

MÉSZÁROS GÁBOR

Sebességhatárok és baleseti statisztikák az Európai Unióban¹

Az abszolút sebességtúllépés, azaz a gyorsajtás jelentősen növeli a baleseti kockázatot, emellett baleset esetén növeli a súlyos, illetve halálos sérülések valószínűségét. A gyorsajtás a legnagyobb közúti biztonsági problémák egyike a sebességtúllépés, az ittas vezetés és a passzív biztonsági eszközök használata mellett.²

A közlekedés biztonságára azonban számos tényező hat az említett hármason kívül, ilyen az időjárás, az úthálózat kiépítettsége, minősége, a járműállomány összetétele, életkora, a forgalom sűrűsége, a futásteljesítmény. Ezek a tényezők, paraméterek folyamatosan változnak, és együttesen hatnak a közlekedésbiztonságra. „A közlekedésbiztonság nem csak a statisztikai mutatók alapján határozható meg, hanem a közlekedésben résztvevők közérzete alapján is jellemezhető.”³ Ezért nehéz csak egy mutató alapján vizsgálni, hogy a változása miként hat a biztonságra, azonban abban minden kutató egyetért, hogy a közlekedés biztonsága és a sebesség között van összefüggés. A forgalomszervezés során a szakemberek meghatározzák azt a sebességet, amellyel az egyes járművekkel biztonságosan lehet közlekedni. Szem előtt kell tartani azt az elvet, hogy a biztonság és a zavartalanság mellett a forgalom gyorsasága is fontos eleme a forgalomszervezés által kialakított forgalmi rendnek. Az Európai Bizottság adatai szerint a gépjárművezetők nem tisztelik a forgalomszervezés által megállapított sebességet, mintegy negyven-ötven százalékuk hajt a megengedett sebességnél gyorsabban, tíz-húsz százalékuk pedig több mint óránként tíz kilométerrel lépi túl a sebességkorlátozást.⁴ Ennek egyik oka lehet, ha a közlekedők szerint a megállapított sebességhatár indokolatlanul alacsony. Ez a közlekedők részéről többnyire szubjektív vélemény, de az ille-

¹ A tanulmány a KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15-2016-00001 azonosítószámú, *A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés* elnevezésű kiemelt projekt keretében működtetett *Concha Győző Doktori Program* keretében, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem felkérésére készült.

² Gégyény István: A közúti közlekedésbiztonság kiemelt kockázati tényezői. *Baleset-megelőzés*, 2009. <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=178>

³ Aranyos Judit – Major Róbert: Kezelő jellegű intézkedés megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében. *Belügyi Szemle*, 2005/4., 39. o.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding_hu

tő ez alapján fogja megválasztani a haladási sebességét. A biztonságot szem előtt tartva emiatt kerülni kell a túlzottan alacsony sebességhatár megállapítását. Azt azonban, hogy mi a túlzottan alacsony, kutatásoknak, elemzéseknek kell megelőzniük, nem elég pusztán a közlekedők elégedetlensége.

Az ellenőrzések szerepe a sebességhatárok esetében

A kialakított sebességhatárok akkor érik el céljukat, ha azokat a közlekedők betartják, a szabálytalankodókkal pedig betartatják. Ez a céljuk a rendőrség által végzett rendszeres sebesség-ellenőrzéseknek. Az ellenőrzés hatékonysága, a tettenérés esélyének növelése a sebesség-ellenőrzés módszereitől is függ. Az utak mellett 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 sebességellenőrzés a közlekedésbiztonság megteremtésének alappillére lehet*”⁵. A fix ellenőrzések úgy változtatják meg a közlekedők közlekedési szokásait a sebesség megválasztásában, hogy csak a jól ismert ellenőrzési pontoknál kell betartaniuk a sebességhatárokat, a többi helyen ellenőrzés hiányában azt tesznek, amit akarnak.⁶ Az unió több tagállamában is használják a rejtett ellenőrzést (Németországban például kukákba rejtett kamerákkal), de más módszereket is alkalmaznak, amilyen például a szakaszokon történő sebesség-ellenőrzés.

A fő kérdés továbbra is az, meg lehet-e győzni a közlekedőket, hogy a sebességhatárok, korlátozások az ő biztonságukat szolgálják. Az önkéntes jogkövetés, a megfelelő közlekedési morál kialakításához szükség van annak igazolására, hogy a közlekedésbiztonság és a sebesség között szoros összefüggés van. Ennek fontos eleme a Nilsson-féle Power-modell, amely a sebességhatárok változása és a halálos baleset közötti összefüggést a következők szerint írja le: a halálos balesetek változtatás utáni száma = a halálos balesetek változtatás előtti számának és az átlagsebesség-változás negyedik hatványának szorzatával.⁷

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

5 Major, Róbert: Geschwindigkeitskontrolle im Dienst der Unfallprävention. In: Pavol Augustín – Bohus Chochlík (eds.): Prevenciaako nástroj na znízenie dopravnej nehodovosti. Akadémia Policajného zboru Bratislava, Bratislava, 2015, p. 177.

6 Major Róbert – Mészáros Gábor: The Current Questions of Police Speed Control. Magyar Rendészet, 2016/2., 131–138. o.

7 Göran Nilsson: Traffic Safety Dimensions and the Power Model to the Effect of Speed on Safety. Lund, 2004

Norvégiában a modell felülvizsgálatakor már azt állapították meg, hogy a modell alábecsüli a sebesség hatását a halálos balesetknél, bár eltérő mértékben lakott területen belül, illetve kívül. A változás függ a kezdősebességtől, 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 nagyobb sebességhez nagyobb hibázási lehetőség párosul, a járművezetők egyéni preferenciái pedig eltérők a biztonságos közlekedési sebességet illetően. A kutatás arra jutott, hogy 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 sebességváltozás és a közlekedésbiztonság változása közötti kapcsolatnak.⁸

A Magyarországon elvégzett kutatás szintén igazolta a modell létjogosultságát, bár hazánkban a halálesetek számának változása a lakott területen belüli sebességváltoztatásra volt érzékenyebb.⁹

Az uniós sebességhatárok

Az Európai Unió tagállamaiban nem egységes a járművekre vonatkozó megengedett legnagyobb sebesség. Törekvések vannak arra, hogy bizonyos járműveknél uniós szinten 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 szerint már nemcsak az N3 kategóriájú nehéz tehergépjárműveket kell ellátni sebességkorlátozó készülékkel, hanem az M2 kategóriájú, az öt tonnánál nagyobb, de legfeljebb tíz tonna legnagyobb tömegű M3 kategóriájú és az N2 kategóriájú járműveket is.¹⁰ Az áruszállításban az egyik legfontosabb tényező, hogy az áru

⁸ Rune Elvik: The Power Model of the relationship between speed and road safety. The Research Council of Norway, Oslo, 2009

⁹ Mocsári Tibor: Az átlagsebesség-balesetszám összefüggés vizsgálata hazai számok alapján. Útügyi Lapok, 2013/1. http://epa.oszk.hu/02300/02390/00001/pdf/EPA02390_utugyi_lapok_2013_1_04.pdf

¹⁰ A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet 2. § (9) b) M2 járműkategória: legfeljebb 5 t megengedett legnagyobb össztömegű autóbuszok, c) 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

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 nemcsak hogy bőven az adott útra megengedett legnagyobb sebesség felett közlekednek, hanem a sebességkorlátozó készülékre beállított érték felett is.

A közlekedéssel foglalkozó miniszterek részvételével 2017-ben, Máltán tartott közlekedésbiztonsággal kapcsolatos találkozó nyomán kiadtak egy deklarációt, amelynek egyik fontos megállapítása, hogy a gyorsajtás, az ittas vagy drogos állapotban történő vezetés mellett a vezetésre alkalmatlan állapot, a fáradtság is a balesetek egyik fő oka az unióban. Hangsúlyozták, hogy azokon a kiemelt kockázatú helyeken, ahol emberek dolgoznak, játszanak, kerékpároznak, a megengedett sebességet 30 km/h-ra kell csökkenteni.¹¹ Ez nem véletlen, hiszen a kutatások szerint 50 km/h feletti elütési sebesség esetén gyakorlatilag száz százalék a fej- és medencesérülés esélye, mert ekkor a gyalogos az elütés következtében eléri a jármű (személygépkocsi) szélvédőjét, és általában a fejsérülések következményei a legsúlyosabbak. Ezek a sérülések 30 km/h sebességnél jóval kisebb valószínűséggel következnek be.¹²

A tagállamok helyzete jelentősen különbözik nemcsak az úthálózat kiépítettségében, a járműállományban, de a közlekedésbiztonság terén is. Felvetődik azonban a kérdés, hogy ezeken a tényezőken kívül pusztán a sebességekre vonatkozó eltérő szabályozások és a baleseti adatok között felfedezhető-e bármilyen összefüggés.

A közlekedésbiztonság legfontosabb mutatója a közlekedési balesetekben elhunytak száma. Az összehasonlíthatóság érdekében a közúti balesetben elhunytak egymillió lakosra vetített számát teszik közzé az Európai Unióban. Ezzel összehasonlíthatóvá válik az egyes tagállamok közlekedésbiztonsági helyzete. Ezért azt vizsgáltam, hogy a közlekedési balesetben elhunytak egymillió lakosra vetített száma (ezt használtam közlekedésbiztonsági mutatóként) és a tagállamban megengedett legnagyobb sebesség között kimutatható-e összefüggés. Annak ellenére, hogy az egyes országokra eltérő úthálózat, járműállomány, ellenőrzési eszközök, módszerek jellemzők, a Power-modell alapján az a hipotézis, hogy van összefüggés a megengedett sebességek és a

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 [...]"

11 Valletta Declaration on Road Safety. 29 March 2017

12 Melegh Gábor: Gépjárműszakértés. Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2004, 201. o.

közlekedésbiztonsági mutató között, tehát az alacsonyabb sebességhatárok alacsonyabb halálozási rátához vezetnek.

Az uniós célok és azok teljesülése

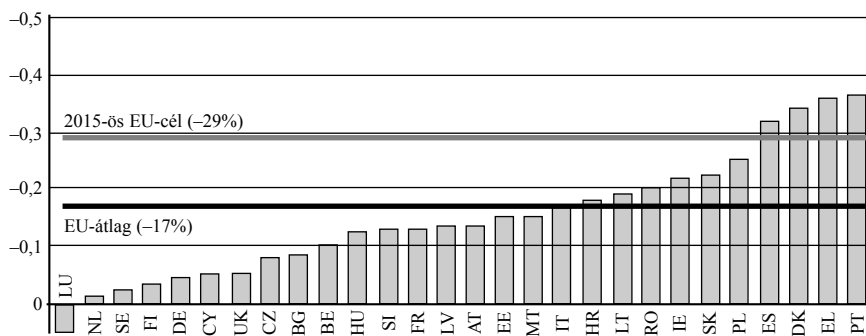
Az uniós *Fehér könyv* a 2010 és 2020 közötti időszakra a közúti balesetben meghaltak számának feleződését irányozta elő. Ezt 2015-ig 29 százalékos csökkenéssel tartja elérhetőnek. Sajnos ez nem következett be, a csökkenés átlaga az unióban 17 százalék volt, elsősorban a 2014-es és 2015-ös megtorpanás miatt. A csökkenés 2016-ban folytatódott, a 2015-ös évhez képest 2,3 százalékkal. Az unióban közlekedési balesetekben elhunytak száma 2001-ben, illetve 2010 és 2016 között a következőképpen alakult (*1. számú táblázat*).

Az egyes tagállamok csökkenési arányait mutató *1. számú ábrán* látható, hogy a tervezett mérséklődést négy tagállam érte el. Bár igaz, hogy a jobb közlekedésbiztonsági helyzetben lévő országokban, ahol alacsony az egymillió lakosra jutó közlekedési balesetben elhunytak száma (az uniós átlag 51 fő), nehezebb még jobb eredményt elérni, mégis két ország, Dánia (egymillió lakoson-

1. számú táblázat
Az Európai Unióban közlekedési balesetben meghaltak száma (fő)

Év	2001	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Halottak száma	54 900	31 500	30 700	28 243	26 000	26 000	26 100	25 100

1. számú ábra
Az Európai Unióban közlekedési balesetben meghaltak számának változása



Forrás:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/trends_figures.pdf

ként 33 fő; 30 százalék) és Spanyolország (35 fő; 32) a legnagyobb csökkenést elérő országok között van. Az uniós átlag alatt lévő országok közül Görögország (72 fő; 36 százalék) és Portugália (59 fő; 37) érte el a csökkenés tervezett mértékét. Az apadás mértéke jellemzően a jobb közlekedésbiztonsági országokban nem érte el a tervezett mértéket, és lehúzta az uniós átlagot. Meg kell azonban jegyezni, hogy a tagállamok lakosságának és az elhunytaknak a számát ennél az összesítésnél nem arányosították, azaz a legrosszabbul teljesítő Luxemburg esetében 2010-ben 32-en haltak meg, 2015-ben 36-an (+4), ami 13 százalékos növekedés, a legjobban teljesítő Portugáliában 2010-ben 937-en, 2015-ben pedig 593-an (-344), ami 37 százalékos javulás. Az elhunytak számának mérséklésében Lengyelország járt az élen, a 25 százalékos csökkenéssel: 2010-ben 3908-an, 2015-ben 2938-an, azaz 970-nel kevesebben haltak meg.

A sebességhatárok és a baleseti adatok összehasonlítása

Az áttekinthetőség és összehasonlíthatóság kedvéért az elemzésben szereplő adatokat táblázatba szerkesztettem.

Az egyes országok esetében a sebességhatárokat sajnos különböző kategóriákra más-más bontásban adták meg, ezért a sebességre vonatkozó adatokat egyszerűsítve, az összehasonlítható főbb járműkategóriákban jelenítettem meg.

A sebességadatok alapját az Európai Bizottságnak a tagállamok közlésein nyugvó számok adták¹³. A lakosságra, a közlekedési balesetben elhunytak adataira, az egymillió lakosra vetített halottak számát¹⁴ az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (*European Transport Safety Council*) adatai alapján adtam meg. A motorizációs rátára (ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, EU-átlag 480)¹⁵ és az autópályák hosszára¹⁶ vonatkozó adatokat a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) adatai alapján ábrázoltam.

A közlekedési balesetekben meghaltak számának és az egymillió lakosra vetített halottak számának százalékos változása között egyes országoknál eltérés tapasztalható, ez többnyire a lakosság számának eltéréseivel magyarázható. Ez például Málta esetében azt jelenti, hogy 2010-ben a 414 027 lakosból 15-en haltak meg közúti balesetben, ez egymillió főre vetítve 36; 2015-ben 11-en haltak meg a 429 300-ból, ami egymillió lakosra vetítve 26 ember. Míg

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm

¹⁴ etsc.eu/wp-content/uploads/Background-tables-Final.xlsx

¹⁵ https://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/tsdpc340.html

¹⁶ https://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/ttr00002.html

tehát a halottak száma 15, addig az egymillió lakosra vetített halottaké 28 százalékkal csökkent.

Fontos lehetett volna még az egymillió járműkilométerre jutó halottak számának vizsgálata, de mivel erre vonatkozóan tizenegy tagállam nem adott meg adatot, ezért ezt nem vizsgáltam.

A megengedett legnagyobb sebességeket a Magyarországon lévő sebességhatárokkal hasonlítom össze (2. számú táblázat), ezáltal képet kaphatunk arról, hol tartunk jelenleg a közlekedésbiztonság területén (18. hely az unióban). Az egymillió főre vetített közlekedési balesetben elhunytak számát tekintve Málta van a legkedvezőbb helyzetben: egymillió lakosonként 26 fő (3. számú táblázat). A motorizációs ráta a kisebb országok esetében jellemzően magas, ez igaz Máltára is. Megállapítható, hogy a magyarországiakhoz képest alacsonyabb sebességhatárok mellett csekély a közlekedési balesetben elhunytak száma is (1. hely).

2. számú táblázat
Magyarország adatai

Ország: Magyarország Terület: 93 036 km ² Lakosság: 9 849 000 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsi száma: 325 db Autópályák hossza: 1883 km (49 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	74	66	-11		740	647	-13		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		110		130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		70		70		80	
Autóbusz		50		70		70		80/100	

3. számú táblázat
Málta adatai

Ország: Málta Terület: 316 km ² Lakosság: 429 300 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsi száma: 664 db Autópályák hossza: –							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	36	26	-28		13	11	-15		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		80		–		–	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		40		60		–		–	
Autóbusz		40		60		–		–	

Svédországban (4. számú táblázat) négy és félszer nagyobb területen annyian laknak, mint hazánkban, a svédek motorizációs rátája átlagos, autópályahálózata háromszáz kilométerrel hosszabb a miénknél. A személygépkocsik lakott területen kívül 70 km/h-val, autópályán pedig 110 km/h-val mehetnek. A tehergépkocsik autóúton és autópályán gyorsabban, az autóbuszok autóúton gyorsabban, autópályán lassabban haladhatnak, mint Magyarországon. Lakott területen belül gyakran 30 km/h a megengedett sebesség, a városok közelében pedig autópályán is 90 km/h-ra korlátozzák a sebességet. Málta után a legjobb közlekedésbiztonsági mutató jellemzi az EU-ban (2. hely), Európában még Norvégia előzi meg (millió lakosonként 23 fő).

A következő tagállam az Egyesült Királyság, amelyben egymillió lakosonként 28 emberre jut egy baleset (5. számú táblázat). Területe 244 820 négyzetkilométer, amelyen 65,1 millióan élnek. Az autópályák hossza 3768 km (Nagy-Britanniaként szerepel az Eustatban), ezer főre 463 személygépkocsi jut. Összességében lakott területen kívül személygépkocsira, motorke-

4. számú táblázat
Svédország adatai

Ország: Svédország Terület: 450 295 km ² Lakosság: 9 747 400 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 474 db Autópályák hossza: 2119 km (212 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	28	27	-4		266	259	-3
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	50		70		110		110
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	50		70		90		90
Autóbusz	50		70		90		90

5. számú táblázat
Az Egyesült Királyság adatai

Ország: Egyesült Királyság Terület: 244 820 km ² Lakosság: 64 767 100 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 463 db Autópályák hossza: 3768 km (64 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	30	29	-4		1905	1806	-5
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	48		96		112		112
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	48		80		96		96
Autóbusz	48		80		112		112

rékpárra, 3,5 tonna alatti tehergépkocsira kismértékben magasabb a megengedett legnagyobb sebesség, mint Magyarországon, autópályán alacsonyabb, több esetben az eltérés minimális. A nehéz tehergépkocsik (7,5 tonna felett), buszok esetében általában a gyorsabb haladás engedélyezett. A személygépkocsik és motorkerékpárok autópályán megengedett alacsonyabb, a lakott területen kívül minden járműre és helyre magasabb, a lakott területen minimálisan kisebb megengedett sebesség mellett az Egyesült Királyság közlekedésbiztonsági helyzete lényegesen jobb, mint a magyarországi, és jobb, mint az uniós átlag (3. hely).

Dánia lakossága több mint négymillióval kevesebb Magyarországnál, területe pedig kevesebb, mint a fele. Motorizációs rátája az unió átlagánál kisebb (2008-as adat), területéhez képest arányaiban több autópályával, ahol a személygépkocsiknak 130 km/h a megengedett sebesség ugyan, de sok helyen ezt 110 km/h-ra mérséklék (6. számú táblázat). Személygépkocsival lakott területen kívül csak legfeljebb 80 km/h-val lehet menni, a többi sebességhatár szinte mindenhol megegyezik az itthon megszokottal, a közlekedésbiztonság pedig lényegesen jobb, mint nálunk (4. hely).

6. számú táblázat

Dánia adatai

Ország: Dánia Terület: 43 094 km ² Lakosság: 5 659 700 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 468 db (2010-es adat) Autópályák hossza: 1128 km (2008-as adat) (38 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	46	30	-35		255	178	-30
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	50		80		110		130
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	50		70		80		80
Autóbusz	50		80		80		80

Írországban feleannyian élnek, mint Magyarországon, kétharmadnyi területen, közepes motorizációs rátával, kevés autópályával (7. számú táblázat). Lakott területen belül 50 km/h a megengedett legnagyobb sebesség, a személygépkocsik lakott területen és autópályán az itthon megszokottnál kevesebbel mehetnek, a tehergépkocsik és buszok viszont többel. A közlekedésbiztonsági helyzet a magyarnál kedvezőbb (5. hely).

Spanyolország több mint ötször nagyobb, mint Magyarország, négy és félszer annyi lakossal, átlagos motorizációs rátával, sok autópályával (8. számú táblázat). A lakott területen kívüli sebesség az úttest szélességétől is függ,

de a személygépkocsik autópályán és autóúton is lassabban hajthatnak, mint itthon. Lakott területen 2014 óta¹⁷ a közlekedési kockázatok függvényében az általános 50 km/h helyett 30 km/h-ra is csökkenthetik a sebességet. Spanyolország szintén élen jár a közlekedési balesetben 2010 és 2015 között elhunytak számának csökkenése tekintetében. Az alacsonyabb megengedett sebesség mellett a közlekedésbiztonsági mutatója is jobb, mint a magyar (6. hely).

Hollandia közel 17 millió lakosa körülbelül félmagyarországnyi területen él, átlagos a motorizációs rátája, az uniós tagállamok között ott a legsűrűbb az autópálya-hálózat (9. számú táblázat). A személygépkocsik lakott területen kívül és autóúton (főút) is kevesebbel mehetnek, mint nálunk (–10 km/h), a tehergépkocsik és autóbuszok viszont ugyanott ugyanennyivel gyorsabban

7. számú táblázat

Írország adatai

Ország: Írország Terület: 70 273 km ² Lakosság: 4 625 900 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 436 db Autópályák hossza: 916 km (76 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	47	36	–22		212	166	–22
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	50		80		120		120
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	50		80		90		90
Autóbusz	50		80		100		100

8. számú táblázat

Spanyolország adatai

Ország: Spanyolország Terület: 504 782 km ² Lakosság: 46 439 900 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 481 db Autópályák hossza: 15 336 km (32 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	53	36	–32		2479	1689	–32
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	50		70/90		100		120
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	50		70		80		90
Autóbusz	50		80		90		100

¹⁷ Gégény István: Új sebességhatárok Spanyolországban. 2014.
<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=905>

haladhatnak.¹⁸ Hollandia közlekedésbiztonsági mutatója lényegesen jobb, mint a magyar (7. hely).

Németország a legnagyobb lélekszámú tagállam, kiemelkedő motorizációs rátával, a területéhez képest is sok autópályával (10. számú táblázat). A sebességhatárok a lakott területen kívül általában magasabbak az itthon megszokottnál, az autópályán a személygépkocsiknak csak ajánlott a 130 km/h. Viszont baleset esetén a 130 km/h felett közlekedőkre fokozott felelősség hárul, illetve csak bizonyos kiépítettség mellett lehet gyorsabban haladni, egyéb esetekben táblával szabályozzák a sebességet. Lakott területen kívül is gyorsabban lehet menni, mint a magyar utakon, de 7,5 tonna felett a tehergépkocsiknak már csak 60 km/h a megengedett sebesség. Összességében Németor-

9. táblázat
Hollandia adatai

Ország: Hollandia Terület: 41 526 km ² Lakosság: 16 900 700 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 471 db (2013-as adat) Autópályák hossza: 2730 km (15 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	39	37	-5		640	620	-3
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	50		80		100		130
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	50		80		80		80
Autóbusz	50		80		100		100

10. számú táblázat
Németország adatai

Ország: Németország Terület: 357 340 km ² Lakosság: 81 174 000 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 548 db Autópályák hossza: 12 993 km (27 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	45	43	-4		3648	3459	-5
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)	lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán
Személygépkocsi, motorkerékpár	50		100		100		130 ajánlott
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett	50		80 (7,5 tonna felett 60)		80		80
Autóbusz	50		80		80		80

¹⁸ <https://www.government.nl/documents/leaflets/2013/01/16/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands>

szág a többnyire magasabb sebességhatárok ellenére lényegesen jobb közlekedésbiztonsági mutatóval büszkélkedhet, mint Magyarország (8. hely).

Finnországban három és félszer nagyobb területen valamivel több mint feleannyian élnek, mint Magyarországon (11. számú táblázat). Kiugró motorizációs ráta jellemzi, és kevés az autópálya. A sebességhatárok személygépkocsik esetében alacsonyabbak, mint nálunk, a téli időszakban pedig autópályán és autóúton további 20 km/h-val csökkentik. Lakott területen belül 30-40 km/h-ra mérsékelhetik a sebességet jelzőtáblákkal, lakott területen kívül pedig az időjárás, látási és útviszonyoknak megfelelően szabályozzák változtatható jelzésekű táblákkal.¹⁹ Közlekedésbiztonsági helyzete lényegesen jobb, mint a miénk (9. hely).

11. számú táblázat
Finnország adatai

Ország: Finnország Terület: 338 145 km ² Lakosság: 5 471 800 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 590 db Autópályák hossza: 881 km (383 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	51	48	-6		272	260	-4
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen		autóúton	autópályán		
		belül	kívül				
Személygépkocsi, motorkerékpár		50	80	80/100/120 tábla szerint	80/100/120 tábla szerint		
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50	80	80	80		
Autóbusz		50	80	80	100		

Szlovákiában több mint fele akkora területen több mint feleannyian élnek, mint Magyarországon, a motorizációs ráta alacsony, arányaiban a magyarnál kevesebb autópályával (12. számú táblázat). A személygépkocsiknak megengedett legnagyobb sebességek megegyeznek az itthon megszokottakkal, a tehergépkocsik azonban lakott területen kívül, autóúton, autópályán gyorsabban haladhatnak. Közlekedésbiztonsági mutatója nagyobb mértékben javult, mint a miénk, bár eleve kedvezőbb helyzetből indult (10. hely).

Észtországban félmagyarországnyi területen 1,3 millióan élnek, magas motorizációs rátával, kevés autópályával (13. számú táblázat). Lakott területen kívül minden gépjármű egységesen 90 km/h sebességgel haladhat, akár csak autópályán, ahol a személygépkocsik nyáron 110 km/h-val. Közlekedésbiztonsági mutatója kedvezőbb, mint Magyarországé (11. hely).

¹⁹ Ministry of Transport and Communications Finland.
http://www.expat-finland.com/pdf/driving_in_finland.pdf

Franciaország öt és félszer nagyobb területén hat és félszer többen élnek, mint Magyarországon (14. számú táblázat). A motorizációs ráta átlagos, az autópálya-hálózat fejlett. A vizsgált időszakban az ország hasonló csökkenést ért el a balesetekben meghaltak számában, mint hazánk, bár kedvezőbb helyzetből indult. A sebességhatárokból személygépkocsik esetében nincs eltérés az itthonihoz képest, a tehergépkocsik esetében lakott területen kívül, autópályán és autópályán túl lehet haladni, mint nálunk, a közlekedésbiztonsági helyzet azonban sokkal jobb (12. hely).

Ausztriában egymillióval kevesebben élnek, mint Magyarországon, valamivel kisebb területen, magas motorizációs rátával, a magyarhoz hasonló autópályahosszal (15. számú táblázat). Lakott területen kívül személygépkocsival gyorsabban, autópályán ugyanannyival lassabban lehet haladni, mint nálunk. Tehergépkocsival a sebességhatárok megegyeznek az itthon megszokottakkal.

12. számú táblázat
Szlovákia adatai

Ország: Szlovákia Terület: 49 036 km ² Lakosság: 5 421 300 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 375 db Autópályák hossza: 463 km (105 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	65	51	-22		371	274	-26
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		90	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		90		90	
Autóbusz		50		90		100	

13. számú táblázat
Észtország adatai

Ország: Észtország Terület: 45 226 km ² Lakosság: 1 313 300 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 514 db Autópályák hossza: 147 km (307 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	59	51	-16		79	67	-15
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		90, nyáron osztott pályán 110	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		90		90	
Autóbusz		50		90		90	

14. számú táblázat
Franciaország adatai

Ország: Franciaország Terület: 547 030 km ² Lakosság: 64 277 242 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 484 db Autópályák hossza: 11 599 km (47 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	64	54	-16		3992	3461	-13		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		110		130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80		80		90	
Autóbusz		50		90		90		100	

15. számú táblázat
Ausztria adatai

Ország: Ausztria Terület: 83 870 km ² Lakosság: 8 584 900 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 546 db Autópályák hossza: 1719 km (49 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	66	56	-14		552	479	-13		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		100		100		130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		70		80		80	
Autóbusz		50		80		100		100	

kottal, autóbuszal lakott területen kívül és autóúton gyorsabban lehet haladni.²⁰ A közlekedésbiztonsági mutató javulásának mértéke a magyaréhoz hasonló, viszont kedvezőbb helyzetből indultak, és jelenleg is jobb helyzetben vannak (13. hely).

Olaszországban a hazánknál háromszor akkora területen hatszor annyian élnek (16. számú táblázat). A motorizációs ráta magas, az autópálya-hálózat jól kiépített. A sebességhatárok megegyeznek az itthon megszokottal, de a 12 tonna alatti tehergépkocsik autóúton és autópályán gyorsabban haladhatnak. A közlekedésbiztonsági mutatók a vizsgált időszakban jobban javultak, mint a nálunk tapasztalhatók, de kedvezőbb helyzetből is indultak (14. hely).

Szlovénia területe és lakossága is nagyjából az ötöde a magyarnak, kiemelkedő motorizációs ráta és a területéhez képest hosszú autópálya-hálózat jellem-

²⁰ <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/6/Seite.063300.html>

16. számú táblázat
Olaszország adatai

Ország: Olaszország Terület: 301 318 km ² Lakosság: 60 795 600 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 575 db Autópályák hossza: 6844 km (44 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	70	56	-20		4114	3428	-17
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül	lakott területen kívül	autóúton	autópályán		
Személygépkocsi, motorkerékpár		50	90	110	130		
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50	80/70	80/100	80/100		
Autóbusz		50	80	100	100		

17. számú táblázat
Szlovénia adatai

Ország: Szlovénia Terület: 20 273 km ² Lakosság: 2 062 900 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 523 db Autópályák hossza: 773 km (26 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	67	58	-13		138	120	-13
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül	lakott területen kívül	autóúton	autópályán		
Személygépkocsi, motorkerékpár		50	90	110	130		
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50	80	80	90		
Autóbusz		50	80	80	100		

zi (17. számú táblázat). Személygépkocsi esetében a sebességhatárok megegyeznek a nálunk szokásossal, a tehergépkocsik a lakott területet kivéve gyorsabban haladhatnak, míg az autóbuszok lakott területen kívül és autóúton haladhatnak gyorsabban, mint nálunk. Közlekedésbiztonsági mutatója jobb, mint a magyar, az elmúlt időszakban hozzánk hasonló mértékben javult (15. hely).

Portugáliában hasonló nagyságú területen ötszázézerrel laknak többen, mint Magyarországon, az átlagosnál valamivel kisebb motorizációs rátával, fejlett autópálya-hálózattal (18. számú táblázat). Az unióban arányaiban Portugália érte el a legnagyobb csökkenést mind az elhunytak számát, mind az egymillió lakosra vetített halottak számának mérséklődését tekintve. A személygépkocsik megengedett legnagyobb sebessége autóúton és autópályán is kisebb, mint itthon, a tehergépkocsik viszont gyorsabban haladhatnak ezeken az utakon. A közlekedésbiztonsági mutatója a javulás következtében jobb, mint a magyar (16. hely).

18. számú táblázat

Portugália adatai

Ország: Portugália Terület: 92 391 km ² Lakosság: 10 374 800 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 453 db Autópályák hossza: 3065 km (30 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	89	60	-33		937	638	-37		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		110		120	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80		80		90	
Autóbusz		50		80		90		100	

19. számú táblázat

Luxemburg adatai

Ország: Luxemburg Terület: 2586 km ² Lakosság: 563 000 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 661 db Autópályák hossza: 161 km (16 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	64	64	0		32	36	13		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90				130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		75				90	
Autóbusz		50		75				90	

Luxemburgot több mint félmillióval többen lakják, kiemelkedő a motorizációs rátája, és a területéhez képest sok az autópálya (19. számú táblázat). A kis számok miatt rendkívül érzékeny a mutatók változására, az egyetlen EU-s tagállam, ahol többen haltak meg 2015-ben, mint 2010-ben, igaz, „csak” négyel. 2017-ben a gyalogosok védelmében a lakott területen egyes helyeken 30km/h-s sebességkorlátozást vezettek be.²¹ A személygépkocsik sebességhatárai a magyaréival azonosak, a tehergépkocsik és autóbuszok lakott területen kívül és autópályán gyorsabban haladhatnak, mint nálunk. Közlekedésbiztonsági mutatója éppen csak jobb, mint a miénk (17. hely).

Belgiumban harmad-magyarországnyi területen másfél millióval többen élnek, az autópályák hossza azonban gyakorlatilag megegyezik a hazaiak

²¹ <https://www.wort.lu/en/luxembourg/luxembourg-city-new-30kmh-speed-limit-in-the-grund-58da2584a5e74263e13acab>

20. számú táblázat

Belgium adatai

Ország: Belgium Terület: 30 528 km ² Lakosság: 11 258 400 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 497 db Autópályák hossza: 1763 km (2010-es adat) (17 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	77	67	-13		840	732	-13		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		70/90		120		120	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		70/90		90		90	
Autóbusz		50		70/75		90		90	

21. számú táblázat

Ciprus adatai

Ország: Ciprus Terület: 5895 km ² Lakosság: 847 000 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 610 db (2014-es adat) Autópályák hossza: 272 km (22 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	73	67	-5		60	57	-5		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		80		100		100	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		64		80		80	
Autóbusz		50		80		100		100	

hosszával, a motorizációs ráta magas (20. számú táblázat). Az autópályán a személygépkocsiknak alacsonyabb (120), autóúton magasabb (120) a megengedett legnagyobb sebesség. A tehergépkocsiknak, autóbuszoknak lakott területen kívül (90/75) és autópályán (90) is magasabb a megengedett legnagyobb sebesség, mint Magyarországon. Belgium közlekedésbiztonsági helyzete rosszabb a magyarénál, a többnyire magasabb megengedett legnagyobb sebesség mellett (19. hely).

Ciprus a kisebb államokra jellemző kiemelkedő motorizációs rátával bír, területéhez képest sok az autópálya (21. számú táblázat). A megengedett sebességek lakott területen kívül, autópályán alacsonyabbak a nálunk megszokottaknál. A balesetben elhunytak kis száma miatt a közlekedésbiztonsági mutató érzékenyebb a változásra, 2011-ben például 71-en haltak meg közúti balesetben, 2015-re mégis sikerült javulást elérni. Közlekedésbiztonsági mutatója rosszabb a miénknél (20. hely).

22. számú táblázat
Csehország adatai

Ország: Csehország Terület: 78 866 km ² Lakosság: 10 538 300 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 485 db Autópályák hossza: 776 km (101 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	77	70	-9		802	734	-8		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		130		130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80		80		80	
Autóbusz		50		90		110		130	

Csehországban valamivel többen élnek, mint Magyarországon, kisebb területen, átlagos motorizációs rátával, kevesebb mint feleannyi autópályával (22. számú táblázat). Többen halnak meg közlekedési balesetben, mint Magyarországon, és az egymillió lakosra vetített szám is magasabb. A sebességhatárok személygépkocsi esetében az autóutat kivéve (az 20 km/h-val magasabb) azonosak a nálunk megszokottakkal, az autóbuszok és a tehergépkocsik lakott területen kívül gyorsabban haladhatnak, mint itthon, az autóbuszok ráadásul autóúton és autópályán is. A magasabb sebességek a magyar helyzetnél rosszabb közlekedésbiztonsággal párosultak (21. hely).

Görögországban másfélszer akkora területen egymillióval többen élnek, mint Magyarországon, átlagos motorizációs rátával (23. számú táblázat). A megengedett sebességek személygépkocsi esetében megegyeznek az itthonival. Lakott területen kívül tehergépkocsival és autóbuszsal gyorsabban lehet haladni, mint nálunk. A jelentős javulás ellenére a közlekedésbiztonsági mutató rosszabb, mint a miénk (22. hely).

Lengyelországban háromszor akkora területen négyszer annyian élnek, mint Magyarországon, magas motorizációs rátával, a miénknél rövidebb autópálya-hálózattal (24. számú táblázat). A vizsgált időszakban Lengyelországban jelentősen csökkent a közlekedési balesetben elhunytak száma, 970-nel kevesebben haltak meg az utakon, ami a legnagyobb csökkenés az unióban. Lakott területen belül 23 órától hajnali 5 óráig 60 km/h a megengedett legnagyobb sebesség. Személygépkocsival autópályán 140 km/h, lakott területen kívül az irányonként többsávos úton és az irányonként egysávos autóúton 100 km/h, autóúton pedig 120 km/h. Tehergépkocsival és autóbuszsal a lakott területen kívül a nálunk megszokottal megegyezők a sebességhatárok, de a többsávos úton, illetve autóúton gyorsabban haladhatnak, mint Ma-

23. számú táblázat

Görögország adatai

Ország: Görögország Terület: 131 990 km ² Lakosság: 10 812 500 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 474 db Autópályák hossza: 1558 km (2013-as adat) (84 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	112	74	-34		1258	805	-36		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		110		130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80 (nehéz pótkocsival 70)		80		80	
Autóbusz		50		80		90		100	

24. számú táblázat

Lengyelország adatai

Ország: Lengyelország Terület: 312 679 km ² Lakosság: 38 005 600 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 546 db Autópályák hossza: 1559 km (200 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	102	77	-25		3908	2938	-25		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50/60		90/100		120		140	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50/60		70		80		80	
Autóbusz		50/60		70		80		100	

gyarországon. A magasabb sebességhatárok mellett a közlekedésbiztonsági mutató rosszabb, mint a magyar, a hetedik legrosszabb az unióban (23. hely).

Litvánia Lettorszáéhoz hasonló nagyságú területén közel hárommillióan élnek, alacsony motorizációs rátával, kevés autópályával (25. számú táblázat). Lakott területen kívül, autóúton és autópályán a tehergépkocsik és az autóbuszok gyorsabban haladhatnak, mint Magyarországon, a személygépkocsik a nálunk szokásossal azonos sebességgel haladhatnak, a téli időszakban azonban csökkennek a sebességhatárok. Közlekedésbiztonsági mutatója rosszabb, mint a miénk (24. hely).

Horvátországban a motorizációs ráta alacsony, arányaiban a miénknél több autópályával (26. számú táblázat). A sebességhatárok személygépkocsi esetében azonosak a magyaréval, tehergépkocsik esetében lakott területen kívül és autópályán magasabbak. Közlekedésbiztonsági mutatója rosszabb, mint a magyar, bár a vizsgált időszakban nagyobb mértékű javulást ért el (25. hely).

25. számú táblázat

Litvánia adatai

Ország: Litvánia Terület: 65 200 km ² Lakosság: 2 921 300 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 431 db Autópályák hossza: 309 km (211 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	95	82	-14		299	242	-19		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		110 (téli 100)		130 (téli 110)	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80		80		90	
Autóbusz		50		80		90		100	

26. számú táblázat

Horvátország adatai

Ország: Horvátország Terület: 56 594 km ² Lakosság: 4 225 300 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 358 db Autópályák hossza: 1310 km (43 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	99	82	-18		426	348	-18		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90		110		130	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80		90		90	
Autóbusz		50		80		80		100	

Lettországban közel kétfélmillióan élnek, alacsony a motorizációs ráta, autópálya pedig nincsen (26. számú táblázat). A személygépkocsik megengedett legnagyobb sebessége azonos az itthon megszokottal, a tehergépkocsik és autóbuszok esetében lakott területen kívül magasabb a sebességhatár. Közlekedésbiztonsági mutatói hasonló arányban javultak, mint nálunk, de rosszabbak a miénknél (26. hely).

Romániában közel két és félszer nagyobb területen kétszer annyian élnek, mint Magyarországon. A motorizációs rátája a legalacsonyabb az unióban, és kevés az autópálya (28. számú táblázat). Személygépkocsik esetében a sebességhatárok az autót/gyorsforgalmi út kivételével (10 km/h-val alacsonyabb) megegyeznek az itthon megszokottakkal, a tehergépkocsik és az autóbuszok azonban lakott területen kívül, gyorsforgalmi úton és autópályán (tehergépkocsi esetében autópályán az unióban ez a legmagasabb érték, 110 km/h)

27. számú táblázat

Lettország adatai

Ország: Lettország Terület: 64 589 km ² Lakosság: 1 986 100 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 345 db Autópályák hossza: 0 km					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	103	95	-9		218	188	-14
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül	lakott területen kívül	autóúton (többsávós úton)	autópályán		
Személygépkocsi, motorkerékpár		50	80	100	-		
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50	80	90	-		
Autóbusz		50	80	90	-		

28. számú táblázat

Románia adatai

Ország: Románia Terület: 238 397 km ² Lakosság: 19 861 400 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 261 db Autópályák hossza: 747 km (319 km ² -re jut 1 km autópálya)					
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%
	117	95	-19		2377	1893	-20
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül	lakott területen kívül	gyorsforgalmi út, nemzetközi (E) út	autópályán		
Személygépkocsi, motorkerékpár		50	90	100	130		
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50	80	90	110		
Autóbusz		50	80	90	110		

is gyorsabban haladhatnak. Közlekedésbiztonsági mutatója a második legrosszabb az EU-ban (27. hely).

Bulgáriában Magyarországénál nagyobb területen kétfélemillióval kevesebben élnek, harmadannyi autópálya és alacsony motorizációs ráta mellett (29. számú táblázat). Még számszerűen is többen halnak meg évente közúti balesetben, mint Magyarországon. Lakott területen kívül a személygépkocsira megengedett sebességet kivéve a többi járműre magasabb a sebességhatár, mint nálunk. Autópályán és autóúton mindenhol és mindenki többel mehet, mint nálunk, személygépkocsi esetén autópályán az uniós tagállamok közül a legmagasabb a megengedett sebesség (Lengyelország mellett). Tehergépkocsikra autópályán a második legmagasabb, 100 km/h (Románia 110) a megengedett legnagyobb sebesség. Mindemellett az egymillió lakosra vetített halottak számát tekintve a közlekedésbiztonság Bulgáriában legrosszabb az uniós tagállamok között (28. hely).

29. számú táblázat
Bulgária adatai

Ország: Bulgária Terület: 110 994 km ² Lakosság: 7 202 200 fő		Ezer lakosra jutó személygépkocsik száma: 418 db (2014-es adat) Autópályák hossza: 610 km (181 km ² -re jut 1 km autópálya)							
Egymillió lakosra vetített halottak száma	2010	2015	%	Közlekedési balesetben meghaltak száma	2010	2015	%		
	105	98	-7		776	708	-13		
Megengedett legnagyobb sebesség (km/h)		lakott területen belül		lakott területen kívül		autóúton		autópályán	
Személygépkocsi, motorkerékpár		50		90 (motor- kerékpárral 80)		120		140	
Tehergépkocsi 3,5 tonna felett		50		80		90		100	
Autóbusz		50		80		90		100	

Következtetések

Az Európai Unió tagállamait az egymillió főre vetített közlekedési balesetben meghaltak száma szerinti sorrendben vizsgáltam aszerint, hogy az egyes országokban mekkora a megengedett sebesség, és hányan haltak meg közlekedési balesetben egymillió főre vetítve. Magyarország ebben a sorrendben a tizennyolcadik (66 fő), azaz a hátsó harmadban helyezkedik el, jelentősen lemaradva az uniós átlagtól (52 fő). Az egyes sebességértékeket a magyar sebességhatárokhoz hasonlítottam.

A hazai közlekedésbiztonsági mutatónál rosszabb tíz ország közül hétben (Csehország, Görögország, Lengyelország, Románia, Bulgária, Horvátország és Litvánia) az itthon megszokott sebességhatárokkal csak legfeljebb azonosak és magasabbak (főként tehergépkocsik esetében) vannak érvényben. Ez azt jelenti, hogy a vizsgált járműkategóriák esetében ezekben az országokban sehol sincs alacsonyabb sebességhatár, viszont van magasabb. A három további országban (Belgium, Ciprus és Lettország) egyidejűleg előfordul alacsonyabb sebességhatár (személygépkocsiknál), és van magasabb (tehergépkocsiknál).

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

Ahol a személygépkocsik csak az itthoninál lassabban, vagy legfeljebb azonos sebességgel haladhatnak, a már említett Belgiumon, Cipruson és Lettországon kívül mindenhol jobb a közlekedésbiztonsági mutató. E csoport

tagja Svédország, az Egyesült Királyság, Írország, Spanyolország, Hollandia, Finnország, Észtország, Portugália, Szlovákia. Ezekben a személygépkocsikra vonatkozó alacsonyabb sebességhatár mellett a tehergépkocsikra, autóbuszokra engednek magasabb sebességet, vagy lakott területen kívül, vagy autópályán, autópályán, vagy akár több helyen is. A leggyakoribb az, hogy lakott területen kívül ezek a tehergépkocsik, autóbuszok 80 km/h sebességgel haladhatnak.

Vannak olyan országok, amelyekben a személygépkocsira a nálunk szokással azonos sebességhatárok vonatkoznak, de tehergépkocsira, autóbuszra egyes helyeken (Dánia, Franciaország, Olaszország, Szlovénia, Luxemburg) magasabb sebességet engedélyeznek, és mégis jobb a közlekedésbiztonsági mutatójuk.

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

Mint már jeleztem, nem lehet csak egy faktor alapján elemezni a közlekedésbiztonsági helyzetet, mert a sebességen kívül rengeteg tényező hat rá. Az egyik ilyen lehet még a sebességhez kapcsolódó szabálysértések felderítése, az „esély a lebukásra”. Németországban, Ausztriában rendszeres a rejtett, álcázott eszközökkel végrehajtott ellenőrzés. Az adatok alapján igazoltnak látom, hogy összefüggés van az egyes országokban megengedett legnagyobb sebességek és a közlekedésbiztonsági mutató között, ami különösen igaz a személygépkocsik esetén megengedett legnagyobb sebességre.

Végezetül a rangsor alapján azt is meg kell említeni, hogy feltűnő, hogy az utolsó tíz helyből nyolcat az úgynevezett a volt szocialista országok valamelyike foglal el.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Autópályák hossza az Unióban.

https://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tab1/ttr00002.html

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

EU Road Fatalities. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/trends_figures.pdf

etsc.eu/wp-content/uploads/Background-tables-Final.xlsx

Höchstgeschwindigkeiten Austria. <https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/6/Seite.063300.html>

Mobilitás és közlekedés, European Commission.

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/speeding_hu

Motorizációs ráta. https://www.ksh.hu/docs/hun/eurostat_tablak/tabl/tsdpc340.html

Transport Road Safety, European Commission.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm