.§(6) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	130-135	42/47	146
7.	31.§(6) / 141 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása	90	100-110	15/17	141
9.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	59	9/18	145
9.	31.§(5) / 145 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, a balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	59	9/18	145
10.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	52-58	5/10	131

153. táblázat A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, sértettként 2014

A táblázatban szereplő első esetben a hatóság megszüntette az eljárást a tehergépkocsi vezetőjével szemben, és a baleset okaként a motorkerékpáros

sebességtúllépését jelölte meg. A negyedik esetben az 50 km/h megengedett sebesség helyett a 122 km/h sebességgel haladó motorkerékpáros a bírósági gyakorlat szerint is a kanyarodó jármű részére megtevesztő sebességgel haladt. A hatodik esetben a motorkerékpáros utasa halt meg, a vádiratban pedig mindkét járművezetővel szemben vádat emeltek, a motorkerékpáros esetében az abszolút sebességtúllépést jelölték meg. Három esetben tehát a motorkerékpáros felelőssége is megállapításra került, mindegyik esetben az abszolút sebességtúllépést állapították meg baleseti oknak.

2014-ben tehát 49 halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetben összesen 33 esetben rendeltek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik 18 esetben abszolút sebességtúllépés a motorkerékpáros részéről, ami az általam vizsgált baleseteknek a 37%-a. A baleset oka 12 esetben pedig az abszolút sebességtúllépés lett, ami önmagában több mint a KSH adatai szerint 2014-ben a járművezetők hibája miatt abszolút sebességtúllépésként baleseti okként megjelölt esetek száma (11 db!). A motorkerékpárosok által okozott összes személyi sérüléssel balesetben is (597 db) a KSH összesen csak 10 esetben jelölte meg az abszolút sebességtúllépést a baleset okaként (154. táblázat).

A baleset oka	Halálos baleset	
A járművezetők hibája	496	
Ebből:		
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	227	
Ezen belül		
1. az útviszonyokhoz	147	
2. a forgalmi viszonyokhoz	22	
3. az időjárási és látási viszonyokhoz	26	
4. előírt sebesség meg nem tartása	11	
A baleset oka	Személyi sérüléssel baleset	Motor-kerékpár
A járművezetők hibája	14616	591
Ebből:		
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	4638	358
Ezen belül		
1. az útviszonyokhoz	3233	264
2. a forgalmi viszonyokhoz	409	40
3. az időjárási és látási viszonyokhoz	394	9
4. előírt sebesség meg nem tartása	106	10

154. táblázat Baleseti okok motorkerékpár 2014¹⁷⁸

A kutatás eredménye, hogy 2014-ben a vizsgált 49 halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetből összesen csak 11 alkalommal nem volt a motorosnak

¹⁷⁸ Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014. Xerox Magyarország Kft., Bp., 2015.

felróható szabályszegés, 38 esetben (77,5%!) a hatóságok megállapítottak valamilyen szabályszegést a motorkerékpáros részéről.

5.9.2. HALÁLOS MOTORKERÉKPÁROS BALESETEK, 2015

A megyei főkapitányságok 2015-ben összesen 50 halálos kimenetelű motorkerékpáros baleset vizsgálati anyagait biztosította a kutatáshoz. Ebben az évben is a helyszíni szemle során az esetek több mint felében, összesen 27 esetben a motorkerékpár vezetőjét jelölték meg a baleset okozójának. 17 esetben a balesetnek nem volt másik résztvevője, a motorkerékpáros (illetve az utasa) pályaelhagyás, műtárgynak, fának ütközés következtében hunyt el. Ezekben az esetekben összesen csak 10 esetben rendelték ki műszaki szakértőt a baleset mechanizmusának vizsgálatára, akik hat esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (155. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	90	131-144	47/52	116
2.	26.§(1) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	70	100-105	32/46	116
3.	25.§(1) / 111 A sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz	50	127-137	83/166	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	30	40-45	12/40	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	59-64	11/22	116
6.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	60	73-76	14/23	116

155. táblázat A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedő nélkül 2015

Egy esetben már a helyszínen a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapított meg a szemle során a szemlebizottság, a szakértői vélemény szerint is helyesen. A másik öt esetben a már említett fogalom értelmezés miatt a baleset oka a KRESZ 25.§ helyett a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe (három esetben) ütköző szabályszegés, illetve a KRESZ 14.§ (1) d) pontjába ütköző szabályszegés lett a baleset oka. Kiemelkedik a táblázatban található harmadik baleset, melynek során

lakott területen belül a megengedett 50 km/h legnagyobb sebesség helyett a mellékúton a motorkerékpár egy keréken(!) haladva 127-137 km/h sebességnél szenvedett balesetet.

27 balesetben az okozó motorkerékpáron kívül 10 esetben más közlekedő is részese volt a balesetnek, melyből 9 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik hat esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása	110	136-146	31/28	150
2.	27.§ / 150 Követési távolság be nem tartása	90	100-105	12/13	150
3.	43.§(1) / 137 Elsőbbség meg nem adása gyalogosoknak, kijelölt gyalogátkelőhelyen	50	85-90	37/74	116
4.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	90	117-122	29/32	116
5.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	57-65	21/53	116
6.	34.§(4) / 128 Előzés szabályainak megsértése, táblával jelzett előzési tilalom megszegése	90	100-104	12/13	128

156. táblázat A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedővel 2015

Két esetben a követési távolságra vonatkozó szabályszegést jelölték meg a szemle során a baleset okának, egy esetben pedig az előzés szabályainak megszegését. A harmadik esetben a motorkerékpáros kijelölt gyalogos-átkelőhelyen üttette el a gyalogost, éjszaka, borult időben. A motoros a megengedett 50 km/h sebesség helyett 85-90 km/h sebességgel haladt, és mivel 50 km/h sebességnél az észlelés helyétől biztonságosan meg tudott volna állni, illetve a túlzott sebesség és a baleset halálos eredménye között szoros összefüggést állapítottak meg, a vádiratban már a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapítottak meg a baleset okaként. Két esetben pedig a relatív sebességtúllépés helyett az abszolút sebességtúllépés lett a baleset oka, azaz három esetben is változott a baleseti okra vonatkozó megállapítás.

2015-ben 23 esetben jelölték meg a motorkerékpárost sértettként a helyszínen, azaz a baleset okaként más közlekedő szabályszegését állapították meg. 22 esetben rendelt ki a hatóság igazságügyi műszaki szakértőt, akik 17 esetben

állapítottak meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (157. táblázat).

	KRESZ szabályszegés a szemle jegyzőkönyvben / KSH baleset oka kód	Megengedett legnagyobb sebesség km/h	Szakértő által megállapított sebesség km/h	Sebesség-túllépés km/h / %	Az eljárás végén indokolt kód
1.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	78-82	30/60	145
2.	31.§ (5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	50	86-91	38/76	145
3.	31.§(1) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	153-173	73/81	146
4.	31.§(5) / 146 A balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e	90	125-135	30/33	146
5.	31.§ (5) / 116 Az előírt sebesség meg nem tartása	70 táblával	103-107	35/50	116
6.	29.§(1) / 141 Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése, egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása	90	115-125	30/33	141
7.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	81-85	33/66	131
8.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	90	105-115	20/22	131
9.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	103-109	56/112	116
10.	24.§(1) / 136 Elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor	50	96-101	48/96	116
11.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	40	53-58	15/38	131
12.	28.§ (2) b) / 131 Elsőbbség meg nem adása, a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	50	65-75	20/40	131
13.	34.§(4) / 129 Előzés szabályainak megsértése, egyéb	90	120-125 94-98	32/36 6/7	129
14.	25.§(1) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	40	49-51	10/25	116
15.	8.§ (2) c) / 412 Gyalogos hibája, tilos jelzésen való áthaladás	50	65-75	20/40	412

16.	31.§(5) / 145 A balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget	90	100-120	20/22	145
17.	31.§(5) / 112 A sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz	50	80-84	32/64	116

157. táblázat A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, sértettként 2015

Hét esetben a kanyarodás szabályait szegte meg a személygépkocsi, illetve a tehergépkocsi vezetője. A motorkerékpáros három esetben is legalább 50%-kal túllépte a megengedett legnagyobb sebességet, az ütközési sebesség pedig mindegyik esetben nagyobb volt, mint a helyszínen megengedett legnagyobb sebesség. Két esetben a vádiratban a gépkocsivezető szabályszegése mellett a motorkerékpáros részéről KRESZ 26.§-ba ütköző szabályszegést állapítottak meg sértetti közrehatásként. További hat esetben alárendelt útról kanyarodtak a védett úton haladó motorkerékpáros elé. Egy esetben a motorkerékpáros a megengedett sebesség (50 km/h) több mint kétszeresével haladt (103-109 km/h), ebben az esetben meg is szüntették az eljárást a személygépkocsi vezetőjével szemben. Egy-egy esetben az elindulás, az előzés, haladás az úton, a megfordulás, a tilos jelzésen való áthaladás tilalmának szabályait szegték meg a közlekedők, amikor a motorkerékpáros sértettként túllépte a megengedett sebességet. A halálos eredmény kialakulásában szinte mindegyik balesetben szerepe volt a túlzott sebességnek.

A baleset oka	Halálos baleset	
A járművezetők hibája	518	
Ebből:		
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	245	
Ezen belül:		
1. az útviszonyokhoz	151	
2. a forgalmi viszonyokhoz	16	
3. az időjárási és látási viszonyokhoz	35	
4. előírt sebesség meg nem tartása	23	
A baleset oka	Okozók összesen	Ebből: motor-kerékpár
A járművezetők hibája	15 138	630
Ebből:		
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	5 058	395
Ezen belül:		
1. az útviszonyokhoz	3 549	299
2. a forgalmi viszonyokhoz	430	32
3. az időjárási és látási viszonyokhoz	424	16
4. előírt sebesség meg nem tartása	133	17

158. táblázat Baleseti okok motorkerékpár 2015¹⁷⁹

¹⁷⁹ Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015. Xerox Magyarország Kft., Bp., 2014.

Összességében tehát 50 halálos motorkerékpáros balesetben összesen 40 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik 29 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (58%). Az 50 balesetből csupán 6 esetben nem volt megállapítható szabályszegés a motoros részéről! 10 esetben pedig az abszolút sebességtúllépés lett a baleset oka, ami közel fele a KSH adatai szerint 2015-ben a járművezetők hibája miatt abszolút sebességtúllépésként baleseti okként megjelölt esetek számának (23 db) (158. táblázat).

5.9.3 KÖVETKEZTETÉSEK

A kutatásban vizsgált két év alatt 99 halálos motorkerékpáros balesetből 73 esetben rendeltek igazságügyi gépjárműszakértőt a baleset mechanizmusával kapcsolatban. A 73 esetből 47 alkalommal mutattak ki abszolút sebességtúllépést a motorkerékpárosok részéről (64%), az összes halálos motoros baleset 48%-ában bizonyíthatóan volt sebességtúllépés a motoros részéről. 22 esetben nem csak azt állapították meg, hogy a balesetben volt sebességtúllépés, hanem azt is, hogy a baleset oka az abszolút sebességtúllépés volt, ez az esetek 22%-a. Ki kell azonban emelni, hogy a sebességtúllépésnek minden esetben jelentős szerepe volt a halálos eredmény kialakulásában is. Tekintettel arra, hogy a kutatás idejében még nem minden esetben zárult le a vizsgálat, illetve sok esetben nem rendeltek ki szakértőt, a valós szám még ennél is magasabb lehet, a 22 esetben azonban már kimutatható volt az abszolút sebesség túllépés, mint baleseti ok.

További fontos eredménye a kutatásnak, hogy a 99 halálos balesetből, amelyben motorkerékpáros is részt vett, 82 esetben állapított meg a hatóság valamilyen közlekedési szabálysértést a motorkerékpáros részéről. Fontosnak tartom kiemelni azoknak a baleseteknek a magas számát, melyben a kanyarodó gépkocsi vezetője nem mérte fel helyesen a szemből érkező, vagy éppen az őt előző motorkerékpár sebességét (két év alatt 14 eset), vagy gépkocsivezetők a védett úton haladó, a megengedett legnagyobb sebességet meghaladó sebességgel közlekedő motorkerékpárosnak nem biztosított elsőbbséget. Még a megengedett sebességgel közlekedő motorkerékpáros sebességének megbecslése is fokozott figyelmet igényel a járművezetőktől, hiszen a motor és vezetőjének kiterjedése lényegesen kisebb, mint a gépkocsiké, amelyekkel a legtöbb járművezető lényegesen gyakrabban találkozik, mint motorkerékpárral. A kutatás eredménye azonban azt igazolja, hogy a halálos motorkerékpáros balesetek megelőzésében nem csak a gépkocsivezetőknek van

felelőssége, hanem éppen a védtelen közlekedőnek, a motorkerékpárosoknak is meg kell tennie mindent a balesetek elkerülése érdekében, elsősorban a közlekedési szabályok betartásával, kiemelten a sebességhatárok betartását.

6. A KUTATÁSI EREDMÉNYEK ÖSSZEGZÉSE

A kutatás eredményeit összegző táblázatok közül elsőnek az abszolút sebességtúllépéssel bekövetkezett balesetek régiónkénti eloszlását mutatom be (159. és 160. táblázat). A táblázatban az első oszlopban a régiók szerepelnek, a második oszlopban található az adott régióban a halálos balesetek száma a KSH adatai szerint, míg a harmadik oszlopban tüntettem fel, hogy az adott régióban hány halálos baleset vizsgálati anyagait kaptam meg a kutatás során. A negyedik oszlopban az adott régióban feltárt abszolút sebességtúllépések számát tüntettem fel, míg az ötödik oszlopban azt mutattam be, hány esetben találtam az abszolút sebességtúllépést baleseti oknak, és ebből hány esetet jelentettek 116-os kóddal a KSH felé. Külön hozzáadtam azokat az eseteket, amelyeket 116-os kóddal jelentettek a KSH felé, de a kutatás időpontjáig nem rendeltek ki szakértőt, illetve szakértő bevonása nélkül fejezték be a vizsgálatot abszolút sebességtúllépés vélelmezésével.

116-os kóddal a legtöbb halálos balesetet mindkét évben a Közép-Dunántúli régióból jelentettek a KSH felé, 6, illetve 11 esetet. Ezekből az esetekből 4, illetve 8 esetet Fejér megye jelentette. Ez a régió jelenti a 116-os kóddal az esetek felét, két év alatt a 34 esetből 17-t. Ennek a legfőbb oka, hogy a régióból Fejér megyében a szemle során a féknyom (ha van), a sodródási nyom (ha van), a járművek rongálódása alapján, illetve a szakértő előzetes becslése alapján is felvállalják az abszolút sebességtúllépést baleseti oknak, míg a többi régióban (megyében) ezt a legritkább esetben teszik csak meg. Minden olyan esetben, ahol a helyszíni szemle során, vagy a 30 napos adatközlés időpontjáig megállapított adatok alapján vélelmezték az abszolút sebességtúllépést, és **116**-os kóddal jelentették a balesetet a KSH felé, és a vizsgálat során igazságügyi műszaki gépjárműszakértőt rendeltek ki a baleset mechanizmusának, a járművek sebességének megállapítására, a szakértő a szakvéleményében igazolta az abszolút sebességtúllépést.

A kutatás adatai alapján a Fejér megyei gyakorlat a baleseti okok (illetve azok kódja) megállapításának tekintetében jóval közelebb áll a valósághoz, mint a többi megye gyakorlata.

Régió 2014	Halálos balesetek száma (KSH)	Halálos balesetek száma a kutatás során	Megállapított abszolút sebességtúllépéses balesetek száma	Az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok 116-os kód / (KSH)
<i>Budapest</i>	50	50	19	9 / 0
<i>Pest megye</i>	86	86	25	15 / 1
Közép-Magyarország	136	136	44	24 / 1
Közép-Dunántúl	67	67	25	16 / 3+3
Nyugat-Dunántúl	67	66	25	17 / 1
Dél-Dunántúl	52	50	18	13 / 0
Észak-Magyarország	62	62	23	19 / 1
Észak-Alföld	86	80	21	12 / 0+2
Dél-Alföld	103	101	35	24 / 0
Összesen	573	562	191	125 / 6+5

159. táblázat Összesített táblázat 2014

Érdemes még egy aspektusból megvizsgálni az abszolút sebességtúllépéssel bekövetkezett baleseteket. Van-e összefüggés az abszolút sebességtúllépés, és az egy balesetre eső halottak száma között.

2014-ben a 191 sebességtúllépéses halálos közúti közlekedési balesetben összesen 220 ember halt meg. 24 balesetben több ember is meghalt (12,57%), egy balesetben 5 fő, két balesetben 3 fő, 21 balesetben pedig 2 fő halt meg.

2014-ben 573 halálos közúti közlekedési balesetben 626 fő halt meg, ami azt jelenti, hogy az egy balesetre eső halottak száma 1,0925. A kutatás során a kimutatott sebességtúllépéses halálos balesetek száma 191, ebben 220- fő halt meg, azaz az egy balesetre eső halottak száma 1,1518. A nem sebességtúllépéssel bekövetkezett balesetek száma 382, ezekben 406 fő halt meg, az egy balesetre eső halottak száma 1,0628. Ez azt jelenti, hogy azokban a balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, átlagosan 8,4 százalékkal több ember halt meg, mint azokban, amelyekben nem mutattak ki sebességtúllépést. Az abszolút sebességtúllépéssel bekövetkezett balesetek esetében tehát nagyobb a valószínűsége, hogy egy balesetben több ember is meghalhat, mint azokban a balesetekben, ahol nem állapítottak meg abszolút sebességtúllépést.

A nem sebességtúllépéses balesetek esetében 382 balesetben a kutatás adatai szerint 15 esetben haltak meg többen (3,90%), 2 esetben 3 fő, 13 esetben pedig 2 fő halt meg. (Az összeg nem adja ki a nem sebességtúllépéses balesetek esetében a halottak számát, ez azért lehetséges, mert nem kaptam minden balesetről adatot, a hiányzó esetek azok között lehetnek. Ha a hiányzó esetekben legfeljebb 2 fő halt

meg, a több ember halálával végződő balesetek maximális száma 2014-ben 22, azaz a nem sebességtúllépéses balesetek 5,76%-a.)

Régió 2015	Halálos balesetek száma (KSH)	Halálos balesetek száma a kutatás során	Megállapított abszolút sebességtúllépéses balesetek száma	Az abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok 116-os kód/(KSH)
<i>Budapest</i>	50	50	19	6/1
<i>Pest megye</i>	70	69	27	16/1
Közép-Magyarország	120	119	45	22/2
Közép-Dunántúl	74	74	33	23/9+2
Nyugat-Dunántúl	85	85	27	20/3+1
Dél-Dunántúl	65	65	25	10/2
Észak-Magyarország	51	51	15	9/1+1
Észak-Alföld	93	93	29	19/1
Dél-Alföld	97	97	30	16/1
Összesen	585	584	205	119/19+4

160. táblázat Összesített táblázat 2015

2015-ben a 205 sebességtúllépéses halálos közúti közlekedési balesetben összesen 242 ember halt meg. 26 balesetben (10,74%) több ember is meghalt, egy balesetben 4 fő, 9 balesetben 3 fő, 16 balesetben pedig 2 fő halt meg.

2015-ben 585 halálos közúti közlekedési balesetben 644 fő halt meg, ami azt jelenti, hogy az egy balesetre eső halottak száma 1,1009. A kutatás során a kimutatott sebességtúllépéses halálos balesetek száma 205, ebben 242- fő halt meg, azaz az egy balesetre eső halottak száma 1,1805. A nem sebességtúllépéssel bekövetkezett balesetek száma 380, ezekben 402 fő halt meg, az egy balesetre eső halottak száma 1,0579. Ez azt jelenti, hogy azokban a balesetekben, amelyekben a szakértő sebességtúllépést állapított meg, ebben az évben egy balesetre vetítve átlagosan 11,6 százalékkal több ember halt meg, mint azokban, amelyekben nem mutattak ki sebességtúllépést.

A nem sebességtúllépéses balesetek esetében 380 balesetben 17 esetben haltak meg többen (5,53%), 2 esetben 4 fő (egy esetben egy személygépkocsi a vasúti átjáróban vonattal ütközött, egy esetben egy személygépkocsi ütközött a szemből érkező tehergépkocsival), 1 esetben 3 fő, 14 esetben pedig 2 fő halt meg.

A vizsgált két év adatai szerint tehát megállapítható, hogy azokban a balesetekben, amelyekben a járművek abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, átlagosan több ember hal meg, mint azokban a balesetekben, amelyekben a járművek nem lépték túl a megengedett legnagyobb sebességet.

6.1 A BALESETI OKOK ELEMZÉSE

A közlekedési balesetek okai a KSH statisztikai évkönyve szerint hat fő csoportra oszthatók. A legfőbb baleseti ok minden évben a járművezetők hibája. Az általam vizsgált két évben is 92,2%-ban, illetve 92,7%-ban a járművezetők okozták a legnagyobb arányban a személyi sérüléssel járó baleseteket. A járművezetők hibáján belül három nagy csoport adja a baleseti okok nagy részét, a *„sebesség nem megfelelő alkalmazása”, az „elsőbbesség meg nem adása”, és az „irányváltztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása”*. Az összes személyi sérüléssel járó baleset 29,2%-ának 2014-ben, és 30,1%-ának 2015-ben a baleseti oka a sebesség nem megfelelő megválasztása volt. A leggyakoribb baleseti ok tehát a sebesség nem megfelelő alkalmazása, ami magába foglalja a relatív és az abszolút sebességtúllépést, mint baleseti okot. A sebesség nem megfelelő megválasztásán belül azonban a KSH adatai szerint az abszolút sebességtúllépés nem számottevő, az összes személyi sérüléssel járó balesetből 2014-ben (15847) csak 106, míg 2015-ben (16331) csak 133 baleset esetében jelölték meg az abszolút sebességtúllépést a baleset okának. Ez a balesetek mindössze 1%-a mindkét vizsgált évben, pontosabban, 0,7% illetve 0,8% (161. táblázat).

2.3.14. A balesetek száma okok szerint

A baleset oka	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A járművezetők hibája	15 064	14 522	13 877	14 356	14 616	15 138
Ebből:						
Sebesség nem megfelelő alkalmazása	4 416	4 497	4 375	4 656	4 638	5 058
Ezen belül						
1. az útviszonyokhoz	3 289	3 174	3 025	3 215	3 233	3 549
2. a forgalmi viszonyokhoz	212	195	241	335	409	430
3. az időjárási és látási viszonyokhoz	520	378	363	399	394	424
4. előírt sebesség meg nem tartása	124	143	127	103	106	133
Előzés szabályainak megsértése	722	741	709	734	760	806
Elsőbbesség meg nem adása	4 046	3 579	3 414	3 619	3 967	4 014
Irányváltztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása	3 662	3 583	3 334	3 583	3 812	4 014
Megállási kötelezettség elmulasztása	317	298	288	329	330	368
Világítási szabályok megszegése	29	21	21	18	19	21
A járművezető egyéb hibája	1 872	1 803	1 736	1 417	1 090	857
A jármű hibája	71	77	72	81	77	63
A pálya hibája	22	27	19	26	23	16
Gyalogosok hibája	1 003	961	939	981	941	909
Utasok hibája	34	50	47	63	44	53
Egyéb okok	114	190	220	184	146	152
Mindösszesen	16 308	15 827	15 174	15 691	15 847	16 331

161. táblázat Baleseti okok KSH¹⁸⁰

1. ¹⁸⁰ Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015. Xerox Magyarország Kft., Bp., 2016.

A halálos balesetek esetében az arányok hasonlóak. A 2014-ben bekövetkezett 573 halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek legfőbb baleseti oka a járművezető hibája volt 496 esetben, 86,6%-ban. Ezen belül a fő ok a sebesség nem megfelelő megválasztása volt 227 esetben, ami a halálos balesetek 39,6%-a. A sebesség nem megfelelő megválasztásán belül a KSH adatai alapján az abszolút sebességtúllépés, az „előírt sebesség meg nem tartása” mindössze 11 esetben lett baleseti ok, ez a halálos balesetek mindössze 1,9%-a. A relatív sebességtúllépés esetein belül az útviszonyoknak nem megfelelő sebességválasztás 147 eset (25,7%), a forgalmi viszonyokhoz nem megfelelő sebességválasztás 22 eset (3,8%), az időjárási és látási viszonyokhoz nem megfelelő sebességválasztás 26 eset (4,5%) volt. Itt meg kell jegyezni, hogy KSH statisztikai évkönyvében a halálos balesetek esetében a sebesség nem megfelelő megválasztása csoportban a megadott okok összege nem egyezik meg a csoportnál feltüntetett összeggel (11+147+22+26=206 és nem 227). Ennek oka az, hogy az „*ÚTMUTATÓ A SZEMÉLYSÉRÜLÉSEK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESET statisztikai adatfelvételi lap kitöltéséhez*” című KSH útmutatóban nem három csoport található a relatív sebességtúllépésre vonatkozó csoportosításban, hanem hat. A KSH általam megkért és megkapott adatbázisában is szerepelnek az ezekhez tartozó kódok, 111-es kód a „*jármű és a rakomány sajátosságaihoz*”, 115-ös kód „*elsőbbségadásnál*”, 117-es kód az „*egyéb*” nem megfelelő sebességválasztás esetében. Ez a három csoport az adatbázisban (és a kutatásom adatai szerint is) 21 alkalommal (6+3+12) szerepelt a rendőrség által a KSH felé jelentett baleseti okok között, de a statisztikai évkönyv adataiban már nem jelenik meg, a *Sebesség nem megfelelő alkalmazása* csoportban az részösszegekből hiányzik is. Ezért én az elemzéseknél a hiányzó adatokkal (dőlt betű) általam kiegészített táblázatot használom.

6.2 2014 MÓDOSÍTOTT TÁBLÁZAT

A kutatáseredménye alapján 2014-ben a halálos közúti közlekedési balesetek baleseti okai az alábbiak szerint módosultak a kutatás időpontjában lévő állapot szerint (162. táblázat).

A járművezetők hibája miatt bekövetkezett balesetekhez az eredeti 496 eset mellé a gyalogosok hibája baleseti okból három eset, az egyéb okok közül egy eset

került átcsoportosításra, mindegyik eset az abszolút sebességtúllépésekhez, **116**-os kóddal. Ezzel a kutatási eredmény szerint a halálos balesetek 87,3%-a (500 baleset) következik be (a KSH adatai szerint 86,6%) a járművezetők hibája miatt. A *Pálya, Jármű, Utasok hibája* csoport nem változott, nem találtam ilyen baleseti okot.

A járművezetők hibája csoporton belül az *Előzés szabályainak megsértése* a *Megállási kötelezettség elmulasztása*, a *Világítási szabályok megszegése* baleseti ok csoport nem változott. Az *Elsőbbség meg nem adása* csoport esetszáma egy esettel, az *Irányváltztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása* csoport esetszáma 21 esettel, a *Járművezető egyéb hibája* csoport esetszáma pedig négy esettel csökkent. Mindegyik eset a *Sebesség nem megfelelő alkalmazása* csoportba került áthelyezésre, minden esetben az előírt sebesség meg nem tartása, **116**-os kódhoz tartozó csoportba. Ezzel a kutatási eredmény szerint a halálos balesetek 44,9%-a (257 baleset) következett be (a KSH adatai szerint 39,6%) a sebesség nem megfelelő alkalmazása miatt.

Az igazán nagy változások a *Sebesség nem megfelelő alkalmazása* csoporton belül történtek:

- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz* csoportból a KSH adatai szerinti 147 balesetből 69 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz* csoportból a KSH adatai szerinti 22 balesetből 7 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz* csoportból a KSH adatai szerinti 26 balesetből 6 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz* csoportból a KSH adatai szerinti 6 balesetből 3 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.

- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása egyéb ok* csoportból a KSH adatai szerinti 12 balesetből 4 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.

Az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportban további öt baleset szerepel, amelyeket 116-os kóddal jelentettek a KSH felé, azonban az eljárás során a kutatás időpontjáig nem rendeltek ki szakértőt, illetve szakértő kirendelése nélkül fejezték be az eljárást, azaz a sebességtúllépést a hatóság állapította meg.

A baleset oka 2014	A balesetek kimenetele halálos KSH	A kutatás eredménye alapján a baleseti okok
1. A járművezetők hibája	496	500
11. Sebesség nem megfelelő alkalmazása	227	257
Ezen belül:		
1. az útviszonyokhoz 112	147	147-69= 78
2. a forgalmi viszonyokhoz113	22	22-7= 15
3. az időjárási és látási viszonyokhoz114	26	26-6= 20
4. előírt sebesség meg nem tartása 116	11	6+5+119= 130
5. a jármű és a rakomány sajátosságaihoz 111	6	6-3= 3
6. elsőbbségadásnál115	3	3
7. egyéb117	12	12-4= 8
12. Előzés szabályainak megsértése	40	40
13. Elsőbbség meg nem adása	61	61-1= 60
14-15. Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása	108	108-21= 87
16. Megállási kötelezettség elmulasztása	15	15
17. Világítási szabályok megszegése	2	2
18. A járművezető egyéb hibája	43	43-4= 39
2. A jármű hibája	0	0
3. A pálya hibája	0	0
4. Gyalogosok hibája	75	75-3= 72
5. Utasok hibája	0	0
6. Egyéb okok	2	2-1= 1
Mindösszesen	573	573

162. táblázat Baleseti okok módosított táblázat 2014

A kutatás eredményként megállapítottam, hogy a 2014-ben bekövetkezett halálos balesetek baleseti okai közül a legfőbb baleseti ok az előírt sebesség meg nem tartása lett. Ezáltal az abszolút sebességtúllépés lett a legfőbb baleseti ok, 130 balesettel. Ez az összes baleset 22,7%-a, több mint az összes halálos baleset ötöde. Ezzel a 2014-ben Magyarországon bekövetkezett halálos balesetek esetében igazoltam a hipotézist, mely szerint az abszolút sebességtúllépés a KSH adataiban

szereplő adatokhoz viszonyítva, a 11 esethez, az 1,9%-hoz képest lényegesen gyakoribb baleseti ok. Az eltérés jelentős, 11 eset helyett 130 esetben állapítottam meg az abszolút sebességtúllépést baleseti oknak. Az általam megállapított abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok közel tizenkétszerese (11,82 szoros) a KSH adataiban található adatnak, 1,9% helyett 22,7%.

6.3 2015 MÓDOSÍTOTT TÁBLÁZAT

A kutatáseredménye alapján 2015-ben a halálos közúti közlekedési balesetek baleseti okai az alábbiak szerint módosultak a kutatás időpontjában lévő állapot szerint (163. táblázat). *A járművezetők hibája* miatt bekövetkezett balesetekhez az eredeti 518 eset mellé a gyalogosok hibája baleseti okból egy eset került átcsoportosításra, az abszolút sebességtúllépésekhez, **116**-os kóddal. Ezzel a kutatási eredmény szerint a halálos balesetek 88,7%-a (519 baleset) következik be (a KSH adatai szerint 88,5%) a járművezetők hibája miatt. A *Pálya, Jármű, Utasok hibája, Egyéb okok* csoport adatai nem változtak.

A járművezetők hibája csoporton belül a *Világítási szabályok megszegése* és a *Járművezető egyéb hibája* baleseti ok csoport adatai nem változtak. Az *Előzés szabályainak megsértése* csoport esetszáma 2 esettel, az *Elsőbbség meg nem adása* csoport esetszáma 4 esettel, az *Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása* csoport esetszáma 10 esettel, a *Megállási kötelezettség elmulasztása* csoport esetszáma pedig két esettel csökkent. Mindegyik eset a *Sebesség nem megfelelő alkalmazása* csoportba került áthelyezésre, minden esetben az előírt sebesség meg nem tartása, 116-os kódhoz tartozó csoportba. Ezzel a kutatási eredmény szerint a halálos balesetek 45,1%-a (264 baleset) következett be (a KSH adatai szerint 41,9%) a sebesség nem megfelelő alkalmazása miatt.

Az igazán nagy változások ebben az évben is a *Sebesség nem megfelelő alkalmazása* csoporton belül történtek:

- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása az útviszonyokhoz* csoportból a KSH adatai szerinti 151 balesetből 59 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült az *előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- A *Sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz* csoportból a KSH adatai szerinti 16 balesetből 8 eset az eljárás során a szakértő által

megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült *az előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.

- *A Sebesség nem megfelelő alkalmazása az időjárási és látási viszonyokhoz* csoportból a KSH adatai szerinti 35 balesetből 9 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült *az előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- *A Sebesség nem megfelelő alkalmazása a jármű és a rakomány sajátosságaihoz* csoportból a KSH adatai szerinti 8 balesetből 1 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült *az előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- *A Sebesség nem megfelelő alkalmazása elsőbbségadásnál* csoportból a KSH adatai szerinti 4 balesetből 3 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült *az előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.
- *A Sebesség nem megfelelő alkalmazása egyéb ok* csoportból a KSH adatai szerinti 8 balesetből 1 eset az eljárás során a szakértő által megállapított abszolút sebességtúllépés miatt átkerült *az előírt sebesség meg nem tartása* csoportba.

Az előírt sebesség meg nem tartása csoportban további négy baleset szerepel, amelyeket 116-os kóddal jelentettek a KSH felé, azonban az eljárás során a kutatás időpontjáig nem rendeltek ki szakértőt, illetve szakértő kirendelése nélkül fejezték be az eljárást, azaz a sebességtúllépést a hatóság állapította meg.

A kutatás eredményként megállapítottam, hogy a 2015-ben bekövetkezett halálos balesetek baleseti okai közül a legfőbb baleseti ok az előírt sebesség meg nem tartása lett. Ezáltal az abszolút sebességtúllépés lett a legfőbb baleseti ok, 123 balesettel. Ez az összes baleset 21,0%-a, ami ebben az évben is több mint az összes halálos baleset ötöde. Ezzel a 2015-ben Magyarországon bekövetkezett halálos balesetek esetében igazoltam a hipotézist, mely szerint az abszolút sebességtúllépés a KSH adataiban szereplő adatokhoz viszonyítva, a 23 esethez, illetve a 3,9%-hoz képest lényegesen gyakoribb baleseti ok. Az eltérés jelentős, 23 eset helyett 123 esetben állapítottam meg az abszolút sebességtúllépést baleseti oknak. Az általam megállapított abszolút sebességtúllépés, mint baleseti ok több mint ötszöröse (5,35 szorosa) a KSH adataiban található adatnak, 3,9% helyett 21,0%.

A baleset oka 2014	A balesetek kimenetele halálos KSH	A kutatás eredménye alapján a baleseti okok
1. A járművezetők hibája	518	519
11. Sebesség nem megfelelő alkalmazása	245	264
Ezen belül:		
1. az útviszonyokhoz 112	151	151-59=92
2. a forgalmi viszonyokhoz 113	16	16-8=8
3. az időjárási és látási viszonyokhoz 114	35	35-9=26
4. előírt sebesség meg nem tartása 116	23	19+4+100=123
5. a jármű és a rakomány sajátosságaihoz 111	8	8-1=7
6. elsőbbségadásnál 115	4	4-3=1
7. egyéb 117	8	8-1=7
12. Előzés szabályainak megsértése	39	39-2=37
13. Elsőbbség meg nem adása	89	89-4=85
14-15. Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak meg nem tartása	104	104-10=94
16. Megállási kötelezettség elmulasztása	15	15-2=13
17. Világítási szabályok megszegése	2	2
18. A járművezető egyéb hibája	24	24
2. A jármű hibája	-	0
3. A pálya hibája	1	1
4. Gyalogosok hibája	66	66-1=65
5. Utasok hibája	0	0
6. Egyéb okok	0	0
Mindösszesen	585	585

163. táblázat Baleseti okok módosított táblázat 2015

Mivel mindkét vizsgált évben igazoltam, hogy az abszolút sebességtúllépés jóval gyakoribb baleseti ok, mint ahogyan a KSH adataiban megjelenik, és a KSH baleseti okokra vonatkozó adatai arányaiban nem térnek el a különböző években, valószínűsíthető, hogy az eltérés nem csak a vizsgált években, hanem mindegyik évben fennáll.

6.4 A HELYSZÍNI SZEMLE SORÁN MEGÁLLAPÍTOTT, A JÁRMŰVEK MEGENGEDETT SEBESSÉGÉRE VONATKOZÓ ADATOK ELEMZÉSE

Az abszolút sebességtúllépés megállapításához szükséges kiemelten fontos adat a baleset helyszínén és idején az adott járműre és útszakaszra vonatkozó megengedett legnagyobb sebesség. Ez az az érték, amit a forgalomszervezés során a járművek részére meghatároztak, és amihez képest a sebességtúllépést megállapítják. A helyszíni szemle során halálos baleset esetén a szemlebizottság a **60/2010. ORFK**

utasítás alapján fel kell jegyezze a balesetben résztvevő járművekre vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet. Munkám során azt tapasztaltam, hogy a szemle során többnyire a személygépkocsira (KRESZ 26. § (1) a.) pontjában) vonatkozó sebességhatárokat jegyzik fel, függetlenül attól, hogy a balesetben milyen kategóriájú jármű vett részt. A kutatás során ezért megvizsgáltam, hogy a szemle során a vonatkozó norma szerint rögzítik-e a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó adatot, vagy pedig a személygépkocsira vonatkozó adatot rögzítik. A vizsgálat alapja ugyanis a helyszíni szemle során kitöltött okirat, a szemle jegyzőkönyv.

A 2014. évben az 573 halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek helyszíni szemléi során a kutatás adatai szerint 101 alkalommal nem a balesetben résztvevő járművekre vonatkozóan jegyezték fel a legnagyobb megengedett sebességet (összesen 310 olyan baleset volt, amelyben nem csak személygépkocsi, motorkerékpár illetve 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi volt a baleset részese.) Megvizsgáltam, hogy az egyes járműkategóriáknál hány esetben jegyezték fel tévesen a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó adatot. Autóbuszok esetében három alkalommal fordult elő, hogy téves adatot rögzítettek, 2 alkalommal lakott területen kívül 90 km/h jegyezték fel, egy alkalommal pedig autópályán a 100 km/h helyett 130 km/h rögzítettek. Egy alkalommal pedig egy autóbuszból és egy pótkocsiból álló járműszerelvénnyel esetében autópályán a 80 km/h megengedett legnagyobb sebesség helyett 130 km/h jegyezték fel. Az autóbuszra vonatkozó esetek közül két alkalommal az eljárás során kirendelt igazságügyi műszaki gépjármű szakértő abszolút sebességtúllépést állapított meg, de már a helyes értékre.

A legtöbbször azokban a balesetekben jegyezték fel tévesen a járműre vonatkozó sebességet, amikor kerékpár is részese volt a balesetnek. Összesen 53 alkalommal hagyták figyelmen kívül a kerékpárra vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet és jegyezték fel kizárólag a személygépkocsira vonatkozó adatokat a szemlejegyzőkönyvben, függetlenül attól, hogy a kerékpár lakott területen vagy lakott területen kívül közlekedett. Ezekben a balesetekben nyolc alkalommal is abszolút sebességtúllépést állapított meg a szakértő, de minden esetben gépjárművek és nem a kerékpáros részéről.

Mezőgazdasági vontató esetében négy alkalommal is lakott területen kívül személygépkocsira vonatkozó 90 km/h megengedett legnagyobb sebességet rögzítették a szemlejegyzőkönyvben, mivel mind a négy esetben személygépkocsi

volt a baleset másik résztvevője. Ezekben az ügyekben nem állapítottak meg sebesség túllépést az eljárás során.

A legnagyobb probléma álláspontom szerint a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsik és a járműszerelvények esetében volt. Bár a kerékpár esetében több téves adatot találtam, a pontos sebességhatárra vonatkozó adat a tehergépkocsik esetében jelentett problémát az abszolút sebességtúllépés megállapításához. Fontos megjegyezni, hogy amennyiben a vizsgálat során szakértőt rendeltek ki, minden esetben már a KRESZ-ben meghatározott helyes sebességhatárra nyilatkoztatták a szakértőt, hogy történt-e abszolút sebességtúllépés (pedig egy alkalommal még a szakértőnek feltett kérdésben is egy nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvényre vonatkozóan 130 km/h sebességet jelölték meg megengedett legnagyobb sebességnek!). Összesen 36 balesetben jegyezték fel téves sebességhatárra vonatkozó adatot a szemle jegyzőkönyvekben. A 36 esetből 12 esetben állítottak meg a szakértők abszolút sebességtúllépést, összesen nyolc esetben a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépkocsi részéről. Ezekben a balesetekben kiemelten fontos lenne, hogy a balesetekben helyesen állapítsák meg a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó adatot, és ne később, az eljárás során kelljen a szemle során hibásan megállapított adatot kijavítani.

Nyolc esetben a segédmotoros kerékpár esetében rögzítették helytelenül a sebességhatárra vonatkozó adatot. Ezekben az esetekben is a személygépkocsira vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet adták meg. A szakértők ezekben a balesetekben két alkalommal is abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, de csak egy esetben a segédmotoros kerékpáros részéről.

Négy alkalommal annak ellenére a személygépkocsira vonatkozó sebességhatárt rögzítették a szemlejegyzőkönyvben, hogy a balesetben részes több jármű közül egyik jármű sem a KRESZ 26. § (1) a) pontjának korlátozása alá eső jármű volt (személygépkocsi, motorkerékpár, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi).

A 2015. évben az 585 halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek helyszíni szemléi során a kutatás adatai szerint 89 alkalommal nem a balesetben résztvevő járműre vonatkozóan jegyezték fel a legnagyobb megengedett sebességet. Megvizsgáltam, hogy az egyes járműkategóriáknál hány esetben jegyezték fel tévesen a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó adatot. (összesen 257 olyan

baleset volt, amelyben nem csak személygépkocsi, motorkerékpár illetve 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi volt a baleset részese.)

Autóbuszok esetében 4 alkalommal fordult elő, hogy téves adatot rögzítettek, 3 alkalommal lakott területen kívül 90 km/h jegyezték fel, egy alkalommal pedig autópályán a 100 km/h helyett 130 km/h rögzítettek. Az autóbuszra vonatkozó esetek közül két alkalommal az eljárás során kirendelt igazságügyi műszaki gépjármű szakértő abszolút sebességtúllépést állapított meg az autóbuszra vonatkozóan, de már a helyes értékre.

A legtöbb esetben 2015-ben is azokban a balesetekben jegyezték fel tévesen a járműre vonatkozó sebességet, amikor kerékpár is részese volt a balesetnek. Összesen 41 alkalommal hagyták figyelmen kívül a kerékpárra vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet és jegyezték fel a személygépkocsira vonatkozó adatokat a szemlejegyzőkönyvben, függetlenül attól, hogy a kerékpár lakott területen vagy lakott területen kívül közlekedett. Ezekben a balesetekben 6 alkalommal is abszolút sebességtúllépést állapított meg a szakértő, de minden esetben gépjárművek és nem a kerékpáros részéről.

Mezőgazdasági vontató esetében 3 alkalommal is lakott területen kívül személygépkocsira vonatkozó 90 km/h megengedett legnagyobb sebességet rögzítették a szemlejegyzőkönyvben, mivel mind a 3 esetben személygépkocsi volt a baleset másik résztvevője. Ezekben a ügyekben egy alkalommal állapítottak meg abszolút sebességtúllépést, de a balesetben résztvevő személygépkocsi részéről.

Ebben az évben is a legproblémásabb álláspontom szerint a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsik és a járműszerelvények esetében történő sebességhatár megállapítása volt. Összesen 31 balesetben jegyezték fel a téves sebességhatárra vonatkozó adatot. A 31 esetből ebben az évben is 12 esetben állítottak meg a szakértők abszolút sebességtúllépést, összesen 6 esetben a 3,5 tonnánál nehezebb tehergépkocsi vagy járműszerelvény részéről.

14 esetben a segédmotoros kerékpár esetében rögzítették helytelenül a sebességhatárra vonatkozó adatot. Ezekben az esetekben is a személygépkocsira vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet adták meg. A szakértő 4 alkalommal is abszolút sebességtúllépést állapítottak meg, de csak egy esetben a segédmotoros kerékpáros részéről.

6 alkalommal annak ellenére a személygépkocsira vonatkozó sebességhatárt rögzítették a szemlejegyzőkönyvben, hogy a balesetben részes több jármű közül egyik jármű sem a KRESZ 26. § (1) a.) pontjának korlátozása alá eső jármű volt (személygépkocsi, motorkerékpár, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi).

Természetesen ebben az évben is megállapítottam, hogy amennyiben a vizsgálat során szakértőt rendeltek ki, minden esetben a KRESZ-ben meghatározott helyes sebességhatárra nyilatkoztatták a szakértőt, hogy történt-e abszolút sebességtúllépés.

A kutatás során a halálos közúti közlekedések esetében beigazolódott a hipotézisem, mely szerint amennyiben nem csak személygépkocsi vesz részt a balesetben, gyakran akkor is csak a személygépkocsira vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet rögzítik a szemlejegyzőkönyvben.

A Nemzeti Közszerolálati Egyetemen a közlekedési rendőrtisztek képzésekor, valamint az ORFK ROKK balesethelyszínelő szaktanfolyamán általam is oktatásra kerül, hogy a szemlejegyzőkönyvben a KRESZ illetve az ORFK norma alapján helyesen, mindig a balesetben résztvevő járművekre vonatkozó megengedett legnagyobb sebességet kell rögzíteni. Ennek ellenére ez a típushiba a 2014-ben és 2015-ben kutatásom során megvizsgált szemlejegyzőkönyvek adataiban gyakran előfordul. Annak érdekében, hogy ezeket a hibákat elkerüljük, kiemelt hangsúlyt kell helyezni a szemle jegyzőkönyv tartalmi elemeire vonatkozó pontos adatfelvétetre mind az oktatás, képzés, mind a parancsnoki ellenőrzési munka során.

6.5. SEBESSÉGKORLÁTOZÓ JELZŐTÁBLA HATÁLYA ALÁ ESŐ ÚTSZAKASZON BEKÖVETKEZETT BALESETEK ELEMZÉSE

A Rendőrség sebesség-ellenőrzési tevékenységét sok kritika éri, de a legélesebb kritika a sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alatti útszakaszon történő sebesség-ellenőrzést éri. Az elsősorban az interneten időnként felbukkanó rendőrségi sebesség-ellenőrzést kritizáló történetek ismétlődő eleme, hogy a rendőrség sebességkorlátozó jelzőtábla vonalától pár méterre ellenőrzi a közlekedők sebességét. Az ilyen méréseket az állampolgárok polgárpukkasztónak, de legtöbbször egyszerűen csak sunyinak nevezi. Ezek az esetek rendre nagy felháborodást keltenek, pedig a rendőrség (álláspontom és a kutatás eredménye szerint helytelenül) ilyen

méréseket évek óta nem végzett, önkéntesen korlátozva ezzel a rendőri sebességellenőrzést. Kizárólag nagyon indokolt esetben, lakossági kérésre végez mérés a rendőrség sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon, de akkor sem rejtve. Kutatásom során ezért megvizsgáltam, hogy a halálos közúti közlekedési balesetek hány százaléka történik sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon (csak azokat az eseteket vizsgáltam, amikor a sebességkorlátozó jelzőtábla a KRESZ 26 § (1) bekezdésében foglalt sebességhatároknál alacsonyabb értékeket jeleztek).

2014-ben az 573 halálos balesetből 65 baleset ilyen útszakaszon történt, azaz a halálos balesetek 11,3%-a. A 65 balesetből 36 balesetben a szakértők kimutatták a járművezetők részéről az abszolút sebességtúllépést, azaz az ilyen balesetek 55%-ában. A járművezetők 21 esetben a sebességkorlátozó jelzőtábla előtt engedélyezett sebességgel, vagy még annál is nagyobb sebességgel hajtott be a sebességkorlátozott útszakaszra, lassítás nélkül. Az átlagos sebességtúllépés 25,7 km/h volt, ami ezekben az esetekben 57,3%-os átlagos sebességtúllépést jelent.

2014-ben Magyarországon tehát a halálos közúti közlekedési balesetek 6,3%-a olyan abszolút sebességtúllépés miatt bekövetkezett baleset volt, amely a sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történt.

2015-ben ezek a számok az alábbiak szerint alakultak: 585 halálos balesetből 69 baleset ilyen útszakaszon történt, azaz a halálos balesetek 11,8 %-a. A 69 balesetből 40 balesetben a szakértők kimutatták a járművezetők részéről az abszolút sebességtúllépést, azaz az ilyen balesetek 58%-ában. A járművezetők 27 esetben a sebességkorlátozó jelzőtábla előtt engedélyezett sebességgel, vagy még annál is nagyobb sebességgel hajtott be a sebességkorlátozott útszakaszra, lassítás nélkül. Az átlagos sebességtúllépés 26 km/h volt, ami 56,1%-os átlagos sebességtúllépést jelent.

2015-ben Magyarországon halálos közúti közlekedési balesetek 6,8%-a olyan abszolút sebesség túllépés miatt bekövetkezett baleset volt, amely a sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történt.

A kutatás eredménye azt támasztja alá, hogy igenis fontos, hogy a járművezetők mindenhol betartsák és tiszteletben tartsák a sebességhatárokat. A közúti forgalom szervezése során szakemberek állapítják meg, hol szükséges az általános sebességhatárok csökkentése. Azokban a balesetekben, amelyek sebességkorlátozó jelzőtábla hatálya alá eső útszakaszon történtek, 2014-ben 74, 2015-ben pedig 72 ember veszítette életét.

Az 1997. szeptember 15-én életbe lépett KRESZ módosítással kapcsolatos kutatás azt vizsgálta, hogy az új szabályozással bevezetett, a vasúti átjárók előtt a veszélyt jelzőtáblától kezdődő 40 km/h sebességhatárolás lakott területen kívül, és 30 km/h sebességhatárolás lakott területen belül milyen változást hozott a haladási sebességre vonatkozóan. A jogszabály módosítás hatását sebességmérésekkel mutatták ki, amelyeket az intézkedés bevezetése előtt és után végeztek el. A kutatás kimutatta, hogy nem volt kimutatható szignifikáns eltérés az jogszabályváltozás előtt illetve után mért átlagsebességek között. A mérések helyszínén nem tartották be az előírt 40 km/h, illetve 30 km/h sebességhatárolást. A kutatás eredménye, és a vasúti átjárókban történt balesetek száma utólagosan is igazolta a KRESZ-módosítás e rendelkezésének hatástalanságát. A mérési eredmények és a tapasztalatok azt mutatták, hogy a sebesség csökkentésére nagyon nehéz rábírní a járművezetőket, a jogszabály előírása, a kihelyezett jelzőtábla nem elegendő eszköz: az út-környezet megváltoztatása szükséges.¹⁸¹ Az általam vizsgált halálos balesetek tapasztalata is azt erősítette meg, a járművezetők nem igazán fogadják el a sebességhatároló jelzőtáblákat. Míg a forgalomszervezés során az út- és környezet kialakításával bírhatják rá a járművezetőket a sebesség csökkentésére, addig a rendőrség lehetőségei a rendőri jelenlét, a forgalomellenőrzés, valamint a baleset-megelőzési programokon keresztül a nevelés. Ha a forgalomszervezés során megállapított sebességhatárolás indokolatlannak tűnik a járművezetők részéről, akkor azt nem fogják betartani, pusztán rendőri eszközökkel pedig nem lehet a járművezetőkre erőltetni a szabályok betartását. Felül kell vizsgálni a kifogásolt korlátozásokat, ha indokolt, akkor esetleg veszélyt jelző táblával utalni kell a korlátozás okára, ha pedig nem, meg kell szüntetni a korlátozást. Különösen igaz ez az útépitések során „kint felejtett” sebességhatároló jelzőtáblákra.

Fontos megjegyeznem, hogy éppen a dolgozatom lezárását megelőzően az ORFK 2018. szeptember 6-án kiadott közleményében bejelentette, hogy a baleseti statisztikák romlása miatt visszatér a korábbi, a rejtett sebességmérést is magába foglaló sebesség-ellenőrzési gyakorlatához. Ezt a lépést azzal indokolták, hogy az elmúlt időszakban jelentősen csökkent a közlekedők jogkövetési hajlandósága.¹⁸²

¹⁸¹ Mocsári Tibor: Minden baj forrása: a sebesség, Közúti és mélyépítési szemle, 54. évfolyam 9. szám 14-18. o.

¹⁸² ORFK: ... hogy mindenki hazaérjen, <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendesz/hogy-mindenki-hazaerjen> [2018.09.07.]

6.6 AZ ÁTLAGOS SEBESSÉGTÚLLÉPÉS

A statisztikai összehasonlításban a követhetőség érdekében csak az abszolút sebességtúllépés szakértő által kimutatott jelenlétével bekövetkezett balesetek számával dolgoztam, azonban az összes kimutatott abszolút sebességtúllépés száma ennél is magasabb. A szakértők ugyanis egyes balesetekben több jármű esetében mutattak ki abszolút sebességtúllépést. 2014-ben a szakértők 191 balesetben összesen 201 jármű részéről igazoltak abszolút sebességtúllépést, 2015-ben 205 halálos balesetben 226 jármű részéről igazoltak abszolút sebességtúllépést.

Ezek alapján elkészítettem a megengedett legnagyobb sebesség tekintetében azonos csoportba tartozó járművek átlagos sebességtúllépésére vonatkozó táblázatot (motorkerékpárokat külön vettem). Az átlagos sebességtúllépést lakott területen, és lakott területen kívül, illetve összesítve is bemutatom (inkább csak tájékoztató jelleggel, mert a szórás minden esetben nagyon nagy volt).

A legmagasabb értékű átlagos sebességtúllépést 2014-ben mindenhol, lakott területen és lakott területen kívül is a motorkerékpárosok esetében lehetett kimutatni. Az összesített átlagos sebességtúllépés 19,48 km/h volt, ez a motorkerékpárosoknál 27,24 km/h volt.

2014	Lakott területen			Lakott területen kívül			Összesen		
Járművek	esetek db	átlagos sebesség-túllépés	átlagos sebesség-túllépés %	esetek db	átlagos sebesség-túllépés	átlagos sebesség-túllépés %	esetek db	átlagos sebesség-túllépés	átlagos sebesség-túllépés %
Személygépkocsi és 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi	51	22,30	48,92	78	20,35	27,04	129	21,12	35,69
Autóbusz	3	8,33	21,11	5	19,40	29,52	8	15,25	26,37
Motorkerékpár	11	24,09	48,64	10	30,70	36,18	21	27,24	42,70
Tehergépkocsi, nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény	7	12,10	26,23	32	10,45	15,20	39	10,91	17,36
Kerékpár, segédmotoros kerékpár	4	15,75	39,38	0	0,00	0,00	4	15,75	39,38
Összesen	76	20,94	45,66	125	18,61	24,84	201	19,48	32,65

164. táblázat Átlagos sebességtúllépés 2014

2015-ben ismét a motorkerékpárosok produkálták a legnagyobb mértékű átlagos sebességtúllépést, 30 km/h-val, azonban lakott területen belül már a személygépkocsik átlagosan 32,41 km/h sebességgel lépték túl a megengedett legnagyobb sebességet, megelőzve ezzel a motorkerékpárosokat.

2015	Lakott területen			Lakott területen kívül			Összesen		
Járművek	esetek db	átlagos sebesség-túllépés km/h	átlagos sebesség-túllépés %	esetek db	átlagos sebesség-túllépés km/h	átlagos sebesség-túllépés %	esetek db	átlagos sebesség-túllépés km/h	átlagos sebesség-túllépés %
Személygépkocsi és 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi	56	32,41	66,72	93	21,95	28,17	149	25,88	42,66
Autóbusz	2	16,25	32,50	4	10,75	17,50	6	12,58	22,50
Motorkerékpár	14	28,93	6035,00	13	31,15	36,40	27	30,00	48,82
Tehergépkocsi, nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény	4	25,25	47,38	33	15,88	25,28	37	16,89	27,67
Kerékpár, segédmotoros kerékpár	4	14,25	40,31	3	9,00	22,50	7	12,00	32,68
Összesen	80	30,13	62,47	146	21,16	28,22	226	24,34	40,34

165. táblázat Átlagos sebességtúllépés 2015

Mindkét évben megfigyelhető, hogy az autóbuszok és a tehergépkocsik esetében az átlagos sebességtúllépés az objektív felelősség alá eső sebességtúllépés mérési határa alá esett (e járművek esetében a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet alapján a közigazgatási bírság 15 km/h feletti sebességtúllépés esetében szabható ki). A közúti áruszállításban résztvevők egyik fontos érve, hogy a nyereségesség érdekében az árut minél hamarabb el kell juttatni a célhoz, azonban ez nem mehet a közlekedés biztonságának rovására. Meg kell szüntetni azt a hibás gyakorlatot, hogy a megengedett sebesség helyett éppen a rendőrségi sebesség-ellenőrzés során alkalmazott értékek alatt közlekednek a tehergépkocsik, és ezt a cégek sok esetben el is várják a járművezetőktől.

2014-ben a szakértők 111 halálos közúti közlekedési balesetben 119 olyan sebességtúllépést állapítottak meg, ami az objektív felelősség alá eső

sebességtúllépéses rendőri ellenőrzések számára láthatatlan volt, és 132 fő halt meg ezekben a balesetekben. Ezeket a szabályszegéseket csak a megállítási ellenőrzés során lehetett volna feltárni. 2015-ben 100 balesetben 108 ilyen sebességtúllépés volt, a balesetekben 113 ember halt meg.

A fenti adatok tükrében le kell vonni a következtetést, hogy nem lehet megkérdőjelezni a megállítási sebesség-ellenőrzés létjogosultságát a forgalomellenőrzés módszertanában, azaz nem elég kizárólag a közigazgatási bírság hatálya alá eső szabályszegések feltárása.

A 166. táblázatban bemutatom a sebességtúllépések eloszlását, 5 km/h intervallumokkal (az átlagos sebességtúllépésnél nagyon nagy volt a szórás).

Sebességtúllépés mértéke km/h	2014	2015
1 - 5	23	16
6-10	54	39
11-15	30	36
16-20	20	34
21-25	17	19
26-30	19	19
31-35	8	11
36-40	10	18
41-45	9	5
46-50	2	10
51-55	4	3
56-60	1	5
61-65	2	1
66-70	0	2
71-75	2	4
76-80	0	0
81-85	0	2
86-90	0	1
91-95	0	1
összesen	201	226

166. táblázat Sebességtúllépések gyakorisága 5 km/h intervallumonként

Jól látható, hogy 2015-ben a sebességtúllépések mértéke 2014-hez képest a magasabb tartományok felé tolódott. Meg kell jegyeznem, hogy a **410/2007. kormányrendelet** alapján 100 km/h sebesség felett a közigazgatási bírság 20 km/h sebességtúllépés felett szabható ki, azaz egyes baleseteknél a megállítás nélküli ellenőrzés számára a 15-20 km/h sebességtúllépés is „láthatatlan” marad.

Korábban bemutattam, hogy a sebesség-ellenőrzések számának csökkenése, az ellenőrzések „polgárbarátabbá tétele” kedvezőtlenül hatott a baleseti statisztikai adatokra. A táblázat adatai szerint a sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos balesetek esetében kimutatható, hogy 2105-ben 2014-hez képest megnőtt az átlagos sebességtúllépés, a sebességtúllépések mértéke emelkedett a megállítást nélkül közúti igazgatási bírsággal sújtható sebesség-ellenőrzések számára is látható tartomány felé. Míg 2014-ben az a halálos balesetek esetében a sebességtúllépések 59,2 százaléka volt láthatatlan a megállítást nélküli sebesség-ellenőrzések számára, addig 2015-ben ez a szám már csak 47,8 százalékos volt. A halálos balesetek adatai szerint a közvélemény (közlekedők) által is ismert rendőri sebesség-ellenőrzések gyakoriságának csökkenése a járművezetőket „bátrabbá” tette, ellenőrzés hiányában bátrabban haladtak nagyobb sebességgel, mint a megállítást nélküli közúti igazgatási bírság kiszabhatóságának határa. A kutatásom során feltárt egzakt adatok alapján egyértelműen látszik, hogy az abszolút sebességtúllépés igen is fontos baleseti ok, és a balesetek kimenetelének súlyosságára is erősen hat. Ezért szükséges, hogy a Rendőrség a rendelkezésére álló sebesség-ellenőrzési eszközöket, lehetőségeket maximálisan kihasználja. A sebesség-ellenőrzési módszereket pedig úgy kell megválasztania, hogy elérje a kitűzött célt, a halálos balesetek, illetve a közúti balesetben elhunytak száma csökkenjen, a legfontosabb halált eredményező baleseti ok, az abszolút sebességtúllépés visszaszorításával.

6.7 EGYÉB TAPASZTALATOK

A védtelen közlekedővel kapcsolatos, a sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos közúti balesetek bemutatásánál minden régióban kiemelttem a gyalogos illetve kerékpáros baleseteket, valamint külön elemeztem a motorkerékpáros baleseteket. Az összes megvizsgált, védtelen közlekedőt érintő halálos balesetek esetében azonban meg kell említenem néhány, a kutatás során feltárt fontos adatot.

A kerékpáros halálát eredményező balesetek elemzése során feltűnt, milyen sok a kerékpáros magános baleset. 2014-ben 98 kerékpáros halt meg Magyarországon útjain. A kutatás során mindegyik halálos kimenetelű balesetről kaptam vizsgálati anyagot. 19 esetben a kerékpároson kívül nem volt más résztvevője a balesetnek, azaz a kerékpárosok 19,4%-ában a kerékpáros magános balesetben halt meg. Öt magános balesetben a kerékpárosok ittasak voltak, 0,76, 3,31, 2,95, 2,34, 2,95

ezrelékkel a vérükben, tehát hárman közülük a módszertani levél alapján súlyos fokú befolyásoltság mellett vezettek kerékpárt. Ha az összes balesetet vizsgáljuk, akkor 26 esetben állapították meg a vizsgálat során, hogy a halálos balesetben a kerékpáros úgy vezette járművét, hogy előtte alkoholt fogyasztott. Az egyik legfontosabb kerékpárosok közlekedés-biztonságával foglalkozó kampány (nagyon helyesen) az előzés során a megfelelő oldaltávolság megtartására hívja fel a járművezetők figyelmét. 2014-ben összesen kilenc kerékpáros halt meg úgy, hogy járművének egy másik jármű előzés közben nekiütközött (bár több esetben is hátulról!).

47 esetben már a helyszínen a kerékpárost jelölték meg a baleset okozójának, ebből a vizsgálat során csak egy esetben állapították meg a másik jármű vezetőjének a felelősségét, nem meglepő módon sebességtúllépés miatt. 51 balesetben nem a kerékpárost jelölték meg a baleset okozójának, ebből 14 esetben megszüntették az eljárást a gépkocsivezetőkkel szemben. Összesen tehát 60 esetben állapította meg a hatóság, hogy a baleset a kerékpárosnak felróható szabályszegés miatt következett be, ami a kerékpáros halálos balesetek 61,2%-a. A KSH adatai szerint 55 esetben volt kerékpáros halálos baleset okozója, tehát 8,4%-os eltérést mutattam ki az amúgy sem kevés kerékpáros okozók számában.

2015-ben 83 kerékpáros halt meg közúti balesetben. 19 esetben a kerékpároson kívül nem volt más résztvevője a balesetnek, azaz a kerékpárosok 22,9%-ában a kerékpáros magános balesetben halt meg. Kilenc magános balesetben a kerékpáros ittas volt, ketten közülük a módszertani levél alapján súlyos fokú befolyásoltság mellett vezettek kerékpárt. Ha az összes balesetet vizsgáljuk, akkor 24 esetben állapították meg a vizsgálat során, hogy a halálos balesetben a kerékpáros úgy vezette járművét, hogy előtte alkoholt fogyasztott. 2015-ben összesen kettő kerékpáros halt meg úgy, hogy járművével egy másik jármű előzés közben nekiütközött. 53 esetben már a helyszínen a kerékpárost jelölték meg a baleset okozójának, ebből a vizsgálat során csak két esetben állapították meg a másik jármű vezetőjének a felelősségét. 30 balesetben nem a kerékpárost jelölték meg a baleset okozójának, ebből három esetben megszüntették az eljárást a gépkocsivezetőkkel szemben. Összesen tehát 54 esetben állapította meg a hatóság, hogy a baleset a kerékpárosnak felróható szabályszegés miatt következett be, ami a kerékpáros halálos balesetek 65,1%-a. A KSH adatai szerint is 54 esetben volt kerékpáros halálos baleset okozója.

A vizsgált két év adatai szerint hiba volt a KRESZ azon módosítása, hogy a kerékpár vezetőjének feltételekkel ugyan, de szabad alkoholt fogyasztani. Függetlenül attól, hogy korábban mi volt a helyzet, amíg az ittas kerékpáros balesetek száma nem csökken számottevően, nem lehet olyan engedményeket tenni, amelyek negatívan hatnak a közlekedés-biztonságra. A halálos kerékpáros balesetek adatainak elemzésének tanulsága hasonló a motorkerékpáros balesetek tanulságához. A kutatás adatai szerint a kerékpárosok közlekedés-biztonságáért a kerékpárosok tehetnék a legtöbbet, természetesen nem csökkentve ezáltal a többi közlekedő felelősségét a biztonságos közlekedésért.

2014-ben 149 balesetben 152 gyalogos halt meg közlekedési balesetben (142 balesetben 143 elhunytól kaptam adatot). 62 esetben a gyalogost jelölték meg a baleset okozójának a szemle során, csak három esetben emeltek vádat a járművezetővel szemben. 24 esetben a kutatás időpontjában még nem zárták le a nyomozást. 80 esetben a járművezetőt jelentették a baleset okozójának, 24 esetben azonban megszüntették a nyomozást. 44 esetben állapították meg, hogy a gyalogos ittas állapotban volt. 95 esetben rendelték ki műszaki szakértőt, 36 esetben állapították meg sebességtúllépést. Megvizsgáltam azokat az eseteket, ahol a szakértők 30 km/h alatti elütési sebességet állapítottak meg, hogy megtudjam, milyen esetekben halnak meg gyalogosok alacsony elütési sebességnél. Összesen 11 ilyen balesetet találtam, melyből öt esetben 80 éves, vagy annál idősebb volt az áldozat (87, 80, 80, 91, 80), egy esetben pedig 60 éves. Ha fiatalabb volt az elhunyt, két esetben autóbusz (40, 47 éves), egy esetben pedig tehergépkocsi haladt át a gyalogoson (27 éves). A maradék két esetben személygépkocsi üttötte el a gyalogost, egy alkalommal hátramenetben haladt át a gyalogoson (47 éves) a saját járműve, egy alkalommal pedig takarásból kilépő gyalogost (47 éves) üttötte el a személygépkocsi. Az alacsony sebességgel elütött gyalogosok átlagéletkora 62,4 év volt. Az eredmény megerősíti a KSH 2014-es, a közlekedési balesetben elhunyt gyalogosok életkorára vonatkozó adatokat, mely szerint a 152 gyalogos közül 57 fő 65 évnél idősebb volt, azaz a meghalt gyalogos 38 százaléka.¹⁸³

¹⁸³ Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014. 3.1.6. A balesetek következtében meghalt, megsérült személyek száma életkor és a forgalomban betöltött szerepük szerint

2015-ben 144 közlekedési balesetben 149 gyalogos halt meg közlekedési balesetben, 18 fő 60 évesnél, 47 fő pedig 65 évesnél is idősebb volt.¹⁸⁴ 53 esetben a gyalogost jelölték meg a baleset okozójának a szemle során, csak két esetben emeltek vádat a járművezetővel szemben. 91 esetben a járművezetőt jelentették a baleset okozójának, 18 esetben azonban megszüntették a nyomozást. 25 esetben állapították meg, hogy a gyalogos ittas állapotban volt. 99 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, 24 esetben állapították meg sebességtúllépést. Megvizsgáltam azokat az eseteket, ahol a szakértők 30 km/h alatti elütési sebességet állapítottak meg, hogy megtudjam, milyen esetekben halnak meg gyalogosok alacsony elütési sebességnél. Az eredmény, bár már számítottam rá, mégis megdöbbentő volt. Összesen 18 ilyen balesetet találtam, melyből egy esetben egy egyéves gyermek volt az áldozat (a nagymamájával együtt ütötték el), egy esetben pedig egy földön fekvő 43 éves ittas gyalogoson hajtott át egy autóbusz. A többi 16 esetben a gyalogosok átlagéletkora 73,3 év volt. A legidősebb elütött gyalogos 86, míg a legfiatalabb 57 éves volt. (83,74,57,86,80,79,62,57,71,75,63,84,77,74,76,76 év)

A kutatás során vizsgált években a 30 km/h sebesség alatt elütött gyalogosok főként idős gyalogosok voltak, 29 balesetből 21 esetben voltak 60 évnél idősebbek. Öt esetben pedig olyan 60 évnél fiatalabb gyalogosok haltak meg, akiken áthaladt az őket elütő jármű (busz, tehergépkocsi). Ez azt jelenti, hogy alacsony elütési sebességnél szinte kizárólag a 60 évnél idősebb gyalogosok halnak meg, a fiatalabb gyalogosok az ilyen elütéseket jó eséllyel túléltek. Kiemelt figyelmet kell tehát fordítani az idősebb gyalogosok közlekedés-biztonságára. A járművezetők képzése, valamint a közlekedés-biztonsági kampányok során a járművezetőket határozottan kell óvatosságra inteni, hogy ezzel segítsék a láthatólag idős gyalogosok közlekedését. Ezzel egy időben a gyalogosokat is az óvatos, biztonságos közlekedés szabályaira kell figyelmeztetni a kampányok során.

¹⁸⁴ Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015. 3.1.7. A balesetek következtében meghalt, megsérült személyek száma életkor és a forgalomban betöltött szerepük szerint

ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

A kutatásom során az ismertetett módszerekkel számos tudományos eredményként értékelendő következtetésre jutottam, melyeket az alábbiakban foglalom össze:

1. A kutatás során vizsgált mindkét évben igazoltam a legfontosabb hipotézisemet, hogy a Központi Statisztikai Hivatal által évente kiadott *Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv* baleseti okokra vonatkozó adatai a statisztikai adatfelvétel módszere miatt az abszolút sebességtúllépés (*előírt sebesség meg nem tartása*), mint baleseti ok tekintetében jelentősen eltérnek a halálos balesetek vizsgálata során megállapított sebességtúllépésre vonatkozó adatoktól. A KSH által megjelenített átlagos **3 százalékhoz képest a valóságban a halálos közúti közlekedési baleseteket 22 százalékban** az abszolút sebességtúllépés okozza.
2. Bizonyítottam, hogy a hibás következtetések levonására alkalmas, **a valós baleseti okokat elfedő statisztikai adatok megjelenése az adatfelvételi módszer sajátosságának** a következménye.
3. Feltártam, hogy a Rendőrségen az egyes megyék, régiók a baleseti okok kód szerinti besorolásánál **eltérő gyakorlatot** folytatnak, ami torzítja a baleseti okokra vonatkozó adatokat. Ilyen eltérő gyakorlat mutatható ki azokban a balesetekben, amelyekben az okozó jármű indokolatlanul áttér a menetirány szerinti baloldalra, és ott a szemből érkező járművel ütközik.
4. Feltártam, hogy a baleset helyszínén a helyszíni szemle során az egyes járművekre vonatkozóan gyakran **nem a balesetben résztvevő járműre állapítják meg a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó adatot**, különösen a 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsik, járműszerelvények és kerékpárok esetében. Megállapítottam, hogy ezekben az esetekben a rendőrségi eljárás során már a helyes sebességhatárokról vonatkozó adatokat használják, mind az igazságügyi

műszaki szakérőí véleményekben, mind a rendőrségi eljárást befejező határozatokba, vádiratokban.

5. Kimutattam, hogy 2014-ben és 2015-ben azokban a balesetekben, amelyekben az igazságügyi műszaki gépjárműszakértő abszolút sebességtúllépést mutatott ki, az egy balesetre jutó halálesetek száma magasabb, mint azokban a balesetekben, amelyekben nem volt sebességtúllépés. Bizonyítottam, hogy abszolút sebességtúllépés esetén **átlagosan 10 százalékkal több ember hal meg**, mint azokban a balesetekben, amelyekben nincs sebességtúllépés.
6. Feltártam, hogy a halálos közúti közlekedési balesetekben is kimutatható az a hibás járművezetői magatartás, hogy a sebességkorlátozó jelzőtáblát a járművezetők figyelmen kívül hagyják, és a jelzőtábla előtt megengedett sebességgel haladnak tovább. Az összes halálos közúti közlekedési baleset **6,5 százaléka** sebességkorlátozó jelzőtáblával szabályozott útszakaszon abszolút sebességtúllépés mellett következett be, ami az itt bekövetkezett balesetek több mint 55 százaléka.
7. Feltártam, hogy a vizsgált években a halálos közúti közlekedési balesetek során **a motorkerékpárral közlekedő járművezetők lépik túl a megengedett sebességet legnagyobb arányban, és a legnagyobb mértékben.**

ELMÉLETI ÉS GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁG

A kutatási eredményeim alapján a közúti közlekedés biztonságával foglalkozó szakemberek, kutatók árnyaltabb képet kaphatnak a halálos balesetek esetében az abszolút sebességtúllépés szerepével halálos balesetek esetében betöltött szerepét illetően.

A kutatás során feltárt adatok segítségével érthetően és objektív adatokkal alátámasztva lehet a közúti közlekedésben résztvevőket tájékoztatni az abszolút sebességtúllépés közúti közlekedés biztonságára gyakorolt hatásáról, mind a médiában, mind az oktatás során.

A kutatás a vizsgált két évben, 2014-ben és 2015-ben igazolta, hogy a sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben a lényegesen magasabb arányban van jelen, mint ami a statisztikai adatokban megjelenik. Bár a kutatás két évre vonatkozott, nyilvánvaló, hogy az arányok minden évben hasonlóak. Nem elég azonban jelen kutatás adataira támaszkodni. A folyamatok, a közlekedési balesetek statisztikai adatai változásának vizsgálatához elengedhetetlen a hosszabb távú adatgyűjtés. A Rendőrség jól működő, kiépített hálózatban gyűjti a KSH felé továbbítandó adatokat. A KSH a statisztikai évkönyv kiadásával lezárja a baleseti adatok adott évre vonatkozó adatainak gyűjtését, de **a Rendőrségnek, mint adatkezelőnek folytatnia kellene az adatgyűjtést**, az adatbázisának a vizsgálat során megállapított adatok saját adatbázisába történő kiegészítésével. A Rendőrség adatbázisát tehát ki kell egészíteni a például a vizsgálat során, a szakértői vélemény alapján megállapított, a balesetben résztvevő járművek sebességére vonatkozó adatokkal. Természetesen a KSH felé továbbított adatbázist eredetben is meg kell őrizni, hogy összehasonlítható legyen a kiegészített adatbázissal. A halálos, illetve súlyos kimenetelű balesetek esetében, amennyiben az eljárás során kirendeltek igazságügyi műszaki gépjárműszakértőt a járművek sebességének megállapítására, a szakértői vélemény beérkezésekor az adatokat továbbítani kellene az ORFK adatgyűjtést végző osztályához, ahol ezeket az adatokat is rögzíteni tudják a kiegészített adatbázisban. A kutatás során szerzett tapasztalataim alapján a balesetet követő két éven belül a szükséges szakértői vélemények már a hatóság rendelkezésére állnak, az eljárások döntő többsége pedig a balesetet követő három éven belül jogerősen befejeződik. A módosított adatbázist ezek alapján a balesetet

követő harmadik (de legfeljebb az ötödik) évben le lehetne zárni. A rendszer kiépítettsége miatt a plusz adatközlés, munkabefektetés mennyisége hamar megtérülne, mivel a Rendőrség egzakt adatbázissal rendelkezne a járművek balesetkori sebességéről, ami alapján hatékonyabban végezhetné, szervezhetné a baleset-megelőzési munkáját, a forgalomellenőrzés során a sebesség-ellenőrzéseket, vagy pusztán a rendőri jelenlétet. Nem utolsó sorban a Rendőrség az adatok segítségével pontosabb képet adhat a nyilvánosság felé a sebességtúllépés szerepéről a közlekedési balesetekben, segítve ezzel a biztonságos közlekedésre való nevelést, ami álláspontom szerint a közlekedésbiztonság növelésének legfontosabb eleme. Az adatbázisnak természetesen nyilvánosnak, a kutatók számára hozzáférhetőnek kell lennie.

A kutatási eredményeim alapján igazolható, hogy az abszolút sebességtúllépésnek milyen nagy szerepe van a balesetekben, ezért a rendőri sebesség-ellenőrzés létjogosultsága megkérdőjelezhetetlen, az a közlekedési baleset-megelőzés fontos eszköze. A feltárt adatok alapján a sebesség-ellenőrzés módszertanát újra kell gondolni, a hatékonyság növelése érdekében vissza kell térni a rejtett ellenőrzések és a nyílt ellenőrzések együttes használatához. A megállítási nélküli, objektív felelősség hatálya alá tartozó sebesség-ellenőrzések mellett gyakrabban kell élni a megállítási sebesség-ellenőrzésekkel. Fel kell tártani az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések számára „láthatatlan” szabályszegéseket. A járművezető kilétének megállapításával a közúti közlekedés számára veszélyt jelentő járművezetők kiszűrésével, az előéleti pontrendszer hatékonyságának növelésével álláspontom szerint tovább lehet javítani a közúti közlekedés biztonságát.

A sebességhatárok betartásának kikényszerítése alapvetően rendészeti feladat. A sebesség-ellenőrzés a forgalomellenőrzés kulcskérdése. Egyrészt azért, mert a közlekedési szabályok egyik alapszabályáról van szó, amelyik szabály betartatása nemcsak baleset-megelőző, hanem a kárkövetkezmény-csökkentő hatású is, másrészt – talán pont ezek miatt – a legtöbb technikai eszköz ezen ellenőrzés lefolytatásához áll rendelkezésre.¹⁸⁵ Ugyanakkor megállapítható, hogy a végzetes közúti események döntő többsége magatartáshibából fakad, ezek kiküszöbölésére – a tapasztalatok szerint – a büntetés nem elegendő. A problémát ott kell kezelni, ahol kialakult,

¹⁸⁵ MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *Forgalom-ellenőrzés*, In: Egyetemi jegyzet, NKE Szolgáltató Kft., Bp., 2015.

vagyis a sokat emlegetett emberi tényezőre kell visszatérnünk, mint a közlekedési beválás alaptényezőjére. A büntetés általában elkerülő aktivitást eredményez és a személyiség valamely részfunkcióját érinti. A valódi változás a személyiség egészét érintő pszichológiai beavatkozás lehetőségének megteremtésétől várható, mely az ember személyiségére, beállítódására, attitűdjeire koncentrálna próbálna a közlekedési résztvevőket alkalmassá tenni a közlekedésben való helyes részvételle.¹⁸⁶ A szabálykövetést, mint alapvető közlekedési attitűdöt a családban, a társadalmi szocializáció során a fejlettségi szintnek megfelelően a közoktatásban kell elsajátítani, és természetesen a járművezetők képzése, oktatása során. A közlekedők által is elfogadott, tisztelt, a biztonságos és gyors közlekedést lehetővé tevő közlekedési környezet segítené ennek az attitűdnek a kialakítását, megerősítését, megtartását. A rendőrség forgalomellenőrzési, sebességmérési munkája csak ezen feltételek megléte mellett lehet igazán hatékony és elfogadott. Kutatásom bebizonyította, hogy például a járművek sebességének megválasztásánál ez a szabálykövető magatartás nagyrészt hiányzik, ezért a közlekedés biztonságával foglalkozó kampányoknak, rendezvényeknek legfőbb célként a közúti közlekedésben a szabálykövető felelősségteljes attitűd megerősítését kell kitűzni. Társadalmi elfogadottság nélkül, pusztán rendőri eszközökkel a közlekedés biztonságát leginkább befolyásoló tényezők egyikét, az abszolút sebességtúllépést nem lehet hatékonyan alacsonyabb szintre szorítani.

¹⁸⁶ ARANYOSI Judit -MAJOR Róbert: *Kezelő jellegű intézkedések megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében*. In: Belügyi Szemle, 2005. évi 4. szám, p. 52.

Melléklet

A BALESETEKET ELŐIDÉZŐ OKOK

1. A JÁRMŰVEZETŐ HIBÁJA

11. Sebesség nem megfelelő alkalmazása (25.§ /1/; 26.§ /4/)

- 111 a jármű és a rakomány sajátosságaihoz
- 112 az útviszonyokhoz (út vonalvezetéséhez, útburkolat minőségéhez)
- 113 a forgalmi viszonyokhoz
- 114 időjárási és látási viszonyokhoz
- 115 elsőbbségadásnál (28.§ /3/)
- 116 előírt sebesség meg nem tartása (26.§ /1/ /2/ /3/ /5/; 14.§ /1/d/; 13.§ /d/; 39.§ /A 2. bek.)
- 117 egyéb

12. Előzés szabályainak megsértése (34.§ /1/)

- 120 szembejövő forgalom zavarása
- 121 előzését más jármű megkezdte
- 122 az előzés végrehajtásának akadályozása
- 123 megfelelő oldaltávolság hiánya
- 124 megelőzött jármű zavarása
- 125 kijelölt gyalogosátkelőhelyen, vagy közvetlenül előtte (34.§ /8/a/)
- 126 balra kanyarodó jármű balról történő előzése
- 127 be nem látható útkanyarban, bukkanóban
- 128 táblával jelzett előzési tilalom megszegése
- 129 egyéb

13. Elsőbbség meg nem adása (28.§ /1/ /2/)

- 131 a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére
- 132 a jobbról érkező járműnek
- 133 a szilárd burkolatú úton haladó járműnek
- 134 a villamosnak
- 135 a megkülönböztetett jelzést használó gépjárműnek
- 136 a forgalomba való bekapcsolódáskor (24.§ /1/)
- 137 gyalogosoknak kijelölt gyalogátkelőhelyen (43.§ /1/)
- 138 a gyalogosoknak kanyarodáskor
- 139 egyéb

14–15. Irányváltoztatás, haladás és bekanyarodás szabályainak megszegése (29.§; 31.§)

- 141 egyenes irányban haladó jármű forgalmának akadályozása (29.§ /1/)
- 142 szabálytalan jelzés adása, jelzés elmulasztása (29.§ /2/3/)
- 143 jobbra kis ívű, balra nagy ívű kanyarodási szabály megszegése (31.§ /3/)
- 144 villamosnak elsőbbség meg nem adása (31.§ /5/a/)
- 145 a balra kanyarodó jármű vezetője a szemben egyenesen haladó és jobbra kanyarodó járműnek nem biztosított elsőbbséget (31.§ /5/c/)
- 146 a balra kanyarodó jármű vezetője nem győződött meg a balra kanyarodás előtt, hogy előzését más jármű megkezdte-e (31.§ /6/)
- 147 az úttest bal oldalának szabálytalan igénybevétele (25.§ /2/)
- 148 nem a kijelölt forgalmi sávban való közlekedés (31.§ /1/ /2/)
- 149 forgalmi sáv szabálytalan változtatása (36.§ /4/ /5/ /7/)
- 150 követési távolság be nem tartása (27.§; 14.§ /e/)
- 151 a jármű szabálytalan (korai) indítása
- 152 szabálytalan kikerülés (35.§)
- 153 szabálytalan megfordulás (33.§)
- 154 elromlott jármű szabálytalan vontatása (57.§)
- 155 szabálytalan hátramenet (33.§)
- 156 egyéb
- 157 kerékpáros nem adott elsőbbséget (31.§ /5/ /b/)

16. Megállási kötelezettség elmulasztása

- 161 rendőr, vagy lámpa jelzésére nem állt meg (6.§; 7.§; 8.§; 9.§)
- 162 tömegközlekedési jármű megállóhelyénél nem állt meg (35.§ /2/)
- 163 kijelölt gyalogosátkelőhely előtt nem állt meg (43.§ /3/; 36.§ /6/c/)

164 sorompó, illetve fénysorompó jelzésére nem állt meg (39.§ /3/ /4/)
165 egyéb

17. Világítási szabályok megszegése (44.§; 45.§)

171 a jármű kivilágításának elmulasztása
172 vakítás reflektorral
173 egyéb

Szakirodalom

1. ARANYOSI Judit – MAJOR Róbert: *Kezelő jellegű intézkedések megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében*, In: Belügyi Szemle, 2005. évi 4. szám,
2. A. BARUYA: *Speed-Accident Relationship on European Roads*, In: 9th International Safety Conference Road Safety in Europe, Bergish Gladbach, 1998
3. BÍRÓ Gyula: *A közlekedés biztonságának javítása*. In: Belügyi Szemle 2011. évi 10. szám, Budapest
4. BLINCOE, Kate M. – JONES, Andrew P. – SAUERZAPF, Violet, – HAYNES, Robin: *Speeding drivers' attitudes and perceptions of speed cameras in rural England*. -In: Accident Analysis & Prevention Volume 38, Issue 2, March 2006.
5. BONCZ Imre: *Kutatásmódszertani alapismeretek*. In: Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs 2015, ISBN 978-963-642-826-6 http://www.etk.pte.hu/protected/OktatasiAnyagok/%21Palyazati/sport/Kutatasmodszertan_e.pdf [2017.07.28.]
6. CARSTEN, Oliver – FOWKES, Mark: *External Vehicle Speed Control: Executive Summary of Project Results*. In: Institute for Transport Studies, University of Leeds, 2000
7. CSÁNYI László: *A közúti balesetek és az emocionálisan kábelezett emberi agy kapcsolata*. In: Közlekedéstudományi Szemle, LIX. évfolyam 6. szám, 2009 december,
8. Dr. CSÚCS Andrásné – BANK Lajosné: *A gyalogosok és a járművezetők közötti konfliktusok vizsgálata*. In: Belügyi Szemle, XXIV. Évfolyam, 1; szám. 1986. január
9. DESTÉK Miklós: *A fékezési folyamat fontosabb összefüggései*. In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 2. szám, 1998.
10. ENYEDI László – Dr. FÜLÖP Ágnes – Dr. MELEGH Gábor – RADVÁNYINÉ Novotny Olga – Dr. VARGA Tibor: *Közlekedési büntetőjog*. In: HVG-Orac Lap- és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2008 ISBN 978 963 258 003 6

11. ERNYES Mihály: *A magyar rendőrség története*. In: BM Nyomda Kft., Bp. 2002.
12. FINCH, D.J. – KOMPFFNER, P. – LOCKWOOD, C.R. – MAYCOCK, G.: *Speed, Speed Limits and Accidents*. -In: Safety Research Centre Transport Research Laboratory, Crowthorne, 1994. ISSN 0968-4093
13. FLANEK Tibor: *Nyolcvanöt éve közlekedési osztág*.
<http://iho.hu/hir/nyolcvanot-eve-kozlekedesi-osztag-1109> [2017.02.12.]
14. FÜLÖP Ágnes – FÜLÖP Natasa: *Sebesség és veszélyeztetés a közutakon*. In: Rendészeti Szemle, 2008. évi 2. szám
15. Dr. FÜLÖP Ágnes – Dr. MAJOR Róbert: *A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban*. In: HVG-Orac Lap és Könyvkiadó Kft, Budapest 2010
16. Dr. FÜLÖP Ágnes – Dr. IRK Ferenc – Dr. MAJOR Róbert: *Kodifikációs javaslatok a Btk. XIII. fejezetéhez, I. rész* In: http://ujbtk.hu/wp-content/uploads/PDF_EPUB/bjk_2004-2.pdf [2017.09.23.]
17. GARBER, Nicholas J. – GADIRAU, Ravi: *Speed Variance and Its Influence on Accidents*. In: AAA FOUNDATION FOR TRAFFIC SAFETY 1988
18. GÉGÉNY István: *A kedvező változások hátterében a VÉDA rendszer áll*. In: Közlekedésbiztonsági Szemle, 2016. évi 2. szám
19. GÉGÉNY István: *A közúti közlekedésbiztonság kiemelt kockázati tényezői*. In: Baleset-megelőzés, 2009. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=178> [2017.05.15.]
20. GÉGÉNY István: *A magyarországi baleset-megelőzés rövid története az ORFK-OBV előtt*. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=671> [2016.04.03.]
21. GÉGÉNY István: *A motorkerékpáros közlekedés biztonsága*.
<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=179> [2016.04.01.]
22. GÉGÉNY István: *Öt éves az objektív felelősség*. 2013. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=681> [2017.10.26.]
23. GÉGÉNY István: *Sebességcsökkentés Franciaországban*, In: Baleset-megelőzés, <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=1349> [2018.07.26.]
24. GÉGÉNY István: *A sebességkorlátozás hatásai*. In: Közlekedésbiztonság, 2016. évi 1. szám
25. GOLDENBERG, Charles – SCHAGEN, Ingrid van : *The effects of speed enforcement with mobile radar on speed and accidents: An evaluation study on rural roads in the Dutch province Friesland*. In:

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457505001089?via%3Dihub>
[2017.10.18.]

26. HAMZA Zsolt – HÓZ Erzsébet –Dr. TÖRÖK Árpád: *M2-es autóút közúti biztonságifelülvizsgálata (KBF) 1. rész.* In:

http://epa.oszk.hu/03000/03006/00002/pdf/EPA03006_ktsz_2016_2_65-74.pdf
[2017.06.24.]

27. HOLLÓ Péter: *A közúti közlekedésbiztonság néhány aktuális kérdése,*
In: Közlekedéstudományi Szemle, 2017. LXVII. évf. 1. szám.

28. HOLLÓ Péter: *A közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókról.* In:
Közlekedésbiztonság, 2011. évi 3. szám

29. HOLLÓ Péter: *Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról.* In:
Magyar Tudomány 2008. évi 2. szám ISSN 0025-0325
<http://www.matud.iif.hu/08feb/06.html> [2015.11.10.]

30. HOLLÓ Péter: *A hazai közúti biztonság helyzete a kutató szemével.* In:
Közlekedéstudományi Intézet. <http://www.kti.hu/index.php/news/356/537/A-hazai-koezuti-biztonsag-helyzete-a-kutato-szemevel> [2015.11.11.]

31. Dr. habil. HOLLÓ Péter: *Közlekedés a XXI. században.* In: Magyar
Tudomány, 2008. évi 02. szám <http://epa.oszk.hu/00600/00691/00050/06.html>
[2017.09.09.]

32. HOLLÓ Péter – KISS Diána Sarolta: *Fókuszban a súlyos sérülések.* In:
Közlekedéstudományi Szemle, LXIV évfolyam 2. szám, 2014 április ,

33. Dr. habil HOLLÓ Péter – ZSIGMOND Olivér: *Emelt közúti sebességhatárok közlekedésbiztonsági hatásvizsgálata idősorok elemzésével.* In: Közlekedéstudományi Szemle, LV. évfolyam, 2005. 3. szám. pp. 95-105. http://real-j.mtak.hu/10766/3/Kozlekedestudomanyi_2005_03.pdf [2017.09.09.]

34. IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság helyzete nemzetközi kitekintéssel és a közlekedésrendészet továbbfejlesztésének lehetőségei, módszere.* In: Rendészeti Szemle, Tanulmányok a rendészeti stratégiához, 2010 különszám

35. IRK Ferenc: *Közlekedésbiztonsági elemzés.* In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 4. szám, 1999.

36. IRK Ferenc – KLOBUSITZKY György : *Bevezetés a közlekedési ismeretekbe.* In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 3. szám, 2000.

37. IRK Ferenc – MÓZES Sándor: *Sebességek és balesetek*. In: Rendészeti szemle, 1993. évi 8. szám
38. IRK Ferenc: *Közlekedés-biztonság és bűnözéskontroll*. In: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft, Budapest, 2003. ISBN 9632247175
39. IRK Ferenc: *A közlekedésbiztonság mint a globális világ része*. In: Belügyi Szemle, 2011. évi 10. szám, Budapest.
40. IRK Ferenc: *Közúti balesetek*, In: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1979. ISBN 9632207726
41. IRK Ferenc: *(No) speed Limit*. In: Rendészeti Szemle, 2007. évi 2. szám
42. IVÁN Gabriella – KOREN Csaba: *Lakott terület vagy külterület? Hogyan érzékelik az Úthasználók az átmeneti zónákat?* In: Közlekedéstudományi Szemle, LXIV évfolyam 2. szám, 2014. április
43. JANKÓ Domonkos: *Kedvezőtlen tendenciák Budapest közúti baleseti helyzetében(2013)*. In:, Közlekedéstudományi szemle, LXIV. évfolyam 5. szám, 2014 október,
44. JUHÁSZ János: *A motorkerékpárosok közlekedési jellemzőinek kérdőíves vizsgálata*. In: Közlekedéstudományi Szemle LXII. évfolyam 2. szám (2012)
45. KALINCSÁK István: *Baleseti oktatás szerepe és helyzete a közlekedési rendszerben. A közlekedésbiztonság elemei*. In: <http://kitt.uni-obuda.hu/mmaws/2010/eloadasok/kalincsak-i-iffk-2010-a-baleseti-okkutatasi-szerepe-es-helyzete.pdf> [2016.09.23.]
46. KEALL, MD – POVEY, LJ – FRITH, WJ. : *The relative effectiveness of a hidden versus a visible speed camera programme*. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/11204899> [2017.12.17.]
47. Nils van Lamoen: *The impacts of a reduced speed enforcement tolerance threshold on road safety outcomes*. Proceedings of the 2014 Australasian Road Safety Research, Policing & Education Conference 12 – 14 November, Grand Hyatt Melbourne
48. Lovász Győző – Pausz Ferenc: *Sebességellenőrzés módszerei, eszközei Változások az elmúlt 10 évben, jövőbeli elképzelések*. SEBESSÉGMENEDZSMENT tréning Győrben, 2014. március 28. <http://www.grsphungary.hu/doc/grsp-gyorea6.pdf> [2016.12.14.]
49. MAJOR Róbert: *Geschwindigkeitskontrolle im Dienst der Unfallprävention*, In: doc Ing Pavol Augustín CSc, JUDr Bohus Chochlík (szerk.) Prevenčiaako

nástroj na znízenie dopravnej nehodovosti. Bratislava: Akadémia Policajného zboru Bratislave, 2015. pp. 168-176. (ISBN:9788080546397)

50. MAJOR Róbert: *A közúti közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira*. PhD értekezés, PTE ÁJK DI 2009 Pécs

51. MAJOR Róbert: Az oktatás és a nevelés szerepe a közlekedésbiztonság megteremtésében, In: Hautzinger Zoltán, Verhóczki János (szerk.) Sodorvonalon, Tanulmányok Virányi Gergely 60. születésnapja tiszteletére, Budapest, MRTT, 2012.

52. MAJOR Róbert: *Közlekedésrendészet*. In: Nemzeti Közszerológati Egyetem egyetemi tankönyv, Budapest, 2016. ISBN 978-615-5527-88-3

53. MAJOR Róbert: *A közlekedésrendészet*, In: Korinek László (szerk.) *Értekezések a rendészetéről*, Nemzeti Közszerológati Egyetem Rendészettudományi Kar, Budapest, 2014.

54. MAJOR Róbert: *Újra az ittas vezetésről, avagy a jogalkotó szándéka töretlen a deliktum elleni küzdelemben*. In: Belügyi Szemle, 2014. 62. évfolyam 3. szám

55. MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *Forgalom-ellenőrzés*, In: Egyetemi jegyzet, NKE Szerológátató Kft., Bp., 2015.

56. MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *The Current Questions of Police Speed Control*, In: Magyar Rendészet 2016. évi 2 szám

57. MELEGH Gábor – NAGY Imre: *Egy gyalogoselütés vizsgálata*, In: Belügyi szemle, 1985. évi 11.szám ISSN 0133 - 6738

58. MELEGH Gábor: *Gépjárműszakértés*, In: Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft., Bp., 2004. ISBN 963 9005 66 5

59. MÉSZÁROS Gábor: *A közlekedési baleset-megelőzés rendszerének információs folyamata*. In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (szerk.) *A határrendészettől a rendészettudományig*. 332 p. Pécs: MHT Határőr Szerológstály Pécsi Szerológsoportja, 2016. pp. 239-246. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 17.) (ISBN:978-963-12-7484-4)

60. Mészáros Gábor: *A sebességtúllépés szerepe a Budapesten bekövetkezett halálos közúti balesetekben 2015-ben*, In: Orbók-Barkovics Veronika, Orbók Ákos (szerk.) *Hadtudomány és a XXI. század*. 177 p. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2017.02.22-2017.02.23. Budapest, Doktoranduszok Országos Szerológtsége

61. MÉSZÁROS Gábor: *Pest megye baleseti adatainak elemzése*. In: Hadtudományi Szemle X. évfolyam 4. szám pp. 506-523.
62. MOCSÁRI Tibor: *Az átlagsebesség-balesetszám összefüggés vizsgálata hazai számok alapján*. In: Útügyi lapok 2013. évi 1. szám
http://epa.oszk.hu/02300/02390/00001/pdf/EPA02390_utugyi_lapok_2013_1_04.pdf
[2016.12.03.]
63. MOCSÁRI Tibor: *A gépjárművek sebességének hatása a közúti közlekedés biztonságára*, doktori értekezés, 2012
64. NILSSON, Göran (2004): *Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety*. Doctoral thesis, Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund.
65. NOVOA, Ana M – PEREZ, Katherine – SANTAMARINA-RUBIO, Elena MARI-DELL’OLMO, Marc –TOBIAS, Aurelio :*Effectiveness of speed enforcement through fixed speed cameras: a time series study*.
<https://injuryprevention.bmj.com/content/16/1/12> [2018.05.04.]
66. ÖTVÖS Nándor: *A rendőrség hazai pályán, beszélgetés Papp Károly rendőr altábornaggyal*. In:Közlekedésbiztonsági Szemle, 2016. évi 2. szám
67. PARÁDI József : *A dualizmus kori magyar rendvédelem*. In: Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Preasidii Ordinis) HU XVIII. évf. (2010) 21. sz.
68. PARÁDI Ákos – PARÁDI József : *Rendvédelmünk 1867-1945* In: Magyar Rendészettudományi Társaság (Historia est magistra vitae) Bp., 2012 ISBN 963 06 0281 4
69. PARÁDI József (főszerk): *A magyar rendvédelem története*, In: Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság, Bp.
70. ELVIK, Rune: *The Power Model of the relationship between speed and road safety*. In:The Research Council of Norway,Oslo 2009 ISBN978-82-480-1001-2
71. SÁNDOR Zsolt Péter: *Az esőzés hatása a hazai autópályák forgalmi jellemzőire*. In: Közlekedéstudományi Szemle, LXIII. évfolyam 4. szám, 2013 augusztus, pp.25-35.
72. SZILÁGYI Csaba: *Információs műveletek (INFOOPS)*. In:Sereg Szemle, 2012. július Különszám, p.27.
73. TAYLOR, M C – BARUYA, A – KENNEDY, JV: *The relationship between speed and accidentson rural single-carriageway roads*. In: TRL Report TRL511, ISSN 0968-4107

74. TÁNCZOS Lászlóné: *Hatékony Közlekedésbiztonsági stratégia kialakítása*. In: Magyar Tudomány, 2008. évi 02. szám <http://www.matud.iif.hu/08feb/04.html> [2018.07.01.]
75. VARGA Ádám: *A rendőrség közlekedésbiztonsági tevékenysége*. In: Rendőrtiszti Főiskola Közlekedésrendészeti Tanszék, Módszertani füzetek 5. szám, 1999.
76. VÁRY László: *A szubjektív veszélyei a közlekedési balesetek megítélésében*. In: Belügyi Szemle, Budapest, 2004. évi 1. szám
77. WILLIS, David K.: *Speed Cameras*. -In: An Effectiveness and a Policy Review <https://static.tti.tamu.edu/tti.tamu.edu/documents/TTI-2006-4.pdf> [2017.11.15.]
78. Wilson C – Willis C – Hendrikz JK – Bellamy N: *Speed enforcement detection devices for preventing road traffic injuries (Review)*. In: 2009 The Cochrane Collaboration, Published by JohnWiley & Sons, Ltd

Egyéb források:

1. A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői. 2009. KSH Internetes kiadvány, 2010.
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/lakossagikozlekedes09.pdf> [2016.01.12.]
2. A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bíróságának 6/1998 BJE határozata
<http://kuria-birosag.hu/hu/joghat/61998-szamu-bje-hatarozat> [2017.07.11.]
3. European Commission: Common Accident Data Set
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/cadas_glossary_v_3_6.pdf [2018.07.26]
4. European Comission: EU road fatalities
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/trends_figures.pdf [2017.06.20.]
5. European Comission: Éves baleseti jelentés 2017
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/asr2017.pdf [2017.10.15.]
6. European Comission: Mobilitás és közlekedés, Közúti közlekedésbiztonság Inappropriate speed.

- https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/many_drivers_exceed_the_speed_limit/inappropriate_speed_en [2017.11.22.]
7. European Commission: Speed Enforcement
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/speed_enforcement.pdf [2017.11.28.]
 8. Eurostat Overview <http://ec.europa.eu/eurostat/about/overview> [2017.11.27.]
 9. International Transport Forum: Speed and crash risk
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding_hu
[2017.06.19.]
 10. Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési balesetek (1990–)
https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ods001.html [2017.11.13.]
 11. Központi Statisztikai Hivatal: Bemutatjuk a Központi Statisztikai Hivalt
https://www.ksh.hu/tevekenyseg_kozerdeku [2015.11.07.]
 12. Központi Statisztikai Hivatal - Módszertani dokumentáció.
http://www.ksh.hu/apps/meta.objektum?p_lang=HU&p_menu_id=110&p_ot_id=100&p_obj_id=ODS&p_session_id=61212641 [2015.11.07.]
 13. Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014. Xerox Magyarország Kft., Bp., 2015.
 14. Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2015. Xerox Magyarország Kft. Bp., 2016.
 15. KRESZ-ABC <http://www.kreszabc.hu/fogalmak.php#a1> [2016.12.14.]
 16. Miskolci Járásbíróság 51.Szpá.10.12/2016/2.szám
 17. Nemzeti Közlekedési Stratégia, Nemzeti Közlekedési Konceptió, 2013
http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Nemzeti_Kozlekedesi_Konceptio.36.pdf [2017.01.10.]
 18. ORFK OBB: Követő üzemű sebességmérés Európában <http://baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=1424> [2018.07.18.]
 19. Valletta Declaration on Road Safety, 29 March 2017 Valletta
https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf [2017.08.21.]
 20. Vision Zero: Spreading the Word About Safer Streets in SF,
<https://www.sfmta.com/blog/vision-zero-spreading-word-about-safer-streets-sf>
[2017.12.17.]

21. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2014-2016
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151209_kbap_2014_2016_1020_en.pdf [2017.01.14.]
22. LENCSÉS Csaba: Tévúton jár a rendőrség? Vezess.hu, 2016.01.12.
<https://www.vezess.hu/magazin/2016/01/12/tevuton-jar-a-rendorseg/>
[2016.11.15.]
23. KSH: Közúti gépjármű-állomány
http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_ode006b.html [2017.12.12.]
24. ORFK:hogy mindenki hazaérjen, <http://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/kozlekedesrendeszeti/hogy-mindenki-hazaerjen>
[2018.09.07.]
25. Optikai trükk a gyorshajtók ellen, <http://www.tmkronika.hu/hirek/optikai-trukk-a-gyorshajtok-ellen> [2018.09.04.]
26. VÉDA Közúti intelligens kamerahálózat <http://www.police.hu/a-rendorsegrol/europai-tamogatasok/operativ-programok/veda-kozuti-intelligens-kamerahalozat> [2016.04.04.]
27. Véda: Fix kamerák listája <http://www.police.hu/sites/default/files/lista1.pdf>
[2017.12.05.]

Jogszabályok, normák

1. Magyarország Alaptörvénye
2. 1870. évi XLII. törvénycikk a törvényhatóságokról
3. 1881. évi III. törvénycikk a közbiztonsági szolgálat megszervezéséről
4. 1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest- fővárosi rendőrségről
5. 1988. évi i. törvény a közúti közlekedésről
6. 1994. évi XXXIV. törvény a Rendőrségről
7. 2012. évi C. törvény a Büntető Törvénykönyvről
8. A m. kir. belügyminister 1897. évi 42.159. számú körrendelete valamennyi törvényhatósághoz, a kerékpárokkal való közlekedés szabályozása tárgyában
9. 17902/Fk. I. 1901. számú rendelet a székesfőváros területén két vagy több kerekű, személy- és teherszállításra szolgáló automobilokkali közlekedésre nézve

10. A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000. számú rendeletével kiadott szabályzat a gépjárművek közúti forgalmáról
11. 19 135/1926.fk. eln. számú rendelet
12. A m. kir. belügyminiszter 1926. évi 160.215. számú körrendelete, a gyermekek védelméről utcai forgalomban
13. „A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. B. M, számú rendelethe, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.
14. 1.690/1945. M. E. számú rendelethe a csendőrség feloszlátásáról és az államrendőrség megszervezéséről
15. 1.700/1945. M. E. számú rendelethe a magyar államrendőrség felállításáról
16. 274000/1949. (II. 19.) BM rendelet a rendőrség szervezetének megváltoztatása tárgyában
17. 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában
18. 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról
19. 2/1962. (IX. 29.) BM-KPM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
20. 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól
21. 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról
22. 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
23. 67/2007. (XII. 28.) IRM rendelet a Rendőrség szervei illetékességi területének megállapításáról
24. 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló
25. 2024/1972. számú MT határozat a közlekedés biztonságával kapcsolatos kormányhatározat végrehajtásáról
26. 2002/1992. Korm. határozat a közúti közlekedés biztonságáról
27. A TANÁCS 1993. november 30-i 93/704/EK HATÁROZATA a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról.

28. Országos Igazságügyi Orvostani Intézet 13. módszertani levele az alkoholos állapot és alkoholos befolyásoltság orvosszakértői vizsgálatáról és véleményezéséről
29. 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól

Publikációk:

1. MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor: *Forgalom-ellenőrzés*. In: Egyetemi jegyzet, Bp.: NKE Szolgáltató Kft., 2015.
2. MAJOR Róbert- MÉSZÁROS Gábor: *The Current Questions of Police Speed Control*. In: Magyar Rendészet 2016. évi 2 szám. pp. 131-138.
3. MAJOR Róbert – MÉSZÁROS Gábor : *Traffic Safety in Hungary*. In: doc Ing Pavol Augustín CSc, JUDr Bohus Chochlík (szerk.) *Prevenencia ako nástroj na zníženie dopravnej nehodovosti*. 190 p. Bratislava: Akadémia Policajného zboru Bratislave, 2015. pp. 161-168. (ISBN:9788080546397)
4. MÉSZÁROS Gábor: *A karos forgalomirányítás gyakorlati tapasztalatai*. In: Belügyi Szemle 2014. évi 11. szám, pp. 69-82. (2014)
5. MÉSZÁROS Gábor: *A korrupció megítélése a rendészeti pályára készülő hallgatók körébe.*, In: Magyar Rendészet 2016. évi 6. szám, pp. 79-92. (2016)
6. MÉSZÁROS Gábor: *A közlekedési baleset-megelőzés rendszerének információs folyamata*. In: Gaál Gyula, Hautzinger Zoltán (szerk.) *A határrendészettől a rendészet tudományig*. 332 p. Pécs: MHT Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoportja, 2016. pp. 239-246. (Pécsi Határőr Tudományos Közlemények; 17.) (ISBN:978-963-12-7484-4)
7. MÉSZÁROS Gábor: *A közlekedésrendészet feladata a közúti közlekedésben Rudnay Béla rendeletétől napjainkig*. –In: Belügyi Szemle 2017. évi 3. szám, -pp. 54-66. (2017)
8. MÉSZÁROS Gábor: *A közúti közlekedés energiafelhasználásának biztonsági kérdései*. In: Hadtudományi Szemle VIII. évfolyam 4.szám pp. 291-305. (2015)
9. MÉSZÁROS Gábor: *A rendészeti szakközépiskolába járó tanulók pályamotivációjának vizsgálata*. In: Magyar Rendészet 2010. évi 3-4. szám : pp. 79-92. (2016)
10. MÉSZÁROS Gábor: *A sebesség-ellenőrzés szerepe a baleset-megelőzésben*. In: Hadtudományi Szemle 11. évfolyam 2. szám, - pp. 287-301. (2018)
11. MÉSZÁROS Gábor: *A sebességtúllépés szerepe a Budapesten bekövetkezett halálos közúti balesetekben 2015-ben*. In: Orbók-Barkovics Veronika, Orbók Ákos (szerk.) *Hadtudomány és a XXI. század*. 177 p. Konferencia helye, ideje: Budapest, Magyarország, 2017.02.22-2017.02.23. Budapest: Doktoranduszok Országos Szövetsége, - pp. 113-130.

12. MÉSZÁROS Gábor: *Pest megye baleseti adatainak elemzése*. In: Hadtudományi Szemle X. évfolyam 4. szám pp. 506-523.
13. MÉSZÁROS Gábor – KUTSERA Péter: *A közlekedés igazgatása*. In: Rendészeti szakközépiskolai jegyzet, II-VIII. fejezet (2006)