

A halálos motorkerékpáros balesetek és a sebességtúllépés összefüggéseinek vizsgálata (2014-2015)

Az összeállítás baleseti adatok mélyelemzésén keresztül kíván rávilágítani arra a – hipotézisként is kiolvasható – tételre, hogy a valóságban a sebességtúllépések lényegesen nagyobb arányban fordulnak elő baleseti okként, illetve azok súlyosságát fokozó körülményként, mint ami a KSH által gyűjtött adatokból kitűnik.

DOI 10.24228/KTSZ.2018.6.5

Mészáros Gábor

e-mail: meszaros.gabor@uni-nke.hu

1. BEVEZETÉS

A közúti közlekedés egyik fő ismérve a biztonság. A közlekedés biztonságával kapcsolatos kutatások legfontosabb forrása a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) által évente kiadott Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv. Az adatokat a személyi sérüléses balesetokról a rendőrség szolgáltatja, a baleset bekövetkezésének időpontjától számított 30 napon belül. Tekintettel arra, hogy ez a 30 napos adatszolgáltatás a gyakorlatban azt jelenti, hogy kizárólag a helyszíni szemle során megállapított adatok állnak a rendőrség részére, a rendőrség ezeket továbbítja a KSH felé. A KSH adatai tehát főként a helyszíni szemle során megállapított adatokat tartalmazzák és nem a vizsgálat során megállapított adatokat, legalábbis ami a baleset okozójára, az okozó járműre, a baleset okaként megjelölt KRESZ szabályszegésre vonatkozik. Annak megállapítására, hogy a helyszíni adatok és a vizsgálat során, illetve a vizsgálat lezárását követően (határozat, bírósági ítélet) megállapított adatok között van-e eltérés,

teljes körű kutatást végeztem a halálos kimenetelű közlekedési balesetek esetében. A vizsgált időszak 2014–2015.

A kutatás során áttekintettem a két év során bekövetkezett halálos közúti közlekedési balesetek vizsgálati anyagát, és amennyiben már rendelkezésre állt, az ügy lezárásaként hozott határozatokat, vádemelési javaslatokat, bírósági ítéleteket. A vizsgálat tárgya az abszolút sebességtúllépés szerepe volt a halálos közúti közlekedési balesetekben. A járművek balesetkori, illetve balesetet megelőző sebességét az eljárás során igazságügyi műszaki gépjárműszakértő állapítja meg, a legtöbb esetben az adatszolgáltatás 30 napos határidején túl. Ezért a járművek sebességére vonatkozó adatok a KSH statisztikájában nem jelennek meg, hiszen a rendőrség a helyszíni szemle során szakvélemény hiányában az esetek többségében nem fog az ütközési, elütési, valamint a balesetet megelőző sebességre vonatkozóan adatot rögzíteni. Tekintettel arra, hogy a rendőrség a baleset-megelőzési tevékenysége során kiemelten fontos szerepet szán a sebességellen-

őrzésre, nem mindegy, hogy az abszolút sebességtüllépés milyen szerepet játszik a balesetek kialakulásában, a baleset súlyosságában [6].

Kutatásom célja annak kimutatása, hogy van-e lényeges eltérés az abszolút sebességtüllépés, mint baleseti ok a KSH által kiadott adatok és a vizsgálat során megállapított adatok között. A kutatás eddigi eredménye szerint igen, ráadásul jelentős. Különösen fontos annak vizsgálata, hogy a közlekedés úgynevezett védtelen résztvevőire vonatkozóan, – akiket nem véd a járművek zárt szerkezete, utascellája (mint 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 stb. Magyarország járműállományát és a közlekedési balesetben résztvevő járműfajtaikat áttekintve az is megállapítható, hogy – az általános vélekedéssel szemben – a személygépkocsik a baleseteknek csupán alig több mint hatvan százalékát okozzák. Így a baleset-megelőzés szempontjából nem elégséges a személygépkocsikra koncentrálni, hanem például a motorkerékpárok, a kerékpárok, illetve a gyalogosok által előidézett baleseteket is vizsgálni kell [4]. A leggyorsabb „védtelen közlekedő” a motorkerékpáros, akinek a halálozási kockázata Európában átlagosan 18-szor nagyobb, mint egy személygépkocsi vezetőnek [2]. Ezzel egy online kérdőíves felmérés szerint tisztában vannak a motorkerékpár-vezetők is. „A kérdőívet kitöltők kétötöde szerint a motorkerékpáros közlekedés veszélyes, további egytizedük szerint nagyon veszélyes.” [3] A védtelen közlekedők biztonságának növelése a közlekedéspolitikai és minden baleset-megelőzési program fontos eleme (Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, 2010-2014).

2. FOGALMI MEGHATÁROZÁSOK

Milyen szerepet játszik a sebességtüllépés a védtelen közlekedők esetében? Milyen szerepe van a relatív sebességtüllépésnek, valamint az abszolút sebességtüllépésnek? Mi is az a relatív illetve abszolút gyorsajtás?

- **Abszolút gyorsajtás:** „Abszolút gyorsajtásról akkor beszélünk, ha a járművezető a jelzőtáblával jelzett, vagy a jogszabály által meghatározott sebességértéket lépi túl.” [4]
- **Relatív gyorsajtás:** „Relatív sebességtüllépésnek azt nevezzük, ha az egyébként megengedett legnagyobb haladási sebességhatáron 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.” [4]

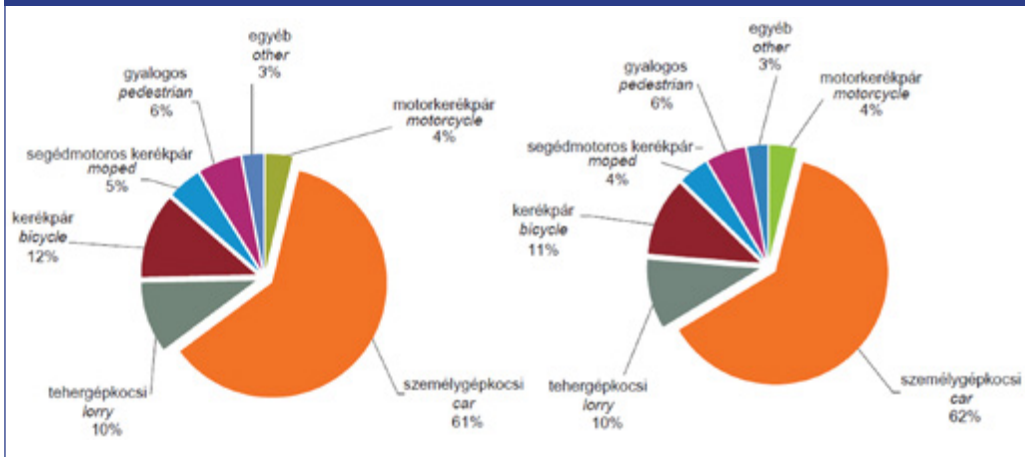
A relatív sebességtüllépés fogalmát az Európai Bizottság is leírta, de inkább magyarázatként, mint fogalomként:

- **Az Európai Bizottság Mobilitás és Közlekedés, Közúti Közlekedésbiztonság szerint:** „Relatív gyorsajtás (Inappropriate speed): Sok gépjárművezető túllépi a megengedett sebességet. De ha a megengedett sebességgel mennek is, ez a megengedett maximális sebesség nem megfelelő a fennálló út, közlekedési vagy időjárási viszonyokhoz. Ezt az okozhatja, hogy nincs elég ismeretük ahhoz, hogy hogyan válasszák meg a megfelelő sebességet az adott körülményekhez. A gépjárművezetők nagy többsége nem egyeztetni a sebességét a közlekedés aktuális lehetőségeivel, például azzal, hogy esős időben lassabban kell haladni, mint száraz időben. Esős időben a balesetek kockázata nagyobb. Fontos tehát leszögezni, hogy a sebességválasztás még mindig nem pontos és nem megfelelő esős vagy szélsőséges közlekedési körülmények esetére” (Európai Bizottság).

3. ÁLTALÁNOS BALESETI ADATOK

Kutatási eredményeim közül már korábban bemutattam Budapest [7] és Pest megye [8] eredményeit, amelyekben már sikerült igazolnom, hogy a rendőrség által a KSH felé 30 napon belül továbbított adatok és az eljárás során megállapított adatok között az abszolút sebességtüllépést illetően jelentős eltérés mutatható ki. A továbbiakban a 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetekre vonatkozó kutatási adatokat mutatom be, elemzem.

1. ábra: A balesetek okozók szerint, 2014-2015



1. táblázat: Járműállomány Magyarország (KSH)

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	3 778 002	3 886 341
Motorkerékpárok aránya	4,2 %	4,1 %

gosan összesen 573 halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetben 626 fő halt meg, ennek 9,2% motorkerékpáron! Ez azonban azt jelenti, hogy a motorkerékpárok száma 4,2%-át teszik ki az összes járműállományhoz képest, azonban a halálos balesetekben az elhunyt személyek összességéhez képest (626) már 9,2% motorkerékpáros halt meg. Mivel ún. védtelen közlekedőkről van szó, a motoros fokozottan sérülékeny, de ez a több mint kétszeres arány elfogadhatatlanul magas. Ezekben a balesetekben 34 esetben a motorkerékpáros az okozó, ami közel 6%, és ez szintén nagyobb arány mint a közlekedésben résztvevő motorkerékpárok száma.

A motorkerékpárosok a KSH adatai szerint a közlekedési balesetek 4%-át okozták 2014-ben és 2015-ben (1. ábra) is. Ez nagyjából megegyezik a motorkerékpárok számának a teljes járműparkhoz viszonyított arányával, ami 2014-ben 4,2 %, 2015-ben 4,1% volt (1. táblázat). Az már más kérdés, hogy a futásteljesítménye a magyarországi motorkerékpároknak az összes jármű futásteljesítményéhez képest bizonyosan kevesebb, mint 4% (szezónális használat, nem napi szinten közlekednek, időjárásfüggők, családi utazásra kevésbé alkalmasak stb.).

2014-ben halálos motorkerékpáros balesetekben összesen 51 motorkerékpár-vezető és 7 motorkerékpáron utazó utas halt meg. Ország-

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%.

4. HIPOTÉZIS

Kutatásom során áttekintettem a 2014-ben és 2015-ben bekövetkezett halálos közlekedési balesetek vizsgálati anyagait, köztük a motorkerékpáros baleseteket. Erre az egzakt balesetelemzésre azért volt szükség, mert a

balesetek helyszíni szemléje során a baleset-helyszínelő, de még a helyszínen megjelenő igazságügyi műszaki gépjárműszakértő sem tud a járművek haladási, ütközési sebességről pontosan nyilatkozni. Az erről szóló szakértői vélemény, – ha egyáltalán lesz az eljárás során ilyen – a legtöbb esetben bőven az adatszolgáltatás 30 napos határidején kívül készül el. Ha a baleset az adott év második félévében történik, akkor a szakértői vélemény az adott évben sokszor el sem készül, azaz kizárt, hogy az a KSH statisztikai évben a sebességre vonatkozó megállapítások teljesek legyenek. Ráadásul a rendőrségi gyakorlat szerint, ha a baleset okozója a baleset egyetlen részveője, akkor vagy nem rendelnek ki műszaki szakértőt, vagy csak a műszaki hibára nyilatkoztatják a szakértőt, a baleset mechanizmusára, a jármű haladási, ütközési sebességére nem. Még akkor sem, ha a baleset helyszíne abszolút sebességtúllépésre utal.

Ha a motorkerékpáros balesetek látens esetét vizsgáljuk, arra szemléletes példa az alábbi baleset. A balesetben, amely vizsgálata során nem volt szakértő, a helyszíni szemle során a következő adatokat rögzítették: a nyomok szerint 11 méter fekezés 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 veszítette. 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 szabálysértést

jelölnek meg a baleset okaként, azaz az ún. relatív gyorsajtást. Ez a KSH statisztikában így is marad, mivel:

- 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 a vizsgálataim tárgyát képező halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetekben akkor, ha 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. HALÁLOS MOTORKERÉKPÁROS BALESETEK, 2014

2014-ben a bekövetkezett halálos balesetek vizsgálati anyagai közül 49 halálos balesetet elemeztem, amelyben vagy a motorkerékpáros volt az okozó, és vagy motorkerékpáros, vagy az utasa halt meg. A kutatás során nem tudtam minden, a KSH adataiban szereplő, baleset anyagait megvizsgálni, mivel azokat vagy már selejtezték, vagy az ügyészség vizsgálta, egyes esetekben pedig bírósági szakban volt az ügy. Az eltérés azonban nem jelentős – a kisebb minta nem akadályozza a kutatásnak –, hiszen ha a vizsgált kisebb mintában is ki lehet mutatni az összes balesetet figyelembe véve az eltérést, a hipotézis igazolást nyer.

A rendőrség által rendelkezésemre bocsájtott 2014-es halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetekben 29 esetben a motorkerékpárost jelölték meg a baleset okozójának. 14 esetben a balesetnek nem volt másik résztveője, a motorkerékpáros pályaelhagyás vagy műtárgynak, fának ütközés következtében hunyt el. Ilyen körülmények között összesen csak 6 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt a baleset me-

2. táblázat: A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedő nélkül 2014. (saját szerk.)

Megengedett legnagyobb sebesség	Baleset okozója	Szakértő által megállapított sebesség	KRESZ szabályszegés
90	mkp-os	116	25.§ (1)
60	mkp-os	79-84	25.§ (1)
50	mkp-os	95-105	25.§ (1)
90	mkp-os	140-150	25.§ (1)

3. táblázat: A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedővel 2014. (saját szerk.)

Megengedett legnagyobb sebesség	Baleset okozója	Szakértő által megállapított sebesség	KRESZ szabályszegés
90	mkp-os	110-115	25.§ (1)
90	mkp-os	125-135	25.§ (2)
40	mkp-os	45-55 (ütközési)	25.§ (1)
90	mkp-os	120-125	25.§ (1)
70	mkp-os	95-100	25.§ (1)

chanizmusának vizsgálatára, akik 4 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről. A 2. táblázat adataiból látható, hogy a baleset helyszínén mind a négy esetben a baleset okának a KRESZ 25.§ alapján a relatív sebességtúllépést jelölték meg a szemle során. 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 balesetkor, azaz a motorkerékpáros 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. Ezen balesetek

vizsgálata során a hatóság 12 esetben rendelt ki műszaki szakértőt, akik 5 esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg a motorkerékpáros részéről (3. táblázat). Mivel mind az 5 esetben a helyszíni szemle során a KRESZ 25. szakasza szerint jelölték meg a baleset okát, a vizsgálat során megállapított abszolút sebességtúllépés lett a relatív sebességtúllépés helyett a baleset oka.

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 állapítottak meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (4. táblázat). Egy esetben a megengedett 50 km/h sebesség helyett a szakértő szerint 52-58 km/h sebességgel haladt a motoros a balesetet megelőzően. Mivel a motorkerékpáros részéről – az általános bírósági gyakorlat szerint – az alacsonyabb értéket tekintik bizonyított sebességnek, ezért ezt a járművezetőt informáló sebességmérő

4. táblázat: A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, sértettként 2014. (saját szerk.)

Megengedett legnagyobb sebesség	Baleset okozója	Okozó sebessége	Baleset részese	Részes sebessége	KRESZ szabályszegés
90	tgk 3,5 t-vez.	13-15	mkp	113-116	31.§ (6)
50	szgk-vez.	8-10	mkp	83-89	24.§ (1)
50	szgk-vez.	25-30	mkp	67-72	31.§ (5) c) ca)
50	tgk-vez.	24-28	mkp	122	31.§ (5)
50	szgk-vez.	20	mkp	58-60	31.§ (1) a)
90	szgk-vez.	16	mkp	130-135	31.§ (6)
90	szgk-vez.	27-30	mkp	100-110	31.§ (6)
50	szgk-vez.	kanyarodó	mkp	75-80	31.§ (6)
50	szgk-vez.	30	mkp	59	31.§ (5) ca)

berendezés mérési hibahatárán belül lévő érték miatt nem vettem figyelembe. (További 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 öt előző (3 esetben) vagy a szemből ékező motorkerékpárosnak (5 eset). Egy esetben elinduló 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.

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 megtévesztő sebességgel haladt. A hatodik esetben a motor-

kerékpáros 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 megállapították. Mindegyik esetben az abszolút sebességtúllépést állapították meg baleseti oknak.

2014-ben 49 halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetben összesen 33 esetben rendelkeztek ki igazságügyi műszaki szakértőt, akik 18 esetben abszolút sebességtúllépést állapítottak meg a motorkerékpáros részéről, ami az általam vizsgált baleseteknek a 37%-a. 12 esetben pedig az abszolút sebességtúllépés lett a baleset oka, 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 sérüléses balesetben is (591 db) a KSH összesen csak 10 esetben jelölt meg abszolút sebességtúllépést a baleset okaként (2. ábra).

A kutatás eredménye, hogy 2014-ben a vizsgált 49 halálos kimenetelű motorkerékpáros balesetből összesen csak 11 alkalommal nem volt a motorkerékpárosok részére felróható szabályszegés, 38 esetben (77,5%!) pedig a hatóságok szabályszegést állapítottak meg a motorkerékpáros részéről.

2. ábra: A halálos balesetek száma okok szerint, 2014. (KSH)

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 sérüléses 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

akik 6 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (5. táblázat).

Egy esetben már a helyszínen a KRESZ 26.§ (1) bekezdésébe ütköző szabályszegést állapított meg a szemlebizottság, a szakértői vélemény szerint is helyesen. A másik öt esetben a már említett fogalomértelmezés 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, amelynek 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 (5. táblázat).

6. HALÁLÓS MOTORKERÉKPÁROS BALESETEK, 2015

A megyei főkapitányságok 2015-ben összesen 50 halálos kimenetelű motorkerékpáros baleset vizsgálati anyagait biztosították 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 rendeltek ki műszaki szakértőt a baleset mechanizmusának vizsgálatára,

A 27 balesetben az okozó motorkerékpáron kívül 10 esetben más közlekedő is részese volt a balesetnek, amelyből 9 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik 6 esetben állapítottak meg abszolút sebességtúllépést (6. táblázat).

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 ütötte el a gyalogost, éjszaka, borult időben. A motoros a megengedett 50 km/h sebesség helyett 85-90 km/h sebességgel haladt, amennyiben 50 km/h sebességgel közlekedett volna, úgy az észlelés helyétől biztonságosan meg tudott volna állni.

5. táblázat: A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedő nélkül 2015. (saját szerk.)

Megengedett legnagyobb sebesség	Baleset okozója	Szakértő által megállapított sebesség	KRESZ szabályszegés
90	mkp-os	131-144	25.§ (1), 26.§ (4)
70	mkp-os	100-105	26.§ (1)
50	mkp-os	127-137	25.§ (1)
30	mkp-os	40-45	25.§ (1)
50	mkp-os	59-64	25.§ (1)
60	mkp-os	73-76	25.§ (1)

6. táblázat: A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, okozóként, más közlekedővel 2015. (saját szerk.)

Megengedett legnagyobb sebesség	Baleset okozója	Szakértő által megállapított sebesség	KRESZ szabályszegés
110	mkp-os	136-146	27.§ (1)
90	mkp-os	100-105	27.§ (1)
50	mkp-os	85-90	43.§ (1)
90	mkp-os	117-122	25.§ (1)
40	mkp-os	57-65	25.§ (1)
90	mkp-os	100-104	34.1

7. táblázat: A sebességtúllépéssel bekövetkezett halálos motorkerékpáros balesetek, sértettként 2015. (saját szerk.)

Megengedett legnagyobb sebesség	Baleset okozója	Okozó sebessége	Baleset részese	Részes sebessége	KRESZ szabályszegés
50	szgk-vez.		mkp	78-82	31.§ (5)
50	szgk-vez.	18-23	mkp	86-91	31.§ (5) c)
90	szgk-vez.		mkp	153-173	31.§ (5)
90	tgk-vez.	25	mkp	125-135	31.§ (5)
70	szgk-vez.	20-23	mkp	103-107	31.§ (5)
90	szgk-vez.	20	mkp	115-125	31.§ (5)
50	szgk-vez.		mkp	81-85	28.§ (2) b)
90	szgk-vez.	15	mkp	105-115	28.§ (2) b)
50	szgk-vez.	10	mkp	103-109	28.§ (2) b)
50/25	lassú jármű vez.		mkp	96-101	28.§ (2) b)
40	szgk-vez.	13-16	mkp	53-58	28.§ (2) b)
50	szgk-vez.	6-10	mkp	65-75	28.§ (2) b)
90	szgk-vez.	94-98	mkp	120-125	34.§ (1)
40	smkp-vez.	49-51	mkp	45-47	25.§ (1-2)
50	gyalogos		mkp	65-75	8.§ (2) c)
70/90	tgk-vez.	15	mkp	100-120	33.§ (1)
50	tgk-vez.	9-10	mkp	80-84	24.§ (1)

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 sebesség-

túllépés lett a baleset oka, azaz három esetben is változott a baleseti okra vonatkozó megállapítás.

2015-ben 23 esetben jelölték meg a motorke-
rékpárost sértettként a helyszínen, azaz a bal-

eset okaként más közlekedő szabályszegését állapították meg. 22 esetben rendelt ki a hatóság igazságügyi műszaki szakértőt, akik 17 esetben állapították meg abszolút sebességtúllépést a motorkerékpáros részéről (7. táblázat).

Hat 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 a KRESZ 26. szakaszába 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.

Összességében tehát 50 halálos motorkerékpáros balesetben összesen 40 esetben rendeltek ki műszaki szakértőt, akik 29 esetben állapították 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).

7. KÖVETKEZTETÉSEK

A kutatásban vizsgált két év alatt 99 halálos motorkerékpáros balesetből 73 esetben rendeltek ki igazságügyi gépjárműszakértőt, hogy

2. ábra: A halálos balesetek száma okok szerint, 2015. (KSH)

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	Személyi sérüléssel baleset	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	

nyilatkozzon a baleset körülményeivel kapcsolatban. A 73 esetből 47 alkalommal mutattak ki abszolút sebességtúllépést a motorkerékpárosok részéről (64%). Az összes halálos motoros baleset 48%-ában bizonyíthatóan volt abszolút sebességtúllépés a motoros részéről. 22 esetben nem csak azt állapították meg, hogy a balesetben volt abszolút 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 nagyobb lehet. A hivatkozott 22 esetben azonban már kimutatható volt az abszolút sebesség túllépés, mint baleseti ok. A halálos baleseteknél az abszolút sebességtúllépés jóval magasabb, mint amit a motorkerékpár-vezetők a már említett kérdőíves online felmérésben elmondtak: „A megengedett sebességet rendszeresen túllépők aránya autópályán, autóúton 15-20% közötti, és közel azonos mindegyik korcsoportban, ennek másfélszerese a lakott területen kívüli utakon. Lakott területen a gyakran gyorshajtók aránya meghaladja a 10%-ot.” [3]

További fontos eredménye a kutatásnak, hogy a 99 halálos balesetből, amelyben mo-

torkerékpáros is részt vett, 82 esetben állapított meg a hatóság valamilyen közlekedési szabálysértést a motorkerékpáros részéről. Ki kell emelni azoknak a baleseteknek a magas számát, amelyben a kanyarodó gépkocsi vezetője nem mérte fel helyesen a szemből érkező, vagy éppen az öt előző motorkerékpár sebességét (két év alatt 14 eset), vagy gépkocsivezetők a védett úton haladó, a megengedett legnagyobb sebességet meghaladó sebességgel közlekedő motorkerékpárosnak nem biztosítottak 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 találkozódik, 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, kiemelten a sebességhatárok betartásával.

A sebességhatárok betartásának kikényszerítése kétségtelenül rendészeti feladat. A sebességellenőrzés a forgalomellenőrzés kulcskérdése. Egyrészt azért, mert a közlekedési szabályok egyik alapszabályáról van szó, amely 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 [5]. 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, vagyis a sokat emlegetett emberi tényezőre kell visszatérnünk, mint a közlekedés alaptényezőjére. A büntetés általában elkerülő aktivitást eredményez és a személyiség valamely részfunkcióját érinti. A valódi változás a személyiség egészét érintő pszichológiai beavatkozás le-

hetőségének megteremtésétől várható, amely az ember személyiségére, beállítódására, attitűdjeire koncentrálna próbálna a közlekedési résztvevőket alkalmassá tenni a közlekedésben való helyes részvételre [1]. A szabálykövetést, mint alapvető közlekedési feltételt a családban, az óvodában, az általános és középiskolában kell elsajátítani, és természetesen a járművezetők képzése, oktatása során. A közlekedés-biztonsággal foglalkozó kampányoknak, rendezvényeknek is egyik legfőbb feladata a szabálykövető magatartás megerősítése a közlekedésben.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Aranyos Judit, Major Róbert: Kezelő jellegetű intézkedések megalkotása a közlekedési bűncselekmények körében, Belügyi Szemle 2005. évi 4. szám p. 52.
- [2] Gégyény István: A motorkerékpáros közlekedés biztonsága, <http://www.balesetmegelozes.eu/cikk.php?id=179>
- [3] Juhász János: A motorkerékpárosok közlekedési jellemzőinek kérdőíves vizsgálata, Közlekedéstudományi Szemle LXII: (2) pp.12-21. (2012)
- [4] Major Róbert: A közlekedési balesetek megelőzése, különös tekintettel a rendőrség lehetőségeire és korlátaira, PhD értekezés PTE ÁJK, Pécs, 2009.
- [5] Major Róbert, Mészáros Gábor: Forgalomellenőrzés, egyetemi jegyzet, Budapest: NKE Szolgáltató Kft., 2015.
- [6] Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai 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)
- [7] Mészáros Gábor: A sebességtűllépés 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, (2017a). pp. 113-130.

- [8] Mészáros Gábor: Pest megye baleseti adatainak elemzése, Hadtudományi Szemle 10:(4) pp. 506-523. (2017b)
- [9] Európai Bizottság: Mobilitás és közlekedés, Közúti közlekedésbiztonság https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/many_drivers_exceed_the_speed_limit/inappropriate_speed_en
- [10] Központi Statisztikai Hivatal: Közlekedési baleseti statisztikai évkönyv, 2014, 2015



Investigation of the connections between fatal motorcycle accidents and speeding (2014-2015)



Untersuchung der Zusammenhänge zwischen den tödlichen Motorradunfällen und Geschwindigkeitsübertretungen (2014-2015)

