

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG: TÖBB KÖZÚTI BALESET, KEVESEBB HALÁLOS ÁLDOZAT

GILYÉN ÁGNES BESZÉLGETÉSE ÓBERLING JÓZSEF RENDŐR EZREDESSSEL, AZ ORFK ORSZÁGOS BALESET-MEGELŐZÉSI BIZOTTSÁGÁNAK ÜGYVEZETŐ ELNÖKÉVEL

Gilyén Ágnes (Magyar Biztosítók Szövetsége) agnes.gilyen@mabisz.hu

ÖSSZEFOGLALÓ

Óberling József rendőr ezredes jelenleg az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) és a Baleset-megelőzési Bizottság ügyvezető elnöke, az ORFK Rendészeti Főigazgatósága Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője. 1989-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki karán szerzett okleveles gépészmérnöki diplomát. 1989 és 2004 között a Budapesti Rendőr-főkapitányságon és az Országos Rendőr-főkapitányságon dolgozott különböző beosztásokban, 1996 és 2004 között az ORFK Baleset-megelőzési Osztályának vezetője, 2004 és 2008 között az Autópálya-rendőrség Parancsnoka. Ezt követően 2009-ig a Nemzeti Közlekedési Hatóság Stratégiai és Módszertani igazgatója. 2009-től az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője.

SUMMARY

At present Police Colonel József Óberling is the Executive Director of the National Accident Prevention Committee and the Head of the Traffic Police Department at the National Police Headquarters.

In 1989 he graduated as certified mechanical engineer from the Traffic Engineering Faculty at the Budapest University of Technology. During the period of 1989 to 2004 he worked in different positions at the Budapest as well as the National Police Headquarters as the Head of the Accident Prevention Division from 1996 to 2004, and as the Commander of the Motorway Police from 2004 to 2008. Afterwards, until 2009 he was the Strategic and Methodological Director at the National Traffic Authority.

Since 2009 he has been the Head of the Traffic Police Department at the National Traffic Headquarters.

Kulcsszavak: közlekedésbiztonság

Key words: road traffic safety

DOI: 10.18530/BK.2017.1.6

<http://dx.doi.org/1018530/BK.2017.1.6>

Szomorú aktualitást ad a beszélgetésünknek a budapesti középiskolások és tanáraik tragikus veronai balesete. A sajtóhírek szerint Ön és munkatársai röviddel a baleset után a helyszínre érkeztek. Elvileg előfordulhat, hogy soha nem tudjuk meg minden kétséget kizáróan, mi okozhatta a balesetet?

Valóban előfordulhat. Lehetséges, hogy nem kerül napvilágra olyan tény, amely a bíróság előtt is bizonyíthatóan megállja a helyét. A busz és vele a jármű menetíró-berendezése is gyakorlatilag megsemmisült, így jelen pillanatban nem áll rendelkezésre olyan tárgyi bizonyíték, amely alátámasztaná a műszaki hibát. Nem volt „előzménye” a balesetnek, mindenki békésen aludt, videózott a buszban, egybehangzóan azt állították a túlélők, hogy nem tapasztaltak semmi szokatlant, csak a csattanásra emlékeznek. A vezető részéről sem történt olyan hirtelen ellenreakció, amely egy légvesztéses vagy hirtelen defektet követően ösztönösen, szinte automatikusan megtörténik.

Az olasz rendőrség már napokkal a nyilvánosságra hozatal előtt tudta, hogy a busz vezetője életben van, s ő az egyik igen súlyos, válságos állapotban lévő sérült a veronai kórházban. Ő lenne az egyetlen olyan személy, aki valóban releváns információkat tudna szolgáltatni az okokról. A nyomozás eddigi adataiból az a következtetés vonható le, hogy a gépjármű vezetőjével történhetett valami, akár rosszul, akár elalvás.

Néhány nappal a balesetet követően a magyar sajtóban napvilágot látott az a feltételezés, hogy a baleset azért lehetett ilyen végzetes kimenetelű, mivel a felüljáró oszlopa elé nem helyeztek el egy úgynevezett kerékvetőt, amely képes lett volna megakadályozni, hogy ennyire súlyos ütközés történjen.

Az olasz sajtóban már a baleset utáni második napon többen felvetették, hogy az a szalagkorlát, amely az útpálya hídpillér előtti szakaszán található, nem képes megfelelő védelmet nyújtani. Nyilván erről is készül majd szakértői vélemény. A sors tragikus fintora, hogy a veronai baleset után néhány nappal az M1-es autópályán történt egy kísértetiesen hasonló baleset, csak ott nem busz, hanem egy nyerges vontató ütközött a hídpillérnek. Ott sem volt kerékvető, a jármű ott is kigyulladt, és a vezető bennégett a járműben.

Az igen súlyos veronai baleset kapcsán vizsgálendő tény, hogy a gázolajjal működő busz az ütközést követő néhány másodpercen belül kigyulladt.

Szeretném azonban hangsúlyozni, hogy ezt és minden egyéb körülményt az olasz kollégák vizsgálják, a magyar rendőrség csak segíteni tudja az ő munkájukat.

Szükségessé válhat-e a hazai szabályozási környezet módosítása, szigorítása annak érdekében, hogy a jövőben elkerülhetőek legyenek a hasonló súlyos balesetek?

Igen, az oktatásért felelős államtitkár nyilatkozata szerint erre megvan a kormányzati szándék. Elhangzott például, hogy este 10-11 óra és reggel 4 óra között nem engednék a forgalomba a buszokat, elkerülendő azt, hogy esetleg fáradtan vezessen a buszsofőr. De előfordulhat olyan szigorítás is, hogy az ilyen utakat bonyolító járműveket kötelezően fel kelljen szerelni sávelhagyásra figyelmeztető eszközzel vagy a gépjárművezető elalvása esetén jelző berendezéssel, illetve távolságtartó elektronikai eszközzel.

A magyarországi személyi sérüléssel járó balesetek száma – egy évtizednyi folyamatos csökkenés után – 2013 óta ismét emelkedik, sőt, 2014-2015-ben a halálos végű közúti balesetek száma is nőtt. Mi lehet ennek az oka?

Valóban történt némi megtorpanás, és az elmúlt három évben bizonyos fokú emelkedés mutatkozik. Az elmúlt évtizedekben folyamatos volt a javulás: a legrosszabb baleseti adatokat mutató, 1990-es évhez képest – amikor 28 ezer közúti baleset történt, és 2432-en veszítették életüket a balesetek során az utakon – a javulás még így is látványos. 2013-ban 15 691 balesetet regisztráltunk, közülük 540 volt halálos kimenetelű. A számokból látszik, hogy az elmúlt két, két és fél évtized alatt negyedére csökkent a halálos balesetek száma. A 2016-os előzetes adatok szerint, amelyek 16 506 közúti balesetről és 556 halálos kimenetelű közúti balesetről szólnak, látszik, hogy a korábbi, igen magas balesetszám továbbra sem jellemző.

Véleményem szerint annak oka, hogy 2013 óta ismét romlott a baleseti helyzet, az, hogy az állam lépéshátrányba került. A 2008. január elsejétől hatályos objektív felelősség bevezetésének célja az volt, hogy ne lehessen kibújni a felelősségvállalás alól. 2008-tól az addigi, 1100-1200-ról 2013-ra 540-re mérséklődött a halálos kimenetelű közlekedési balesetek száma. Az automatikus forgalomfelügyeleti rendszert ugyanakkor csak másfél éves csúszással tudtuk üzembe állítani, de ahogy az üzembe helyezés megtörtént, annak hatékonysága nagyon rövid időn belül megmutatkozott a súlyos személyi sérülések, illetve halálos balesetek számának csökkenésében.

Mik voltak a közúti balesetek legfőbb okai 2016-ban?

Ebben 20-25 éve nincs változás. A leggyakoribb ok továbbra is a gyorsított – ami a közúti balesetek 30-35 százalékáért felelős –, mintegy negyedrészt az elsőbbségadás elmulasztása okozta, amit – 17 százalékban – a kanyarodással kapcsolatos szabályok megszegése okoz.

A VÉDA-rendszer – a Közúti Intelligens Kamerahálózat – bevezetésével napi 1 millió jármű ellenőrzése vált lehetségessé, és elég pontos képet tudunk alkotni a szabályszegőkről. Valójában kevesen vétnek a közlekedési szabály ellen – 90 százalék fölött van például a biztonsági övet használók aránya –, csak körülbelül minden ezredik járművezető szegi meg a közlekedési szabályokat. Nehogy azt higgyük, hogy sokan vannak, legfeljebb sokkal hangosabban hallatják a hangjukat!

2008 óta csökkent a járművek átlagos haladási sebessége – ami erős korrelációt mutat a halálos balesetek számának csökkenésével.

2008 óta egyébként csökkent a járművek átlagos haladási sebessége – ami erős korrelációt mutat a halálos balesetek számának csökkenésével –, és drasztikusan csökkent az extrém gyorsítottok száma is. Korábban nem volt ritka a 200 km/órás sebesség a gyorsítottok körében. Bár ma is vannak gyorsítottok, de 140-150/km/órás sebességgel mennek, nem extrém módon gyorsan. Ennek következménye a halálos kimenetelű balesetek számának mérséklődése.

Hogy állunk európai uniós összehasonlításban?

Nálunk évente 1 millió lakosra vetítve 60-65-en szenvednek halálos közlekedési balesetet, ezzel a középmezőnyben helyezkedünk el. Van olyan európai uniós ország, ahol sokkal kedvezőbb a helyzet – ilyen például Málta, amiben az ország mérete és földrajzi elhelyezkedése is szerepet játszik –, s van olyan is, ahol sokkal rosszabb helyzetet tükröznek az adatok. Az utóbbiak közé tartozik Románia és Bulgária.

Az elmúlt egy-két évtized tapasztalatai alapján hogy látja, mennyire vagyunk szabálykövetők mi, magyarok? Kitapintható-e valamilyen pozitív trend az egyes közlekedési kihágások (ittas vezetés, gyorsított, piros jelzésnél történő áthajtás stb.) elkövetését illetően?

A tendencia jó. Csak abban az esetben, ha a környezetünkben szabálykövetően autóznak, betartják a közlekedési szabályokat, ez kevésbé tűnik fel vagy kap publicitást. Csak a kisebbség – mint már utaltam rá, ezből egy gépjárművezető – az, aki megszegi a közlekedési szabályokat.

Magyarországon folyamatosan öregszik a gépjárműpark, a járművek átlagos életkora már megközelíti a 14 évet. A balesetek számának ismételt emelkedésében nem játszhat-e ez is szerepet?

Ez is szerepel az okok között. Nem mindegy, hogy egy 600-as Trabantban vagy egy 600-as Mercedesben ülünk, amikor megtörténik az ütközés. Különböség van a légszék meglétében, számában, elhelyezkedésében, a jármű ütközéscsökkentő berendezésében és még sok minden másban. Németországban vagy az Egyesült Királyságban sokkal alacsonyabb a járműpark átlagos életkora, de legalább ilyen fontos, hogy egy balesetet követően mennyi időn belül és milyen egészségügyi ellátásban részesülhet a sérült. A gyorsabb és magasabb színvonalú egészségügyi ellátás növelheti a túlélési esélyeket. E tekintetben egyébként erős különbségek mutatkoznak Magyarországon a vidék és a városok ellátottsága között.

Az utóbbi években többször is felmerült a sajtóban, hogy javíthatná a biztonságosabb téli közlekedést, ha bevezetnék a kötelező télgumi-használatot. Vannak-e ilyen tervek?

Ezzel kapcsolatosan nincs hivatalos rendőrségi álláspont, csak a privát véleményemet tudom elmondani. Nézetem szerint Magyarországon indokolt lenne november 15-e és március 15-e között a téli gumi használata, ha rajtam múlna, én kötelezővé tenném. Bizonyos időjárási körülmények között akár mások közlekedésbiztonságát is ronthatja az, aki nem téli gumival közlekedik.

A leggyakoribb ellenérv, hogy a városban élők nem tudják hová tenni a nyári hónapokban a téli gumit, illetve másoknál az ár kérdése dominál. Valóban vannak olyan járművezetők, akik télen mindössze egyszer-kétszer ülnek autóba, s csupán néhány kilométert vezetnek. Ez utóbbiak helyzetét szabályozással vagy egyéb módon meg lehetne oldani.

A sajtó az őszi hónapokban rendre felveti a vadbalesetek számának emelkedését. Vannak esetleg erről adataik, illetve véleményük szerint szükség lehet-e arra, hogy az eddiginél nagyobb számban helyezzenek ki vadveszélyre figyelmeztető táblákat?

A vadbaleset helyszínelése nem feladata a rendőrségnek, bár természetesen kérésre kimegyünk, és rögzítjük a történeteket. Szerencsére a vaddal történő ütközés ritkán okoz súlyos balesetet, egyes területeken, például a 67-es úton, Somogy megyében, Zalában, Nógrád és Vas megyében gyakoribbak az ilyen esetek. Az érintett területek megfelelően ki vannak táblázva, s az autósok figyelmét megfelelő módon felhívják a vadak felbukkanásának lehetőségére.

Az autópályákon elvileg nem is bukkanhat fel erdei vad, ugyanakkor az ország több pontján, például az M7-es autópálya bizonyos szakaszain szép számmal találunk vadveszélyre figyelmeztető táblát. Nem ellentmondás ez?

Adott területeken minden óvintézkedés, kerítések, védőfalak alkalmazása mellett is előfordulhat vad felbukkanása, mivel a felhajtóknál ezeket a védelmi rendszereket nem alkalmazhatják. Az autópálya-kezelő egyébként más módokon, fényvisszaverő prizmák elhelyezésével, illetve a járműtulajdonosok a gépjárművekre szerelt riasztóval nagy valószínűséggel ki tudják szűrni ezt a veszélyforrást.

Az utóbbi években Magyarországon is meredeken emelkedik a városokban biciklivel, illetve a segédmotor-kerékpárral közlekedők száma. Az autósok részéről gyakorta hallani azt a vádat, hogy a kerékpárosok nem ismerik, vagy nem tartják be a közlekedési szabályokat. Igazak ezek a felvetések?

Nem. És a nemzetközi statisztikák is azt mutatják, hogy azokban az országokban, ahol teljesen általános a kerékpáros közlekedés a városokban is – mint Hollandiában –, elenyésző a biciklis balesetek száma. Az autósok és a gyalogosok hozzászórtak a biciklisekhez, és odafigyelnek rájuk.

Azokban az országokban, ahol teljesen általános a kerékpáros közlekedés a városokban is, elenyésző a biciklis balesetek száma.

A segédmotor-kerékpárok esetében kissé más a helyzet. Fontosnak tartanánk, hogy ezek a járművek is rendelkezzenek rendszámmal – az EU-országokban ez teljesen általános –, így lehetővé válna a járművek és vezetőik azonosítása is, ha balesetet okoznak, s emellett a vagyonvédelem szempontjából is fontos lenne. Ehhez természetesen – ugyanúgy, mint a gépjárművek esetében – szükség lenne egy közhiteles nyilvántartásra.