

A sebességszabályozásról

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

A forrás

A WHO – az Egészségügyi Világszervezet - megjelentette a „Globális helyzetjelentés a közúti közlekedésbiztonság 2015” című kiadványát, melynek címlapja ez:



GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2015



A kiadvány itt érhető el:

[http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/file:///C:/Users/Rigo/Downloads/9789241565066_eng%20\(1\).pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/file:///C:/Users/Rigo/Downloads/9789241565066_eng%20(1).pdf)

Lehet az ebben lévő adatokat jónak, rossznak, elégnek, elégtelennek mondani, de csak ezek vannak. A WHO kiadvány alapján az alábbi táblázatot raktam össze:

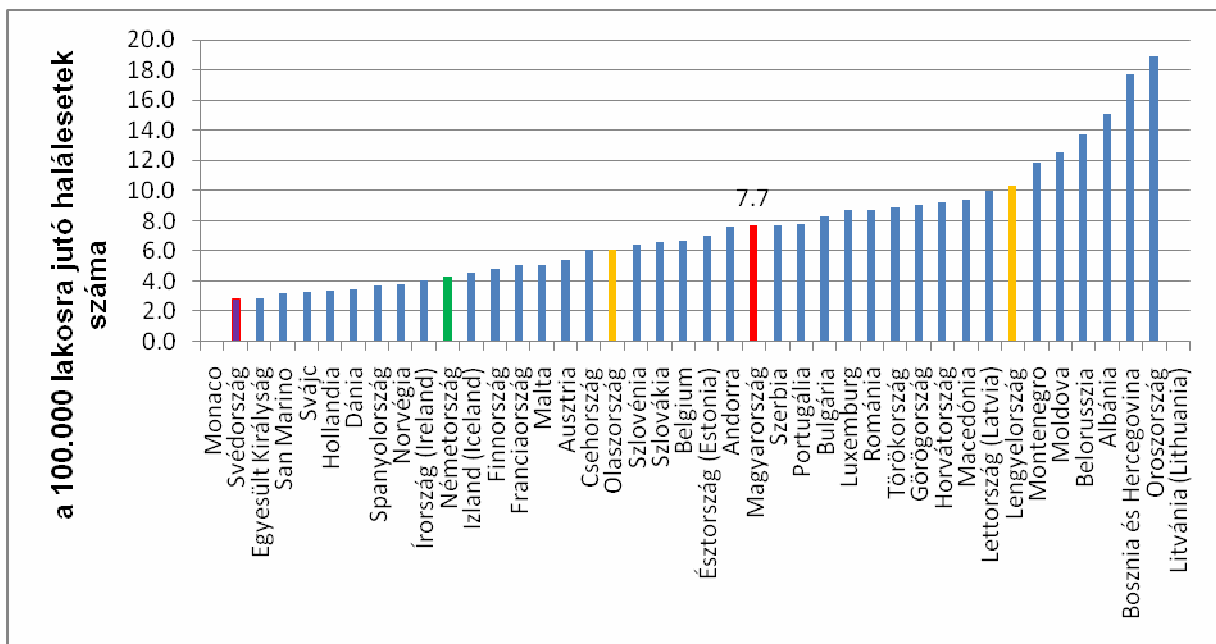
sebességhatárok - 2015.	sebességhatár			100.000 lakosra jutó halálesetek száma	GDP/fő (USA dollár)
	belterületen	külszerteleten	autópályán		
ország	km/ó	km/ó	km/ó		
Albánia	40	80	110	15,1	4710
Andorra	50	90		7,6	43110
Ausztria	50	100	130	5,4	50430
Belorusszia	60	90	110	13,7	6730
Belgium	50	90	120	6,7	46290
Bosznia és Hercegovina	50	80	130	17,7	4780

Bulgária	50	90	140	8,3	7360
Horvátország	50	90	130	9,2	13430
Csehország	50	90	130	6,1	18950
Dánia	50	80	130	3,5	61680
Észtország (Estonia)	50	90		7,0	17690
Finnország	50	80	120	4,8	48820
Franciaország	50	90	130	5,1	43460
Németország	50	100		4,3	47270
Görögország	50	90	130	9,1	22690
Magyarország	50	90	130	7,7	13260
Izland (Iceland)	50	90	100	4,6	46400
Írország (Ireland)	50	100	120	4,1	43110
Olaszország	50	90	150	6,1	35860
Lettország (Latvia)	50	90		10,0	15280
Litvánia (Lithuania)	50	90	130		14900
Luxemburg	50	90	130	8,7	69900
Malta	50	80		5,1	20980
Monaco	70			0,0	186950
Montenegro	50	80	130	11,9	7250
Hollandia	50	80	130	3,4	51060
Norvégia	50	80	100	3,8	102610
Lengyelország	50	90	140	10,3	13240
Portugália	50	90	120	7,8	21260
Moldova	50	110	110	12,5	2470
Románia	50	90	130	8,7	9060
Oroszország	60	90	110	18,9	13850
San Marino	70	70		3,2	51470
Szerbia	50	100	120	7,7	6050
Szlovákia	50	90	130	6,6	17810
Szlovénia	50	90	130	6,4	23210
Spanyolország	50	90	120	3,7	29920
Svédország	50	110	120	2,8	61760
Svájc	50	80	120	3,3	90760
Macedónia	60	80	130	9,4	4870
Törökország	50	110	120	8,9	10970
Egyesült Királyság	48	96	112	2,9	41680
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx	xxxxxxxxxxxx
Afganisztán		90		15,5	690
Ausztrália	50	100-130	100-130	5,4	65390
Brazília	80	60	110	23,4	11690
Kanada	50	50-110	80-110	6,0	52200
Közép Afrikai Köztársaság	60	110		32,4	320
Kína			120	18,8	6560
Kuba	50	90	110	7,5	5890
Kongó	60	90	120	33,2	430

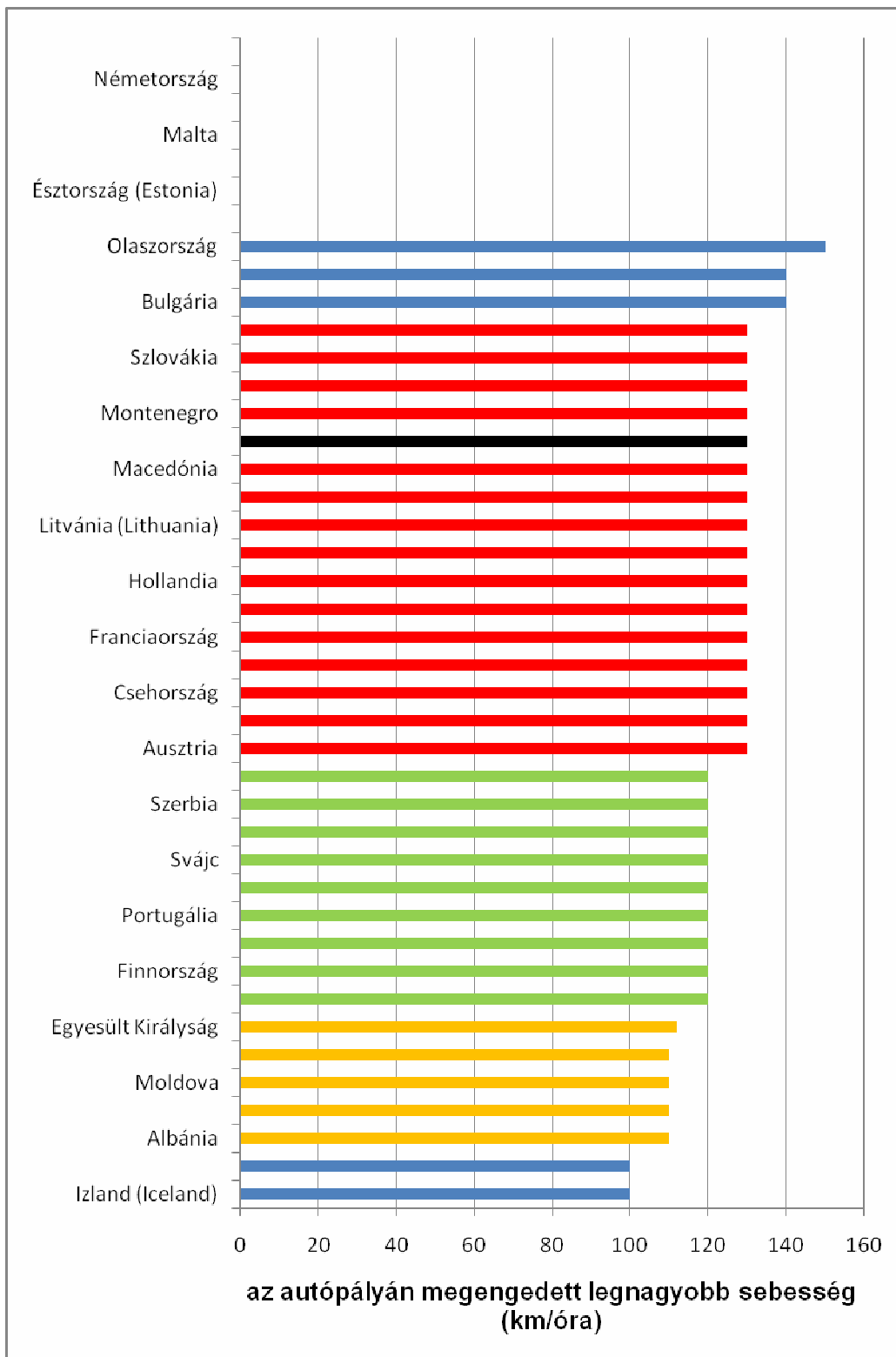
Dominika				15,3	6930
Egyiptom	60	90	100	12,8	3140
Etiópia	60	70	100	25,3	470
India				16,6	1570
Irán	60	95	125	32,1	5780
Izrael	50	80	110	3,6	33930
Japán	60	60	100	4,7	46330
Kuwait	45	80	80	18,7	45130
Libéria	40	56	72	33,7	410
Malawi	50	80	100	35,0	270
Új-Zéland	50	100	100	6,0	35550
Dél-Kórea	80	80	120	12,0	25920
Szingapur	70		90	3,6	54040
Thajföld	80	90	120	36,2	5340
USA	32-105	40-121	105-121	10,6	53470

A táblázat két részből áll. Az elejére az európai országokat tettem, a végére pedig néhány érdekességet. Tudom, hogy többféle fajlagos értéket kellene vizsgálni, de nincs most több.

Jó helyen vagyunk!

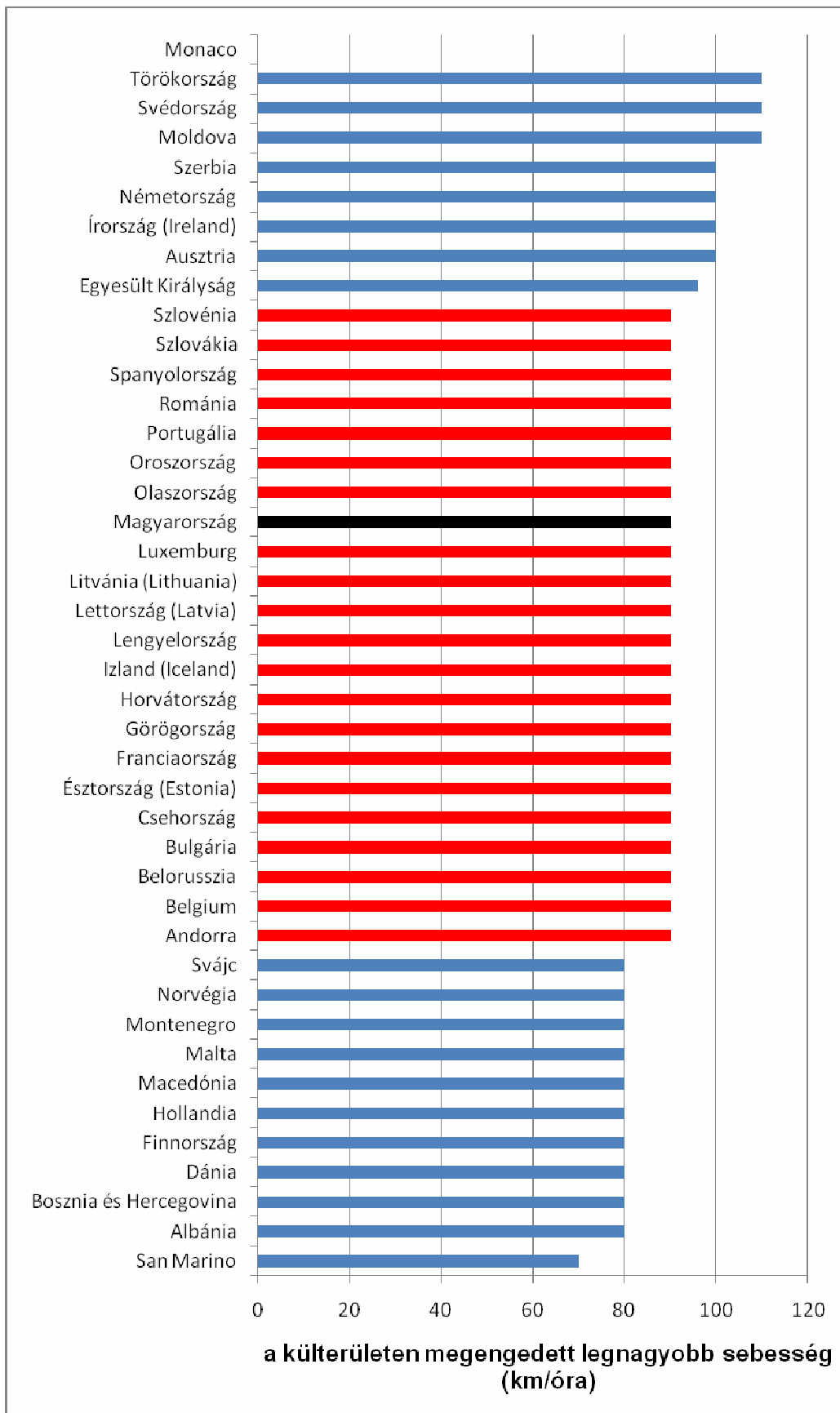


Pirossal emeltem ki Magyarországot helyét. Középen vagyunk. Innentől viszonyítás kérdése a megítélés. Ha az USA együtt tud élni egy 10,6-os értékkel, akkor a mi 7,7-esünk előkelő hely. Ha viszont a svéd 2,8-at nézzük, akkor bizony bőven van mit tenni.



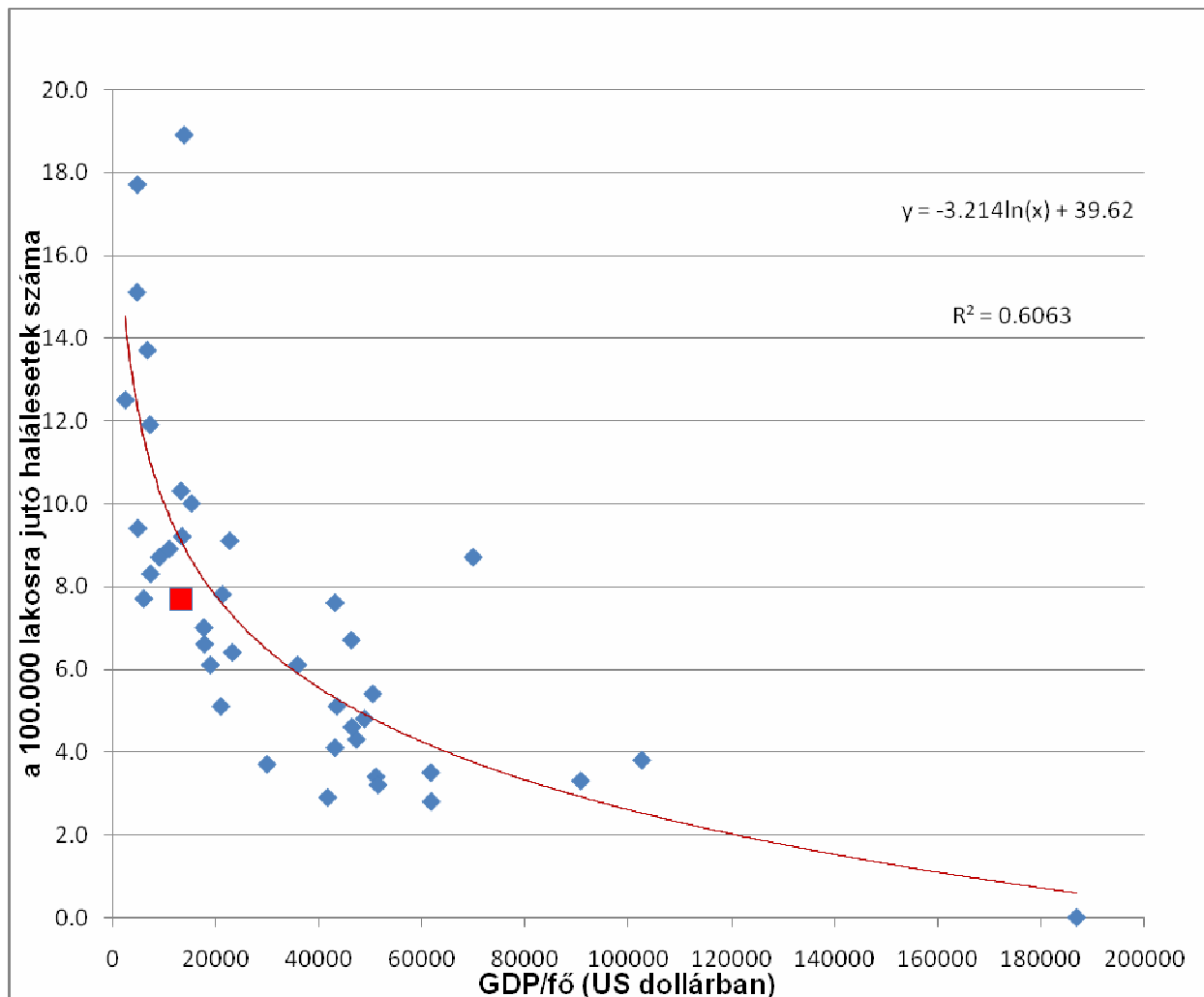
Az autópályán megengedett sebesség tekintetében azokhoz tartozunk, amelybe a legtöbb európai ország. Ez is jó hely. Azonban nem bírom ki, hogy ez az érték kisebb Svédországban, Svájcban, Finnországban, az Egyesült Királyságban, Írországban, Belgiumban, Norvégiában, Izlandon. E mellett azonban nem mennék el szótlantul. Ennek az ország-csoportnak rendkívül fontosnak kellene lenni számunkra, hiszen jobbak az útjaik, régebb óta használnak autót, és mégis! Igazolják azt is, hogy alacsonyabb autópályás sebességmaximumok esetén is van élet! És még valami: jobbak a fajlagos baleseti adataik is!

De meg kell említenem Németország, Olaszország, Bulgária és Lengyelország példáját is. Ez viszont már elbizonytalanít, hiszen a német és az olasz fajlagos érték kisebb a miénknél.

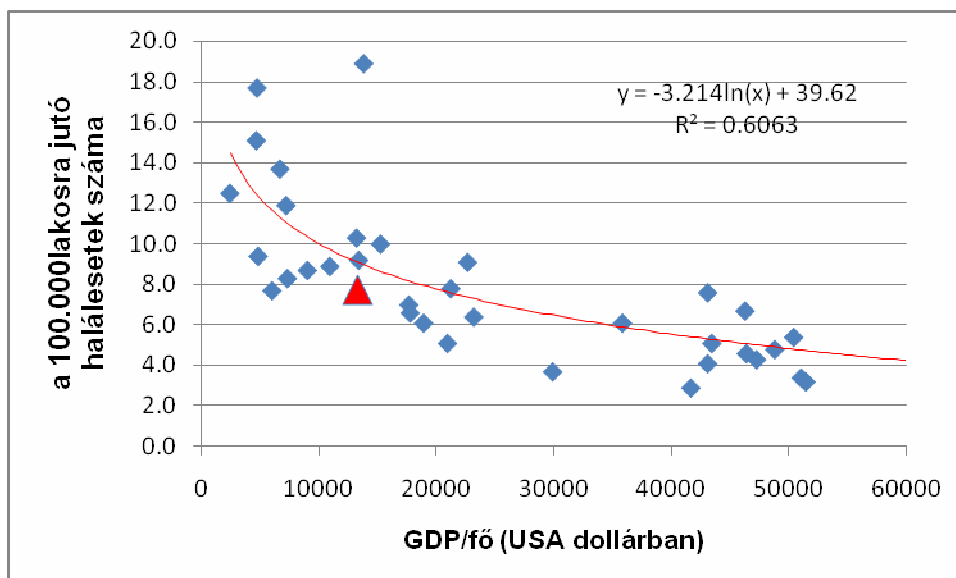


A helyzet hasonló az előbbi grafikonnál leírtakkal. Érdekes azonban ebben a kategóriában Svédország, Németország, Írország, Ausztria és az Egyesült Királyság helyzete, pontosabban a magas megengedett sebességértéke. Mintha nem lenne annyira biztos az, hogy alacsonyabb megengedett sebesség – kevesebb haláleset! Mintha lenne valami más is. A belterületi sebességmaximumot azért nem rajzoltam le országonként, mert ott egyeduralgok az 50 km/óra.

Néhány összefüggés az adatok között



Magyarország itt is jó helyen van. Helyét itt is pirossal jelöltem. Hajánál fogva előrangottnak tűnhet az összefüggés keresés, de csak ezek az adataim vannak. Nem akarom magyarázni az összefüggést, azonban érdekes a dolog, ha megnézzük a szűkebb környezetünket:



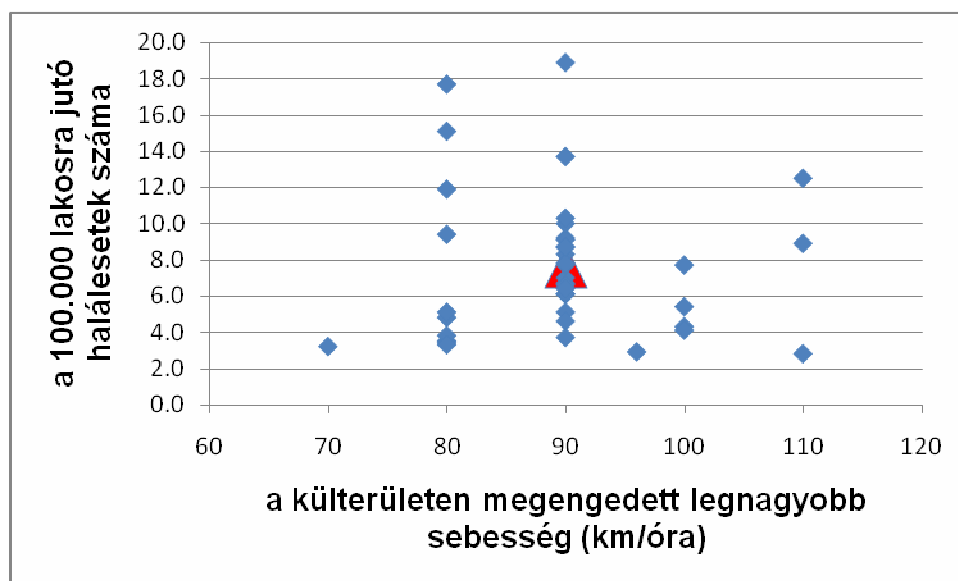
Mintha két csoport lenne!

sebességhatárok - 2015.				
ország	külterület	autópálya	100.000 lakosra jutó halálesetek száma	GDP/fő
	km/ó	km/ó		US\$
Albánia	80	110	15,1	4710
Belorusszia	90	110	13,7	6730
Bosznia és Hercegovina	80	130	17,7	4780
Bulgária	90	140	8,3	7360
Horvátország	90	130	9,2	13430
Csehország	90	130	6,1	18950
Észtország (Estonia)	90		7,0	17690
Görögország	90	130	9,1	22690
Magyarország	90	130	7,7	13260
Olaszország	90	150	6,1	35860
Lettország (Latvia)	90		10,0	15280
Litvánia (Lithuania)	90	130		14900
Malta	80		5,1	20980
Montenegro	80	130	11,9	7250
Lengyelország	90	140	10,3	13240
Portugália	90	120	7,8	21260
Moldova	110	110	12,5	2470
Románia	90	130	8,7	9060
Oroszország	90	110	18,9	13850
Szerbia	100	120	7,7	6050
Szlovákia	90	130	6,6	17810
Szlovénia	90	130	6,4	23210
Spanyolország	90	120	3,7	29920
Macedónia	80	130	9,4	4870
Törökország	110	120	8,9	10970

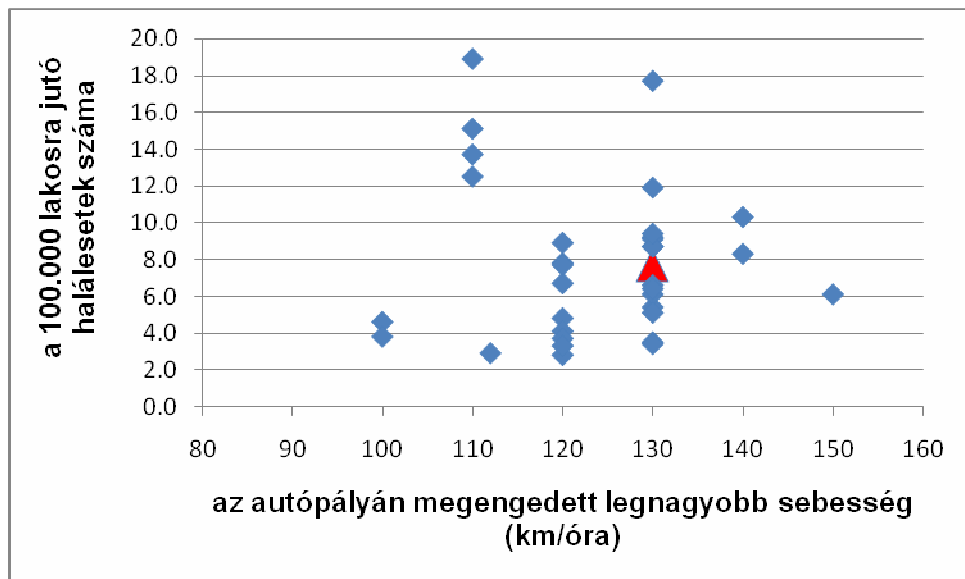
Ebben a táblázatban vannak a bal oldali pontok országai., míg ebben a jobb oldali csoport országai:

sebességhatárok - 2015.				
ország	külterület	autópálya	100.000 lakosra jutó halálesetek száma	GDP/fő
	km/ó	km/ó		US\$
Andorra	90		7,6	43110
Ausztria	100	130	5,4	50430
Belgium	90	120	6,7	46290
Dánia	80	130	3,5	61680
Finnország	80	120	4,8	48820
Franciaország	90	130	5,1	43460
Németország	100		4,3	47270
Izland (Iceland)	90	100	4,6	46400
Írország (Ireland)	100	120	4,1	43110
Luxemburg	90	130	8,7	69900
Monaco			0,0	186950
Hollandia	80	130	3,4	51060
Norvégia	80	100	3,8	102610
San Marino	70		3,2	51470
Svédország	110	120	2,8	61760
Svájc	80	120	3,3	90760
Egyesült Királyság	96	112	2,9	41680

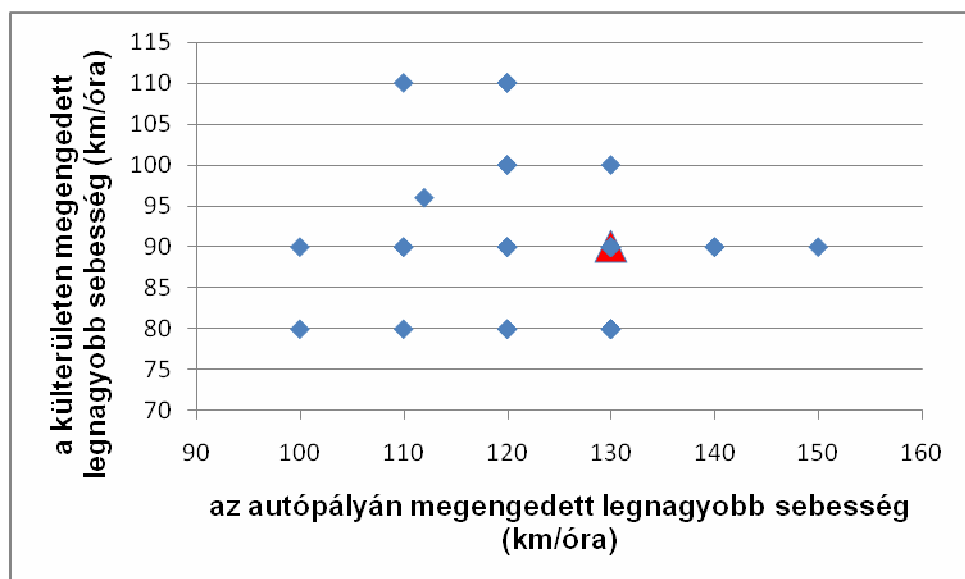
Mintha mégis lenne értelme a két változó összefüggését keresni! Sok minden benne lehet a GDP-ben.



Itt is piros a magyar pont. Látható: vannak olyan országok, melyekben alacsonyabb megengedett sebesség esetén is többen halnak meg, és vannak olyan országok is, ahol a magasabb sebesség esetén is jóval kevesebben halnak meg. Jó lenne, ha lennének védhető válaszaink a témában.



Ezen a grafikon alapján ugyanazt tudom megállapítani, mint az előbbinél, miközben a Német pont nincs is az ábrán!



Látható hogy nem egységes a világ! Szinte bármi lehet! Érdekes lehet számunkra azon országok gyakorlata, melyeknél alig tér el a két útkategória sebességszabályozása.

Az egyes országok érdekességei

Svédországot, az Egyesült Királyságot és Németországot alább részletesen tárgyalom ezért itt kihagyom.

A továbbiakban három sebességértékkel (a belterületen - a külterületi úton - és az autópályán megengedett legnagyobb sebességgel) valamint egy fajlagos baleseti értékkel, a 100.000 lakosra jutó halálesetek számával jellemzem én is az egyes országok helyzetét.

Ausztrália:

belterületen: 50, külterületen: 100-130, autópályán: 100-130! Mindez úgy egy 23 milliós országban, hogy a fajlagos értéke csak: 5,4! Ez ugyanaz, mint az 50-100-130-as Ausztria értéke! Valamit tudhatnak! Ráadásul csökken évente a balesetszámuk.

Bhután:

a kis országban csak 30-50-50 a sebességhármass, és ennek ellenére magas a fajlagos érték: 15,1, pedig itt nem is lehetnének balesetek, ha mechanikusan néznénk a jelenséget!

Brazília:

200 milliós ország, ahol a sebességhármass: 80-60-110! Nyilván lehetnek olyan szakaszok is, ahol 80 alatti a maximum a városban. Az azonban megdöbbentő, hogy külterületen csak 60-nal mehetnek. Fajl. értékük: 23,4, mely nagyon magas. Hiszen a fajlagos érték a WHO anyagában 2,8 és 35 közötti érték.

Kanada:

A 35 milliós ország fajl. értéke csak 6! Pedig belterületen 50, külterületen 50-110 km/óra, míg az autópályán pedig 80-110 km/óra a megengedett max. érték. Meglepő itt is a rugalmasság mind a külterületen, mind az autópályán!

Kína:

1,4 milliárd lélekszámú ország. Fajlagos értéke: 18,8, tehát magas. Sebességei: sem a belterületen, sem a külterületen nincs max. sebesség! Autópályán pedig csak 120. Nem tűnik logikusnak. Nagyon eltér szabályozás ez a nagy országokhoz képest is. De működik ez is! Kizárt dolog, hogy ők ezt nem látják, ha pedig igen, akkor miért hagyják így? Dicséretes azonban az, hogy az évenkénti balesetszámuk csökken.

Kuba:

50-90-100 mellett csak 7,5!

Kongó:

A viszonylag alacsony 60-90-120 ellenére is nagyon magas: 33,2 a fajl. értékük.

Dánia:

Nagyon szimpatikus 50-80-130 mellett nagyon alacsony: 3,5!!

Equador:

Furcsa sebességhármass: 50-100-90 és magas fajlagos:

Egyiptom:

60-90-100 és csak 12,8 a 82 milliós országban. Aki látta a fővárosuk közlekedését, annak első szava az őskáosz volt. Az őskáosz úgy tűnik, jó hatással van a fajlagos értékre.

Etiópia:

Az alacsony 60-70-100 ellenére rendkívül magas fajlagos:25,3! 94 milliós ország!

India:

1,3 milliárd ember él úgy, hogy semmilyen max. sebesség nincs az útjaikon, a fajl. értékük: 16,6!

Izrael:

Csak 50-80-110 és csak 3,6! A némettel teljesen szembemenő szabályozás! Mégis jobb az eredményük.

Olaszország:

50-90-150 és csak 6,1!

Japán:

60-60-100, szinte hihetetlen! A fajlagosuk pedig: 4,7. Ha hat a német autóipar, miért nem nyomja a japán döntéshozót a japán autóipar?

Kuwait:

45-80-80 és ennek ellenére 18,7!

Libéria:

40-56-72! Talán ez az egyik legalacsonyabb sebességhármas és mégis nagyon magas a fajlagos: 33,7! Az alacsony sebesség tehát önmagában kevés!

Malawi:

Csak 50-80-100 és mégis 35!!

Mexikó:

Talán a legrugalmasabbak: belterületen: **20-70**, külterületen: **20-90**, autópályán pedig **40-110**! Ebből tanulhatnánk! A fajlagos értékük: 12,3.

Hollandia:

50-80-130 és csak 3,4! Pedig kevesebb a pénzük a németeknél!

Új-Zéland:

50-100-100 és csak 6.

Lengyelország:

50-90-140 és 10,3.

Oroszország:

60-90-110 és 18,9.

Szerbia:

50-80-120 és 7,7. Csak azért mert a miénkkel azonos fajlagos, kisebb sebességgel.

Spanyolország:

50-90-120 és csak 3,7! Ez megdöbbenően jó eredmény! Ezt nem gondoltam volna.

Svájc:

50-80-120 és csak 3,3! Számunkra ez egy nagyon jó példa arra, hogy vannak még tartalékaink.

Törökország:

50-110-120 és 8,9. Svédország mellett a 2. ország, mely külterületen 110-et enged meg.

USA:

belterületen: 32-105

külterületen: 40-121

autópályán: 105-121

A fajlagos értékük: 10,6

Míntha mindenre és annak az ellentétére is lenne példa! Lázható az, hogy koránt sem egyértelmű a helyzet!

A halálesetekre kiható egyéb tényezők

Az idézett forrás kiemeli az alábbi táblázatában a kockázati tényezőket a sebességen túl. Ezek rendre:

- az alkoholos vezetés,
- a bukósisak használata,
- a biztonsági öv használata,
- a gyerekek visszatartása az autóban,
- a kábítószer használata, hatása,
- a mobil telefon használata, hatása.

Ezek itthon sem ismeretlenek, tehát ezen téren sem kell újra kitalálni a meleg vizet, de mintha még mindig nem vennénk komolyan.

Én ide tenném még a megengedett sebességek betartását és főleg a betartatását! Külterületen a 100-at betartó osztrákokkal szemben mi a 90 helyett minimum 110-zel megyünk. Bármilyen furcsa is, de az osztrák 100 ezért biztonságosabb a magyar 90-nél!

TABLE E2
Legislative criteria assessed relating to 7 risk factors

■ Risk factors ■ Criteria representing best practice ■ Additional criteria presented in the country profiles

Risk factor	Legislative criteria assessed						
Speed	National ¹ speed law in place	Speed limits on urban roads ≤ 50 km/h	Local authorities have the power to modify national speed limits	Speed limit on rural roads	Speed limits on motorways		
Drink-driving	National ¹ drink-driving law in place	Drink-driving law is based on BAC or equivalent BrAC	BAC limit for general population ≤ 0.05 g/dl	BAC limit for young/novice drivers ≤ 0.02 g/dl			
Motorcycle helmets	National ¹ motorcycle helmet law in place	Law applies to motorcycle drivers and adult passengers	Law applies to all road types	Law applies to all engine types	Law requires helmet to be properly fastened	Law requires helmet to meet a national or international standard	Law requires children to wear helmet ²
Seat-belts	National ¹ seat-belt law in place	Law applies to drivers and front seat passengers	Law applies to rear seat passengers				
Child restraints	National ¹ child restraint law in place	Law is based on age-weight-height or a combination of these factors	Law restricts children under a certain age-height from sitting in front seat				
Drug driving	National ¹ drug driving law in place						
Mobile phones	National ¹ law on mobile phone while driving is in place	Law applies to hand-held phones	Law applies to hands-free phones				

¹ Or, in countries where laws are set at subnational level, where 80% of subnational entities meet selected criteria.

² For children who are legally allowed to ride as passengers.

A javaslataim:

1. Minél előbb meg kellene ismernünk **a német sebességszabályozást**. Ők nagyon kilógnak a saját szabályozásukkal az európai környezetből, hiszen egyrészt az autópályáikon nincs meghatározva egységesen a sebességmaximum, másrészt a külterületi útjaikon 100 km/óra sebességmaximum!

Jó lenne tudni, hogy ez az autópályás hálózatuk hány százalékát érinti. Mégis jobb a fajlagos értékük, mint a miénk.

Lehet-e szerepe annak, hogy a német hálózaton belül magas az autópályák aránya?

Én nem tudom figyelmen kívül hagyni a német szabályozásra hatható nagy autógyárak hatását sem. Hiszen nem sok értelme lenne Audit, BMW-t, Porsche-t, Mercedes-t gyártani, ha alacsony lenne a megengedett sebesség.

Ami miatt érdekes a dolog: mindezek ellenére a miénknél alacsonyabb a fajlagos baleseti értékük. Miért és hogyan?

Sokáig azt hittem, hogy a biztosítók esetleg extrém sportbalesetként kezelik a gyorsajtás miatti baleseteket, haláleseteket és ezek költségét kisebb mértékben finanszírozzák?

Nem hiszem, hogy ez az adatuk is hamis.

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

A német gyakorlat megismeréséhez nem kellene tömegek! A KTE német társszervezete segíthetne megtalálni azt a néhány német specialistát, akik felvilágosíthatnának bennünket. Beutaztatási költségekre forrást szponzor vagy pályázati út a lehetséges.

2. Nagyon fontos lenne minél előbb még jobban **megismerni Svédország és az Egyesült Királyság gyakorlatát**, szemléletét, céljait, igyekezetét, hiszen ők az éllovasok, a legjobbak. Adataik jobbak még a németnél is! Nem kellene már a németeket majmolnunk.

A svéd és az angol gyakorlat megismeréséhez sem kellene tömegek! A KTE svéd és angol társszervezete segíthetne megtalálni azt a néhány specialistát, akik felvilágosíthatnának bennünket. Beutaztatási költségekre forrást szponzor vagy pályázati út a lehetséges.

3. Az előbbieket UTÁN hazai sebességszabályozási konferenciát kellene tartani, melyet követően rögzíthető lenne egy védhető program, melynek be nem tartása miatt megjelölhető lennének az esetleg gáncsolódó, szabotáló felelősök is.
Ez már lehetne ún. nagyrendezvény.
4. A KTE mindhárom előbbi pontban kezdeményező lehetne, mint talán az egyik valóban civil és szakmai szervezet, mely a helyét keresi ebben a változó világban.

Szeged, 2015. november 18.