



A közúti közlekedés területi jellemzői

Tartalom

Bevezető	2
Összefoglaló.....	3
1. Magyarország a nemzetközi közlekedési rendszerben.....	5
1.1. Az országban áthaladó nemzetközi közlekedési folyosók.....	5
1.2. Az Európai Unió külső és belső határszakaszai hazánk esetében.....	7
2. A hazai úthálózat szerkezete, minőségi jellemzői	8
2.1. Szerkezet, sűrűség	8
2.2. Az országos közúthálózat.....	9
2.3. A helyi vagy önkormányzati közúthálózat	12
2.4. Az országos közutak állapota, minőségi jellemzői.....	13
2.5. Az országos közutak forgalma.....	16
3. A települések elérhetősége.....	18
4. A gépjárműállomány jellemzői.....	20
4.1. A személygépkocsi-állomány nagyságának alakulása.....	20
4.2. A személygépkocsi-állomány átlagéletkora	22
4.3. A személygépkocsi-állomány típus szerint.....	23
4.4. A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépkocsik	25
4.5. A személygépkocsi-állomány üzemanyag felhasználás és hengerűrtartalom szerint.....	25
4.6. Autóbusz és motorkerékpár állomány	27
4.7. Tehergépkocsi állomány.....	29
5. Helyi közlekedés.....	30
6. Közúti közlekedési balesetek	33
6.1. A közúti közlekedési balesetek száma, okai, okozói.....	33
6.2. A balesetben meghalt, megsérült személyek.....	36

Irodalomjegyzék

Megjegyzések

További információk, adatok (linkek)

Elérhetőségek

Bevezető

A közlekedés a társadalom és a gazdaság működésének egyik alapvető feltétele, amelynek színvonala egyben a gazdasági fejlettség egyik fokmérője is. A különböző közlekedési módok közül kitüntetett jelentőségű a közúti közlekedés. 2011-ben Magyarországon az áruszállítás kétharmada, a települések közötti közösségi személyszállítás közel fele közúton bonyolódott. Emellett a településen belüli közösségi és a helyközi magán közlekedés legfontosabb módozatát is jelenti. A közúti közlekedés dominanciája várhatóan megmarad a közeljövőben is, annak ellenére, hogy a 2011-ben jóváhagyott uniós közlekedéspolitikai stratégia – a fenntartható fejlődés érdekében – célul tűzte ki a közlekedés összetételének változását, nagyobb távolságokon a környezetkímélőbb közlekedési módozatokra való átállást.

A közlekedés színvonala befolyásolja a befektetések megtelepedési esélyeit, a munkaerő mobilitását, és számos nemzetgazdasági ág teljesítményére is hatással van. Közvetlen kapcsolatban a szállítás, raktározás ággal áll, amely – az előzetes adatok alapján – 2011-ben a bruttó hazai termék 6,2%-át adta.

Kiadványunkban az ország közúti közlekedésének területi sajátosságait vizsgáljuk. Bemutatjuk az úthálózat szerkezetét, minőségi jellemzőit és a települések elérési lehetőségének térségi különbségeit. Áttekintjük a közutakra háruló forgalom nagyságát, a személy- és tehergépjármű-állomány változásait, valamint a közutakon bekövetkezett (személyi sérüléssel járó) közlekedési baleseteket.

Összefoglaló

- Magyarországon négy nemzetközi közlekedési folyosó (Helsinki-folyosó) halad át, melyek mindegyike érinti a fővárost. A folyosók közúti elemei lefedik a hazai autópálya-hálózatot.
- Az ország közúthálózatának sűrűsége a negyedik legnagyobb az európai uniós tagországok sorában. Az autópályák és autóutak hasonló mutatója a középmezőnyben helyezkedik el.
- A hazai közúthálózat szintjei közül a mellékálózat sűrűbb, és viszonylag egyenletesen fedi le az ország területét. Az útsűrűség területi különbségei általában összefüggésben vannak az eltérő településhálózattal. A mellékutaknál ritkább főhálózat jellemzően főváros centrikus és sugaras szerkezetű.
- A gyorsforgalmi úthálózat 2011 végén négy megyét (Vas, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Békés) nem érintett. Az autópályák és autóutak sűrűsége általában a gazdaságilag fejlettebb dunántúli megyékben magasabb. A gyorsforgalmi hálózat folyamatos bővülésével a közúti forgalom növekvő részét, 2012-ben 27%-át vezették le az autópályák.
- Az autópályák nélkül számított közúti forgalom Közép-Magyarországon kiugróan magas, átlagosan 4427 jármű/nap. A vidéki térségek közül a központi régióval szomszédos megyékben, Komárom-Esztergomban, Jász-Nagykun-Szolnokban és Fejérben a legnagyobb az átlagos forgalom, naponta 2800–3000 jármű.
- Az országos közutak Komárom-Esztergom, Győr-Moson-Sopron, Vas és Baranya megyében a hálózat teljes hosszán rendelkeznek szilárd burkolattal, a földutak aránya Bács-Kiskun megyében a legmagasabb, 3,4%.
- Az országos közutak burkolatállapota az autópályák nélküli hálózat kétharmadán rossz vagy nem megfelelő minőségű volt 2012-ben. Az átlagosnál jobb mutató Somogy és Fejér megyére jellemző. Az utak hullámosságát, nyomvályúságát minősítő egyenetlenség osztályzatok alapján az országos közúthálózat átlagosan a közepes (tűrhető) kategóriába tartozik, a megfelelő minőségi osztályt a Pest megyei átlag közelítette meg. A pályaszerkezet teherbírási jellemzői alapján az országos közutak 43%-a jó vagy megfelelő minőségű volt 2012-ben. Komárom-Esztergom és Pest megyében az – autópályák nélküli – utak 57–57%-a tartozott ezekbe a kategóriákba.
- A legközelebbi járási székhely az ország minden településéről elérhető 45 percen belül, viszonylag hosszabb elérési idő a határ menti településeken (különösen Hajdú-Bihar és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében), valamint a nagyterületű járások (például a Kaposvári járás) környezetében jellemző.
- A személygépkocsi-állomány 2008-ig tartó folyamatos növekedése a gazdasági válság miatt megtorpant, és három dunántúli megye kivételével 2008 és 2012 között már csökkenés következett be. Az első forgalomba helyezések száma is jelentősen visszaesett, bár 2011. és 2012. évben már növekedést regisztráltak. Az előbbiekből adódóan felgyorsult a járműpark öregedése. A személygépkocsival való ellátottság továbbra is az ország északnyugati és középső területein a legmagasabb. Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma Budapesten, valamint kilenc megyében haladta meg az országos értéket. A főváros az egyetlen, ahol az említett időszakban a mennyiségi ellátottsági mutató csökkent.
- A járműállomány típus szerinti összetétele jelentősen átalakult. A „keleti” márkák vezető helyét átvették az Opelek és a Suzukik, melyek piaci részesedésüket napjainkra is megőrizték. A legsikeresebb márkák rangsora évek óta alig változott, a legnépszerűbb tíz gyártmány gyakorlatilag minden megyében az első között található. Folyamatosan növekedik a dízelüzemű személygépkocsik aránya, és kezdenek teret nyerni az ezektől eltérő technológiát alkalmazó típusok is. Ezek közül a korszerű, hibrid meghajtású gépkocsik életkora a legalacsonyabb. A tömegigényekhez igazodóan az utakon futó járművek legtöbbje 1400 cm³ alatti hengerűrtartalmú.

- Az autóbuszpark 2003–2012 között szerény mértékben fogyott, amely alól csak néhány megye volt kivétel. Átlagéletkoruk meghaladta a személygépkocsikét. A motorkerékpárok számának növekedését a recesszió többnyire csak lassította, csupán néhány megyében következett be 2009–2010 között szerény mértékű állománycsökkenés. A tehergépkocsikból is több futott az utakon 2012-ben, mint egy évtizeddel korábban, és ezeket a járműveket is számottevő öregedés jellemzi. Magas arányuk ellenére folyamatosan tart a benzinüzemű járművek cseréje a gázolajat használókra.
- Tíz év távlatában több településen szűnt meg 2011-re az autóbuszos tömegközlekedés, mint ahányban megindították. Állományuk mindössze néhány helyen bővült, a viszonylatok száma azonban a fővároson kívül a megyék többségében növekedett. Ugyanakkor az utazási szokások változásával a szállított utasok száma és ezzel együtt az utaskilométer csökkent.
- Az úthálózat fejlesztése, valamint a fokozott rendőri jelenlét együttes hatásának is köszönhető, hogy néhány megye kivételével folyamatosan csökken a személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek száma. Az évezred elejéhez képest a legnagyobb visszaesés Tolna, Nógrád, Békés és Baranya megyében következett be, ezzel szemben Vasban erőteljes emelkedés történt.
- A balesetek közül minden kilencediket ittasan okoztak 2012-ben. Gyakoriságuk Bács-Kiskun és Somogy megyében a legmagasabb, a legkedvezőbb pedig a fővárosban, valamint Csongrád és Hajdú-Bihar megyében volt.
- A kerékpárosok növekvő létszámának következtében az általuk okozott balesetek gyakorisága emelkedett, ami az ország egész területére jellemző. Továbbra is a járművezetők hibájából történik a legtöbb baleset, ami döntő részben gyorsjárat, illetve a nem az útviszonyoknak megfelelően megválasztott sebességgel történő közlekedés miatt következik be.
- A balesetet szenvedett személyek száma csökkent és a súlyosság mértéke szerinti összetétel is kedvező irányba változott az ezredforduló óta.

1. Magyarország a nemzetközi közlekedési rendszerben

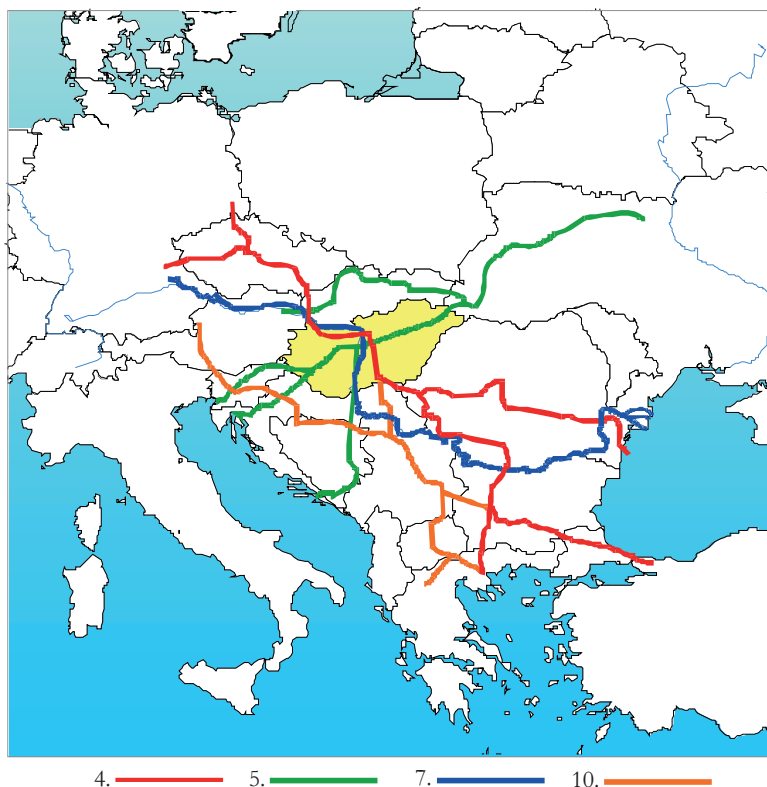
1.1. Az országon áthaladó nemzetközi közlekedési folyosók

A közös európai közlekedéspolitikai elvek és irányzatok megteremtése mintegy hatvan évre nyúlik vissza. A megfelelő infrastrukturális háttér kialakítása elengedhetetlen volt az egységes európai piac létrejöttéhez, a négy európai uniós szabadságjog érvényesítéséhez. A biztonságos közlekedési rendszer hozzájárul a személyek és áruk hatékony szállításához, amely a gazdasági növekedést és a versenyképességet erősíti. Ezt felismerve, a nemzetközi közlekedési útvonalak kialakításával először az 1957-es Római szerződés foglalkozott. 1989-ben a Strasbourgi csúcson fogadták el a Transz-európai hálózatok (TEN = Trans-European Network) alapelveit. Az 1992. évi Maastrichti szerződésben fektették le azok jogi alapjait, melyek több fontos infrastrukturális területet foglalnak magukba. Ezek egyike a TEN-T (**transzeurópai közlekedési hálózat**), amely az EU tagállamainak területén egységes rendszerként, a távolsági személy- és áruszállítás gerinchálózatát alkotja. A kijelölt struktúra tartalmazza a tagállamok úthálózatának, vasúti hálózatának egy adott szakaszát, valamint a jelentősebb repülőtereket és a hajózható belvízi útvonalakat, folyami és tengeri kikötőket is.

1991-ben Prágában az I. Páneurópai Közlekedési Értekezleten, a résztvevő országok közlekedési miniszterei egy egységes, a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó koncepció kialakítása mellett döntöttek. Ezt követően a II. Páneurópai Közlekedési Értekezleten – melyet 1994-ben Krétán tartottak – meghatározták azt az ún. **Páneurópai hálózatot** (Pán-Európai Közlekedési Folyosók vagy Krétai folyosók), amely az EU tagállamait és a kelet-európai „harmadik” országokat összekötő útvonalakat tartalmazta.

1. ábra

A Magyarországot érintő Helsinki folyosók



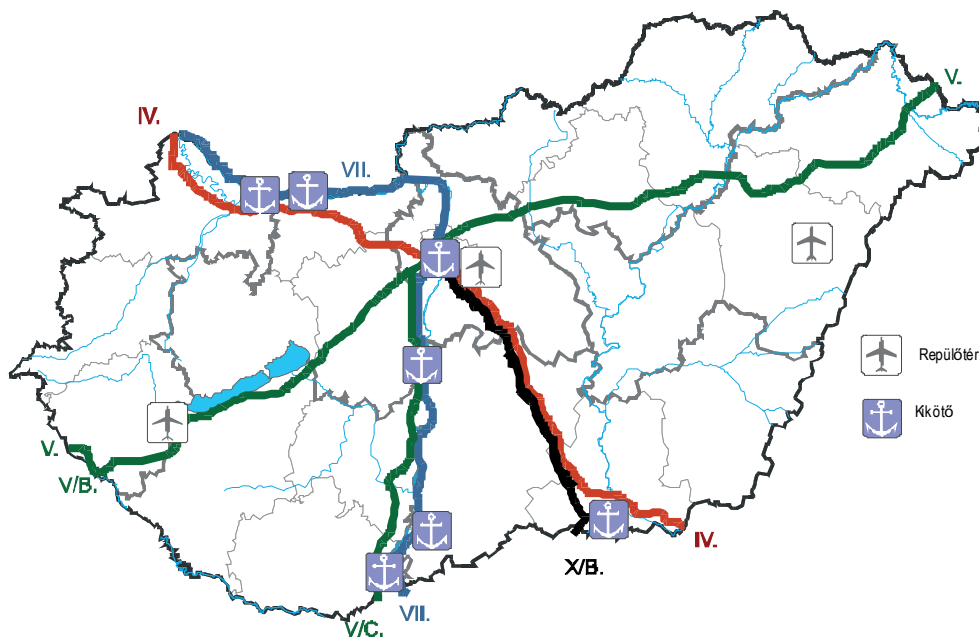
Az útvonalak – melyek Kelet-Európa fő közlekedési tengelyei – kiegészítésére 1997-ben Helsinkiben került sor. Az ekkor megtartott III. Páneurópai Közlekedési Értekezleten jelölték ki a Helsinki Korridorokat vagy más néven Helsinki folyosókat, melyeknek több szakasza Magyarország területét is érinti.

Az Európai Unió történetének eddigi legnagyobb bővítésére 2004. május elsején került sor. Ekkor csatlakozott Magyarország és kilenc másik állam az EU-hoz. Ezáltal az új tagok területén áthaladó Helsinki folyosók már a TEN-T, vagyis a transzeurópai közlekedési hálózat részét alkotják.

Magyarországon négy (a IV., az V., a VII., a X.) Helsinki folyosó halad át. A folyosók Budapest központúak, és a közúton kijelöltek a hazai autópálya hálózatot lefedik. A sugaras, centrális szerkezet a vasútra is érvényes. A TEN-T elemeihez tartozik három magyarországi repülőtér, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, a Debreceni Nemzetközi Repülőtér (Debrecen Airport) és a Sármellék Nemzetközi Repülőtér (Hévíz-Balaton Airport). A VII. folyosó dunai kikötői mellett az egyes szakaszain hajózható Tisza is belvízi útvonalnak tekinthető, ezért szegedi kikötője is a TEN-T részét képezi.

2. ábra

A közúti Helsinki folyosók és a TEN-T elemeit alkotó kikötők és repülőterek Magyarországon



Az összesen 3258 kilométer hosszú IV. folyosó Drezda, Nürnberg, Prága, Pozsony, Bécs érintésével a szlovák és osztrák határtól az M1-es autópályán halad Budapestig, majd onnan az M5-ös autópályán Szeged érintésével a 43-as főúton Nagylaknál lép át a határon, és Aradon, Szófián át Isztambulig, a déli mellékága Szalonikiig tart. Az Aradtól keletre tartó mellékág Bukarest érintésével Konstancáig húzódik. A magyar szakasz 410 kilométernyi közutat és 487 kilométer hosszú vasútvonalat tartalmaz.

Az olaszországi Triesztből induló V. folyosó és V/B. mellékága (Rijekától Zágrábba át) a délnyugati országhatáron lépnek hazánk területére. Letenyénél egyesülve az V. főfolyosó az M7-es autópályán folytatódva Budapestig tart. Az V/C. mellékág – a horvát tengerparttól indulva Szarajevón és Eszéken keresztül – Udvarnál lépi át a magyar-horvát határt. Az 56-os főúton Mohács érintésével csatlakozik az M6-os autópályába, melyen Budapestig vezet. Itt a főággal

egyesülve az M3-as autópálya vonalán húzódik a keleti országhatár felé. Nyíregyházától a 41-es főút vonalán Beregsuránynál lép ki Magyarország területéről, majd Ungvár érintésével Kijevnél ér véget. A folyosó teljes hossza 1600 kilométer. A magyarországi része 784 kilométer közúti és 996 kilométer vasúti pályát foglal magába.

A világ leghosszabb belvízi útját az Északi-tengert a Fekete-tengerrel összekötő Rajna-Majna-Duna csatorna megalkotásával hozták létre, melynek 2415 kilométer hosszú, a Dunát magába foglaló természetes szakasza a VII. Helsinki folyosó is egyben. Magyarországi része 378 kilométeres, melynek legfontosabb hazai kikötői Győr-Gönyű, Komárom, Budapest-Csepel, Dunaújváros, Baja, Mohács városoknál találhatók. A folyosó közúton sehol nem halad, kizárólag vízi útként funkcionál.

A X. folyosó X/B. mellékága Budapestről indulva az M5-ös autópályán húzódik Szegedig, majd a magyar-szerb határt Röszkénél lépi át, és Újvidéken keresztül Belgrádnál csatlakozik a főághoz, melynek teljes hossza 2360 kilométer. A hazai vasúti szakaszok hossza 156 kilométer, a közúti szakaszoké 171 kilométer.

1.2. Az Európai Unió külső és belső határszakaszai hazánk esetében

Magyarország hét országgal határos, és összesen 2246 kilométer hosszú államhatárral rendelkezik. A jelenlegi határokat az 1947. február 10-én aláírt párizsi békeszerződés határozta meg, amely kisebb módosításokkal a trianoni békeszerződésben kijelöltet állította vissza.

A hét szomszédos ország közül Szlovénia, Ausztria, Szlovákia és Románia hazánkkal egyetemben európai uniós tagok. Horvátország 2013. július 1-vel csatlakozik az EU-hoz. Szerbia 2012 márciusában lett hivatalos tagjelölt. Ukrajna eurointegrációs törekvései napjainkban ugyan intenzívebbé váltak, de csatlakozása a közeljövőben még nem várható. Szlovénia, Ausztria, Szlovákia és Magyarország a schengeni övezet tagjai, így közöttük az állandó határellenőrzés megszűnt. Románia nem teljes jogú tagja a Schengeni Egyezménynek, így ezen a határszakaszon egymegállásos határforgalom-ellenőrzési rendszer működik. Az EU külső határait a magyar-ukrán, a magyar-szerb és a magyar-horvát határszakaszok jelentik. Ukrajna felé az ellenőrzések szigorúak, érvényes útlevéllel kell rendelkeznie annak, aki az északkeleti szomszédhoz szeretne látogatni. Szerbiába 2010. június 12-től érvényes személyazonosító igazolvánnyal is beléphetünk. Magyar viszonylatban csak az új, kártyaformátumú személyi azonosító igazolványt fogadják el a szerb határrendőrök, vízumra azonban már nincs szükség. Horvátország esetében csatlakozása után egymegállásos határforgalom-ellenőrzés alakul ki, majd a schengeni övezetbe való belépésével az állandó határellenőrzés is meg fog szűnni.

A határ társadalmi, gazdasági térelemként komplex funkciókkal bír. A tagországok között összekötő elemként (*kontakt-funkció*), a nem tagok esetében elválasztó térelemként (*barrier-funkció*) és szűrőzónaként (*filter-funkció*) jelenik meg. Az összekötő funkció jelentősége Magyarország, Szlovénia, Ausztria, Szlovákia, Románia – és 2013. július elsejétől Horvátország – között mutatkozik meg a legerősebben. Ezeken a határokon valósul meg a személyek, az áruk, a szolgáltatások és a tőke szabad áramlása, ezáltal a tagok között erősödhetnek a társadalmi, gazdasági interakciók. Az elválasztó és szűrő funkciók Ukrajna és Szerbia esetében különösen fontosak. A szürke- és feketegazdaság megjelenése (pl. cigarettakereskedelem, benzinturizmus) miatt válik nélkülözhetetlenné a szigorúbb határellenőrzés. Az illegálisan határt átlépő személyek és embercsempészek kiszűrése és elfogása is prioritást élvez ezen a funkciókon belül.

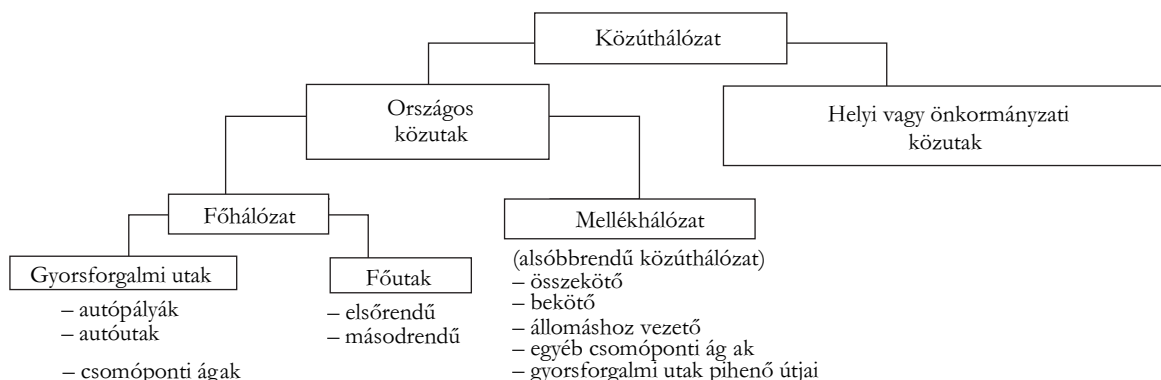
2. A hazai úthálózat szerkezete, minőségi jellemzői

2.1. Szerkezet, sűrűség

A hazai útállományt közutak és magánutak alkotják. A közutak vagy az állam tulajdonában lévő **országos közutak**, vagy önkormányzatok tulajdonában lévő **helyi közutak**. Az országos közúthálózat hossza 2011. december 31-én 31 698 kilométert tett ki, a helyi közutaké 169 263 kilométert.

3. ábra

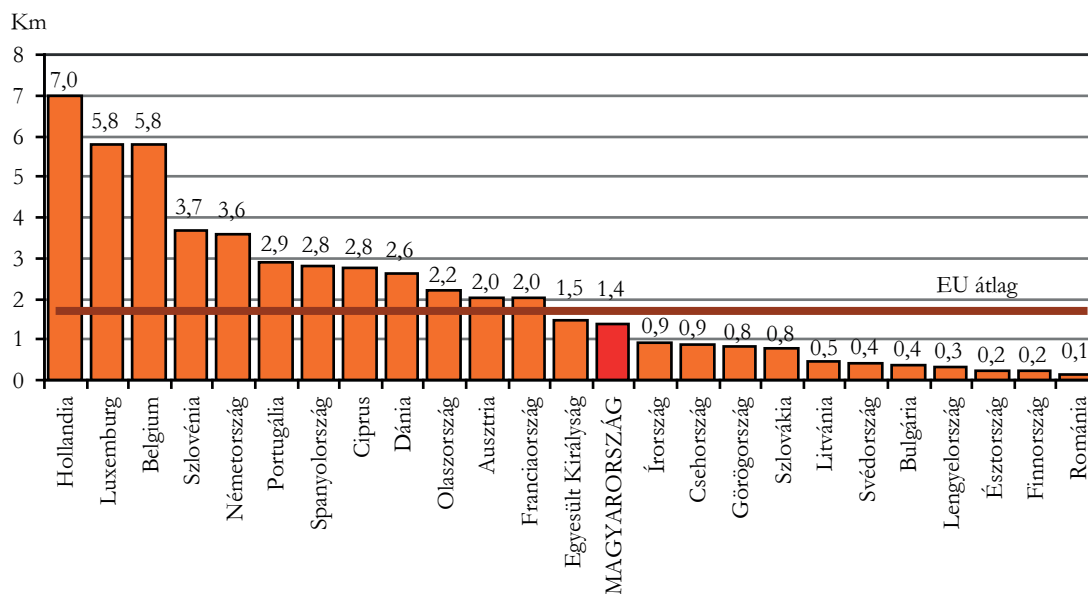
A hazai közúthálózat szerkezete



Az Európai Unió 27 tagállama között Magyarország – ha a teljes közúthálózat hosszát (200 961 kilométer) az ország területéhez viszonyítjuk – a negyedik legsűrűbb úthálózattal (211 km közút/100 km²) rendelkezett 2009-ben. Az első három helyen területileg kisebb országok (Málta, Belgium, Hollandia) találhatók. Az autópályák, autóutak sűrűsége kissé árnyalja a képet. A legjobb értékekkel a Benelux államok (Belgium, Hollandia, Luxemburg) rendelkeznek. Hazánk e mutatója az 1,4-es értékével a középmezőnyben helyezkedik el.

4. ábra

100 km²-re jutó autópálya és autóút az Európai Unió tagországaiban, 2009*

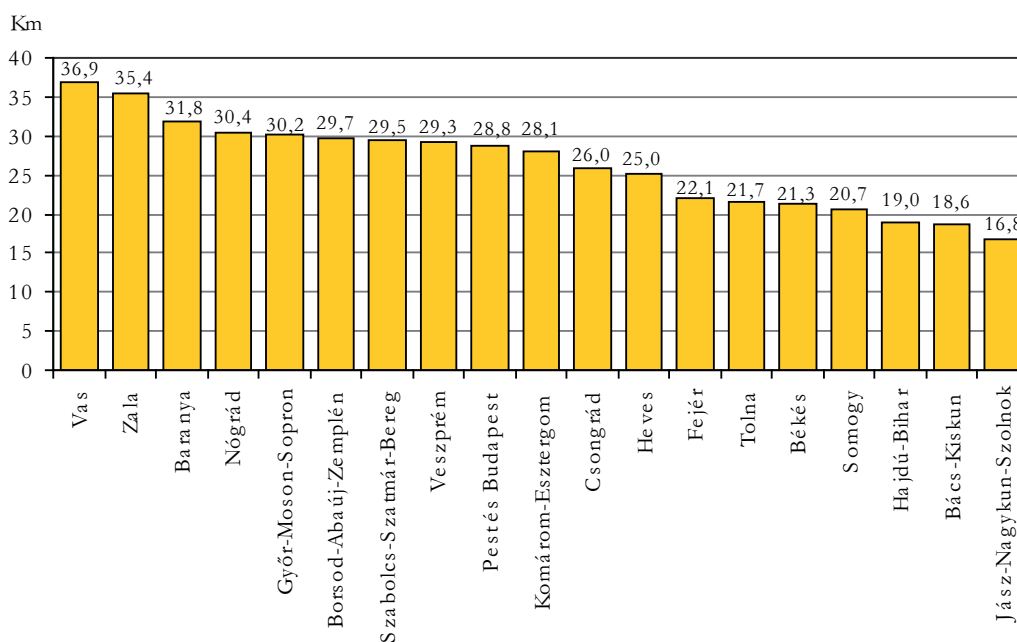


* Málta és Lettország nem rendelkezett autópályával.

2.2. Az országos közúthálózat

Az országos közúthálózat fő- és mellékhalozati szintekre bontható. A 23 358 kilométeres mellékhalozat vagy alsóbbrendű közúthálózat lényegében a korábbi szekérutak nyomvonalán alakult ki. Ezek az utak nagy sűrűségben és egyenletes lefedettséggel borítják az országot. A mellékhalozat centrumnélkülisége hazánk egész területén érvényesül. A településsűrűséggel szoros összefüggésben különbség van az aprófalvas (pl.: Vas, Zala, Baranya), és a ritkább településhálózatú megyék (pl.: Jász-Nagykun-Szolnok, Bács-Kiskun, Hajdú-Bihar) úthálózata között.

5. ábra

100 km²-re jutó mellékutak, 2011

A mellékúthálózat kialakítása során az építőknek többnyire alkalmazkodniuk kellett a topográfiai viszonyokhoz. Hosszabb, összefüggő szakaszokat csak ott hozhattak létre, ahol a terepi adottságok ezt lehetővé tették (például az alföldi sík területeken). A dombságok, hegységek tájain elsősorban az uralkodó völgyirányok voltak a meghatározóak. Itt az úthálózat széttagolt, és azt jelenleg is rövidebb szakaszok jellemzik.

A 8340 kilométeres főhálózatot gyorsforgalmi utak (autópályák, autóutak, valamint a gyorsforgalmi utak csomóponti elemei) és (első- és másodrendű) főutak alkotják. A főhálózat ugyan ritkább, a mellékúthálózatnál azonban sokkal célirányosabb háló formájában fedi le az országot. A kialakításában a helyi felszíni formáknak már nem volt akkora jelentősége, mint a mellékúthálózatnál. Elsődleges szempontként a fontosabb forgalmi célpontok (városok) minél egyenesebb vonalú összekötése szerepelt. Ennek érdekében a kiépített utak átvágják az enyhébb terepi formákat, töltéseken vagy mélyebb bevágásokban haladnak. Az úthálózat centrális, sugaras kialakítású, valamennyi autópálya és főút a főváros felé vezet (a sugaras kialakítás egyes vidéki városoknál – Debrecen, Győr, Kecskemét, Székesfehérvár – is megfigyelhető).

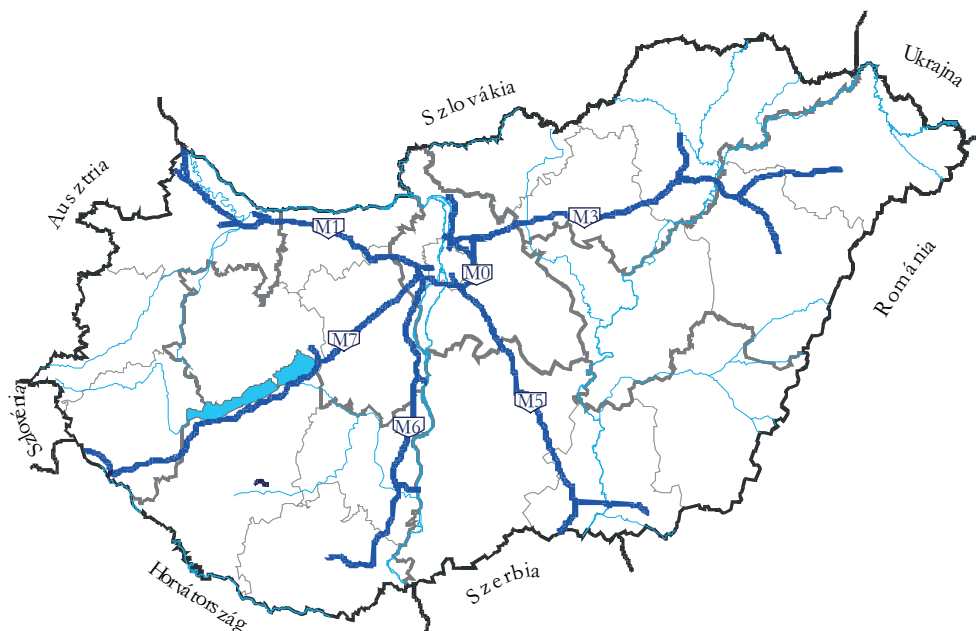
A rendszerváltás kezdetéig körülbelül 350 kilométer autópálya és autóút épült meg. Az azóta eltelt mintegy huszonöt év távlatában majd ezer kilométer készült el, így 2011 végén Magyarország 1304 kilométer hosszú gyorsforgalmi úthálózattal rendelkezett. Az egyes szakaszok tervezésekor a főúthálózat kialakításakor is megfigyelhető Budapest-centrikusság volt jellemző. A gyorsforgalmi

utak a főutakkal párhuzamosan, néhol azok közvetlen közelében futnak, az utóbbiak tehermentesítése végett. Így ezek is a sugaras, centrális hálózatot erősítették meg. Nagy szükség lenne legalább egy kelet-nyugati irányú transzverzális útvonalra, valamint egy, a határokkal párhuzamosan futó gyűrűs útvonalra is, melyek a periférikus területeket kapcsolnák be az ország közlekedésébe.

Az elmúlt években elkezdődtek a főváros-központúságot mérséklő útépitések. Egyik legfontosabb beruházásként említhető a folyamatosan épülő, Budapestet már részben körülölelő, annak határában futó M0-as körgyűrű. Az M0-as gyűrűnek több funkciója is van. Összeköti és hálózattá szervezi a fővárosba sugárirányban befutó gyorsforgalmi utakat, tehermentesíti a főváros sűrűn lakott belső területeit az átmenő forgalomtól, amely régebben különösen nagy forgalmi fennakadásokat okozott. Ugyanakkor forgalmi gyűjtő és elosztó funkcióval is rendelkezik, valamint elősegíti a fővárosi külső kerületek és az agglomerációs települések egymás közötti forgalmának lebonyolítását. A balesetveszély és környezetterhelés csökkentése szempontjából is kedvező hatásokkal bír.

6. ábra

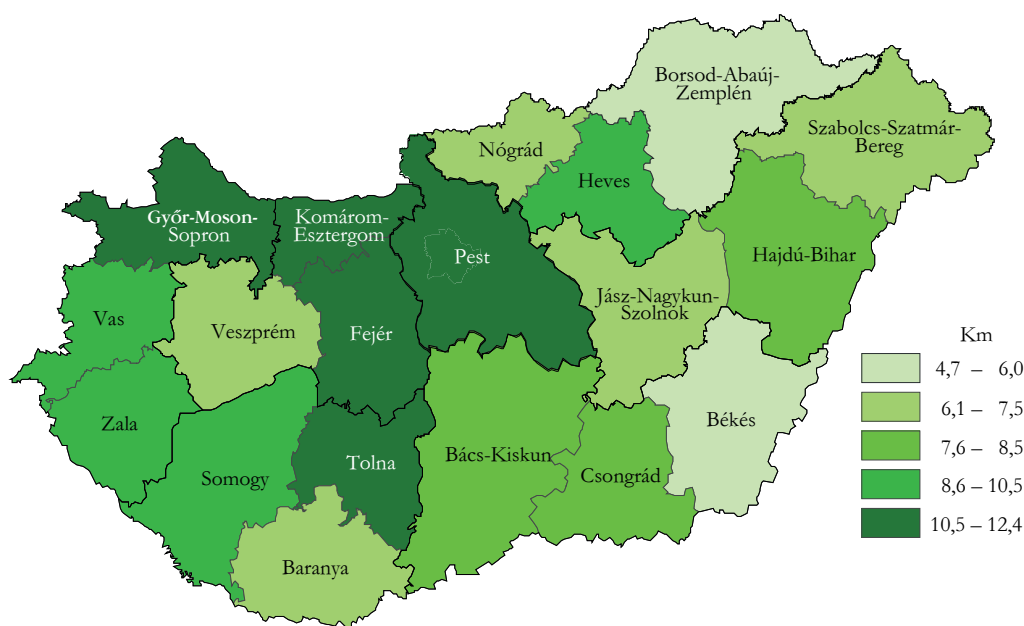
Magyarország autópályái, 2013



A közelmúltban a haránt irányú útvonalak kiépítését is elkezdték. Ezek jelenleg még egymástól távol eső, rövid szakaszokként jelennek meg. Ilyen például a majdani **M9**-es autópálya Szekszárd melletti része, amely magába foglalja a 2003-ban átadott Szent László hidat is. Másik, már szintén elkészült szakasza a kaposvári elkerülő út. Az autópálya tervezett nyomvonalának hosszabb része kelet-nyugati irányban Szegedtől Szekszárdon és Kaposváron át Nagykanizsáig tartana, majd innen északra fordulva Zalaegerszeg érintésével Szombathelyig húzódna, összességében 335 kilométer hosszan. Egy másik, még tervezési fázis alatt álló transzverzális autópálya nyomvonal a leendő – körülbelül 330 kilométer hosszú – **M8**-as gyorsforgalmi út lesz. Kelet-nyugat irányú közlekedési tengelyként, Dunaújváros és Veszprém érintésével Szolnokot fogja összekötni az osztrák határnál lévő Szentgotthárddal. Az eddig elkészült rövid, ugyanakkor fontos szakasza Dunaújvárosnál található, amely keresztezi az M6-os autópályát, és magába foglalja a Pentele hidat. Ezen autópályák mihamarabbi megépülése élénkíthetné a periférikus területek gazdaságát. A gyorsabb megközelíthetőség, a fejlett közlekedési infrastruktúra vonzó tényező a működő tőke szempontjából is, amelynek megjelenése vagy további bővítése csökkenthetné a periférikus területek gazdasági elmaradottságát.

A már meglévő gyorsforgalmi úthálózat összes autópályája a fővárosból indul ki, és onnan sugárirányban fut szét. Az **M1**-es autópályája nyugati irányba húzódik, és Hegyeshalomnál lépi át a magyar határt. Az egyik legrégebbi autópályánk, melyet még 1964-ben kezdtek el építeni. Az osztrák határt 1996-ban érte el. Hosszúsága 172 kilométer, nyomvonala négy megyét érint, valamint két megyeszékhelyet, Tatabányát és Győrt. Az **M3**-as autópályája az ország észak-keleti megyéivel és azok megyeszékhelyeivel létesít kapcsolatot. Nyíregyházát délről megkerülve, Órig tart. Hossza jelenleg 270 kilométer. A közeljövőben újabb szakaszait fogják átadni, első lépésként Vásárosnaményig, majd egészen az ukrán határig. Fontos leágazásai az M30-as Miskolc, illetve az M35-ös Debrecen felé. Az **M5**-ös autópályája Budapestről délkelet felé indulva Kecskemétet és Szegedet érintve a legjelentősebb szerb határátkelőig, Röszkéig tart. Hossza 173 kilométer. Az **M6**-os gyorsforgalmi út nyomvonala a Duna jobb partján fut déli irányban, egészen Bólyig, érintve többek között Dunaújvárost, Szekszárdot. Bólytól az M60-as leágazás Pécsset kapcsolja be az autópályák hálózatba. A Szekszárdtól Pécsig tartó szakaszon négy alagútpár és kilenc nagyobb híd található. Eddigi hossza 193 kilométer. A Bólytól a horvát határig húzódó 20 kilométeres szakasz megépítése jelenleg terv stádiumban van. Az **M7**-es autópályája délnyugati irányú sugárként a legfontosabb horvát határátkelőig, Letenyéig húzódik. Hossza 231 kilométer. A főbb városok, melyeket érint: Érd, Székesfehérvár, Siófok, Nagykanizsa. Magában foglalja Magyarország leghosszabb hídját is, a Kőröshegyi völgyhidat, melyet 2007 augusztusában adtak át, és teljes hossza mintegy két kilométer.

7. ábra

A 100 km²-re jutó főhálózat hossza, 2011


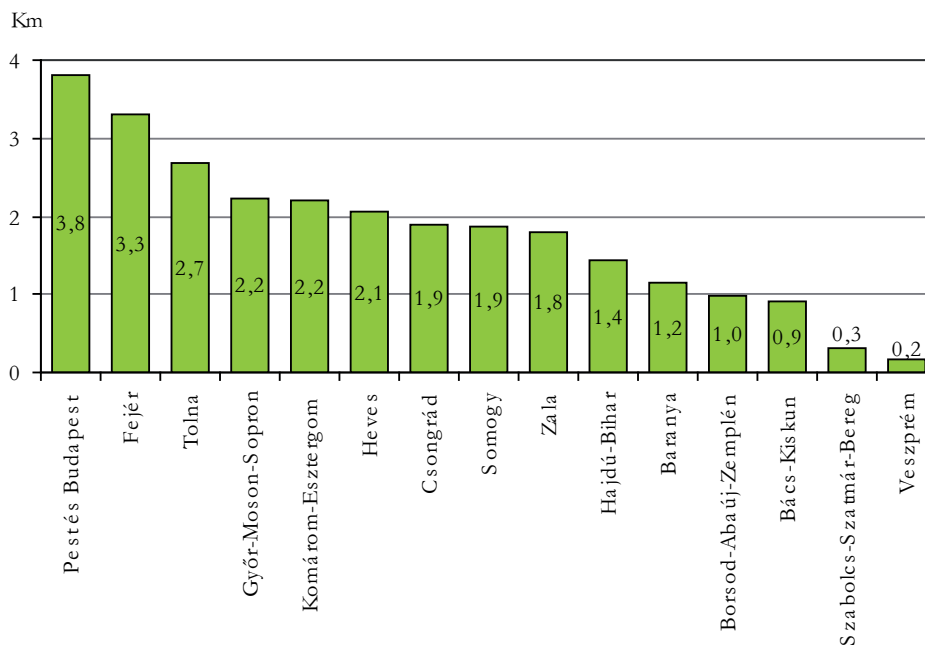
A főhálózat útsűrűsége megyei viszonylatban nagy eltéréseket mutat. A közép- és a nyugat-dunántúli megyékre (Veszprém kivételével) általában sűrűbb főhálózat jellemző, mint az ország kevésbé fejlett térségeire. A legkedvezőbb értékkel Fejér megye (12,4 km/100 km²) rendelkezik, a legalacsonyabbal Békés (4,7 km/100 km²).

Autópályák és autópályák 2011 végén négy megyét (Vas, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Békés megye) nem érintettek. A 100 km²-re jutó gyorsforgalmi utak hossza Pest megyében (Budapesttel együtt) volt a legnagyobb, mely a sugaras úthálózat és az M0-as körgyűrű eredménye. Fejér megye magas értéke abból adódik, hogy területét több autópályája (M1, M6, M7) is keresztezi. Jász-Nagykun-Szolnok és Nógrád megyék esetében a főváros közelsége enyhíti a gyors elérhetőséget biztosító

autópályák hiányát. Vas megyének átlag feletti az első- és másodrendű főútsűrűsége, melyekről könnyen megközelíthető az M1-es és M7-es autópálya. A legkedvezőtlenebb úthálózattal Békés megye rendelkezik, a transzverzális irányú gyorsforgalmi utak hiányából adódóan.

8. ábra

A 100 km²-re jutó gyorsforgalmi utak (autópályák és autóutak) hossza*, 2011

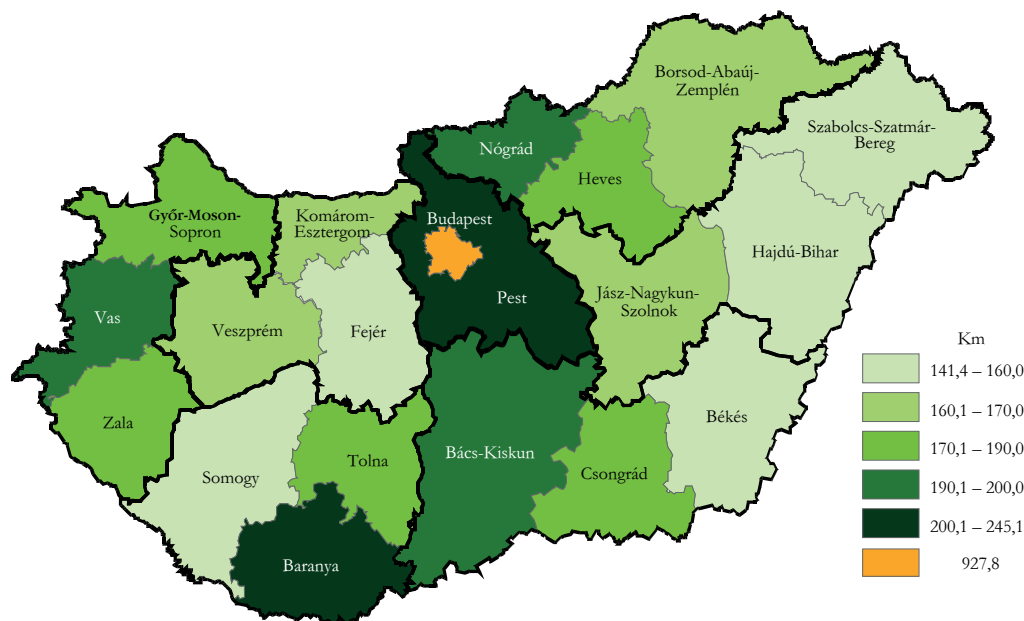


* Vas, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Békés megyékben nem található gyorsforgalmi út.

A közeljövőben átrendeződés várható a megyék sorrendjében, a folyamatban lévő és hamarosan induló újabb beruházásoknak köszönhetően. Ezek főleg a keleti és a déli országrészben valósulnak meg.

2.3. A helyi vagy önkormányzati közúthálózat

Az önkormányzatok tulajdonában lévő helyi úthálózat teljes hossza 2011 végén mintegy ötszöröse – 169 263 kilométer – volt az országos közutakénak. Ugyanakkor a helyi utak mindössze negyede volt kiépített. A megyék helyi úthálózatainak hosszát az adott megyék területéhez viszonyítva a legsűrűbb helyi úthálózattal Pest megye rendelkezik, elsősorban a főváros agglomerációs gyűrűjébe tartozó települések kezelésében lévő önkormányzati utak hossza miatt. Baranya, Vas és Zala kiterjedt helyi úthálózata elsősorban magas településsűrűségüknek köszönhető. Nógrád és Bács-Kiskun megyék országos viszonylatban szintén magas értékekkel rendelkeznek. Nógrádnál a kis terület és a domborzat, Bács-Kiskunnál a tanyák magas száma is befolyásoló tényezők. Az útsűrűségi csökkenő rangsor végén lévő megyék egyúttal jellemzően alacsony településsűrűségűek is (pl.: Békés, Hajdú-Bihar).

A 100 km²-re jutó helyi közúthálózat hossza, 2011

2.4. Az országos közutak állapota, minőségi jellemzői

A térségek elérhetőségének, valamint a gyors és biztonságos közlekedés biztosításának alapvető feltétele az ország úthálózatának megfelelő állapota.

Az országos közúthálózat jellemzően kiépített, vagyis rendelkezik szilárd burkolattal. A kiépítetlen szakaszok (földutak) aránya 2011-ben nem érte el az 1%-ot. A megyék közül Komárom-Esztergomban, Győr-Moson-Sopronban, Vasban és Baranyában 100%-os a kiépítettség, Bács-Kiskun megyében ugyanakkor a közúthálózat 3,4%-át jelentik a földutak. A kiépített elemek 96%-a aszfalt burkolatú volt 2011-ben. A makadám és egyéb borítású szakaszok Győr-Moson-Sopronban (12%) és a dél-alföldi megyékben (6–18%) képviselnek jelentősebb részarányt.

Az országos közutakon 1979 óta végeznek rendszeres, jogszabályban rögzített módon állapotvizsgálatokat. Az 1991-től végzett gépi állapotfelmérés a teljes országos közúthálózatra kiterjed, és három szempont (felületépség, teherbírás, egyenetlenség) szerint minősíti az utak állapotát. Az egyes útszakaszok állapotismertető jegyeit 1-től 5-ig terjedő skálán osztályozzák, ahol az „1” jelenti a jó, az „5” a rossz minőséget.

A felületépség felmérése minden év tavaszán a téli leromlások után történik. Vizsgálata vizuális felmérés alapján zajlik, amely figyelembe veszi a burkolatépiséget meghatározó főbb jellemzőket, többek között a deformációkat, kátyúkat, az úttest sérüléseit és a burkolatszél hibáit is.

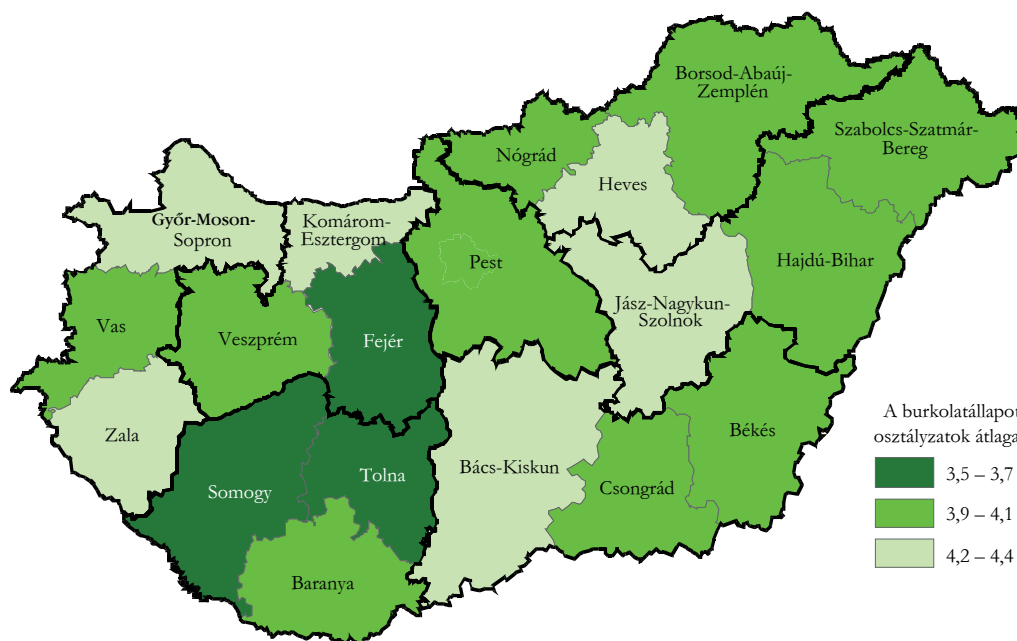
Az autópályákat nem számítva az országos közúthálózat 53%-án a burkolat állapota rossz minősítésű (5-ös besorolású) volt 2012-ben, és további 13% a nem megfelelő (4-es) kategóriába tartozott. Jó minősítést (1-es értéket) az utak 6,6, megfelelőt (2-es) 5,7%-uk kapott, a fennmaradó 22%-ot pedig a tűrhető (3-as) osztályba sorolták. A főhálózathoz tartozó infrastrukturális elemeken a burkolatállapot (ahogyan a pályaszerkezet teherbírása is) kedvezőbb, mint a mellékutakon, így az egyes térségek úthálózatának állapotát a főutak részaránya is befolyásolja.

A rossz minősítésű utak aránya Heves megyében volt a legmagasabb (68%), és 60% feletti részt képviseltek Győr-Moson-Sopron, Bács-Kiskun és Hajdú-Bihar megyében is. Közülük Hajdú-Bihar ugyanakkor (Tolnával és Baranyával) azon három megye között is szerepel, amelyekben a 2012. évi felmérés idején legalább 10% volt a jó burkolatállapotú szakaszok aránya. Az országos közutak

burkolatállapot osztályzatának a megfelelő szakaszok hosszával súlyozott átlaga alapján Tolna, Somogy és Fejér megyében mérték a legalacsonyabb, vagyis legkedvezőbb értékeket (3,5–3,7). A felületépség szempontjából a másik szélsőértéket Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, Bács-Kiskun és Heves megye képviseli, amelyekben az osztályzatok átlaga 4,3–4,4 volt.

10. ábra

Az országos közutak burkolatállapot osztályzatainak átlaga*, 2012

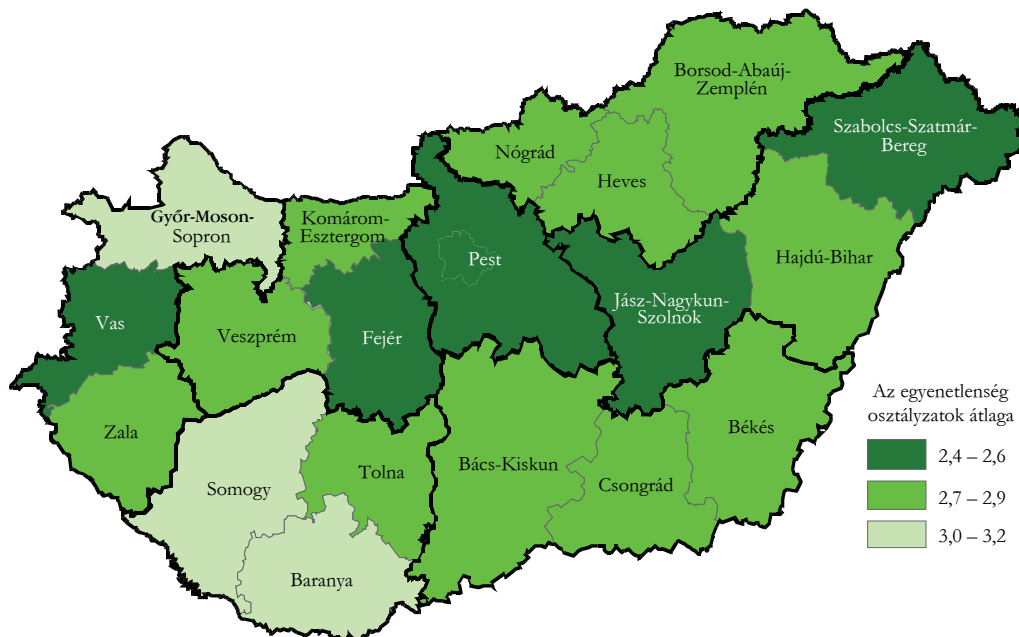


* A Magyar Közút NZrt kezelésében lévő közutakon.

Az **egyenetlenség** osztályzatok az utak hullámosságát, nyomvályúságát minősítik. Ebből a szempontból a közúthálózat valamelyest kedvezőbb képet mutat, mint a felületépség tekintetében. Összesen 15 ezer kilométer szakaszon, az autópályák nélkül számított országos hálózat felén jónak vagy megfelelőnek minősültek az utak, ugyanakkor 36%-uk (10 ezer kilométer) a rossz, illetve a nem megfelelő kategóriákba tartozott. A nyomvályú képződést jelentősen befolyásolják a nehéz járművek terheléséből adódó hatások, így a közúthálózat frekventált szakaszain a jelenség gyakoribb, mint a kevésbé forgalmas mellékutakon. Az osztályzatok átlaga megyénként a 2,4–3,2 közötti intervallumban, vagyis a közepes (tűrhető) kategória körül szóródott. A legmagasabb (legrosszabb) értéket Győr-Moson-Sopron megyében mérték, a legalacsonyabb átlag pedig Pest megyét jellemezte.

A baleseti szempontból kiemelten veszélyes, 17 mm-es vagy annál mélyebb nyomvályús szakaszok hossza közel 2000 kilométer volt 2012-ben, ez a Magyar Közút kezelésében lévő teljes hálózat 7%-a. Az ilyen súlyos felületi egyenetlenségek aránya Bács-Kiskun, Csongrád és Jász-Nagykun-Szolnok megye közútjain a legmagasabb (10–14%), Szabolcs-Szatmár-Bereg, Vas és Nógrád megyében pedig a legalacsonyabb (2–3%).

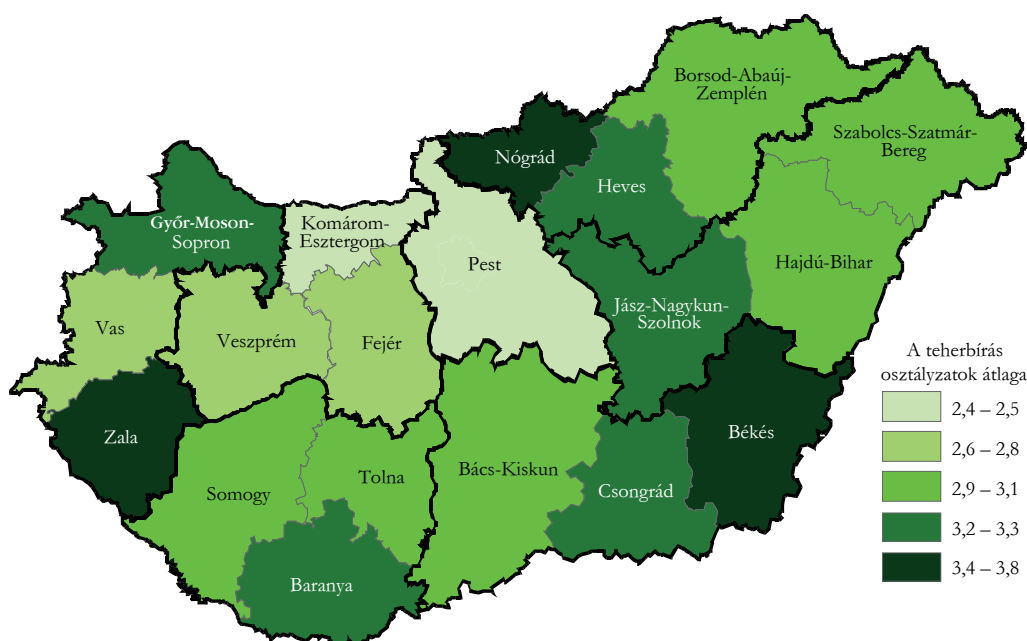
Az országos közutak egyenetlenség osztályzatainak átlaga*, 2012



* A Magyar Közút NZrt kezelésében lévő közutakon.

Az utak **teherbírási** jellemzője a pályaszerkezet erősségét, a 10 tonnára átszámított tengely-terhelések elviselési képességét fejezi ki. Ez a főutakon és az aszfaltbeton borítású szakaszokon kedvezőbb, mint a mellékúthálózaton. A tengelyterhelések megengedett határértéke az Európai Unióhoz való csatlakozáskor kapott felmentés lejártá után, 2008-ban az addig érvényben levő 10 tonnáról 11,5 tonnára növekedett, ami tovább gyorsítja az úthálózat erózióját. A 11,5 tonna tengelyterhelést célzó burkolatmegerősítés kiemelt feladat, mert a teherbírás növelésével egyidejűleg a közutak állapotmutatóinak (különösen a nyomvályúsodás) javulásához vezet. A pályaszerkezet teherbírása a közutak 43%-án, ezen belül a főutak 72%-án jó vagy megfelelő minőségű volt 2012-ben.

Az országos közutak teherbírás osztályzatainak átlaga*, 2012



* A Magyar Közút NZrt kezelésében lévő közutakon.

Komárom-Esztergom és Pest megyében a legmagasabb (57–57%) az ezekbe a kategóriákba tartozó utak aránya, míg Békés megyében mindössze 26%-uk kapott ilyen értékelést.

2.5. Az országos közutak forgalma²

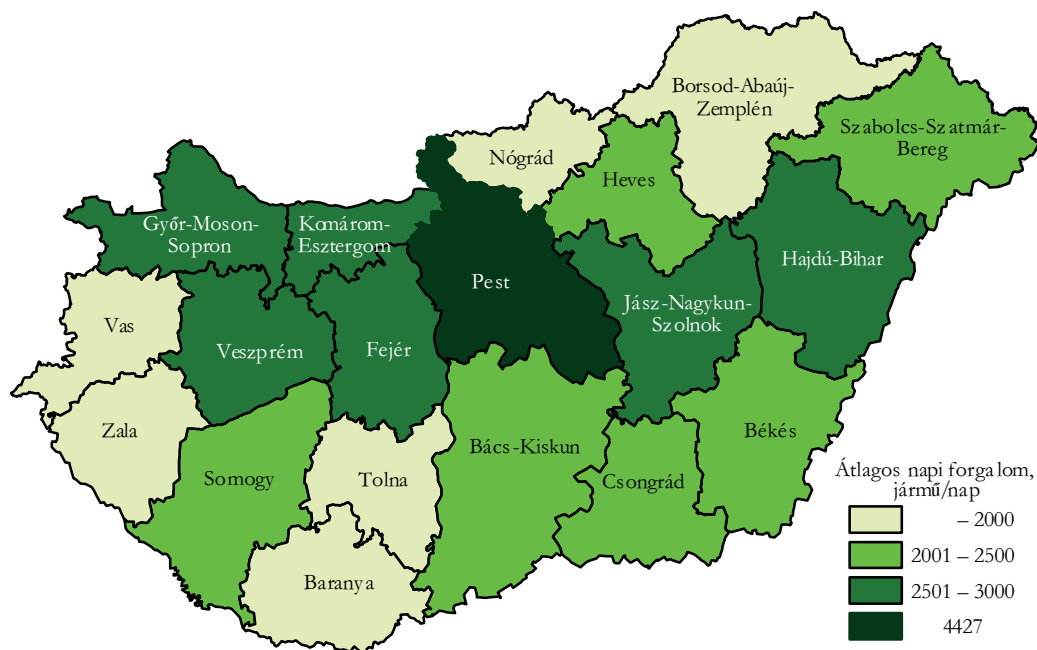
Az úthálózat állapotát az időjárás és egyéb környezeti tényezők, valamint az infrastruktúra felújítását, javítását, karbantartását célzó intézkedések eredményessége mellett az egyes útszakaszokra háruló forgalom nagysága is nagymértékben befolyásolja.

2001–2011 között az országos közúthálózaton a gépjármű-forgalom mind a közlekedő járművek számát, mind pedig az általuk megtett távolságot tekintve jelentősen (26, illetve 30%-kal) emelkedett. A növekedést ugyan nagyobb részben a főhálózatra háruló egyre intenzívebb forgalom idézte elő, de a mellékutak átlagos napi forgalma is fokozódott. 2001–2011 között összesen mintegy 760 kilométer új gyorsforgalmi útszakaszt adtak át, és az infrastruktúra korszerűsödésével párhuzamosan az autópályák és autótutak szerepe jelentősen nőtt a közlekedés lebonyolításában. 2011-ben a közúti forgalomban résztvevő járművek által megtett távolság átlagosan 27%-a gyorsforgalmi szakaszokon történt, szemben a 2001. évi 13%-kal.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. megyei igazgatóságainak a kezelésében lévő közutak forgalomszámlálási adatai alapján a közlekedés intenzitása csaknem minden megyében nőtt 2001–2011 között. A legnagyobb mértékben (18–22%-kal) Jász-Nagykun-Szolnok, Győr-Moson-Sopron, Békés, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Komárom-Esztergom megyében emelkedett a gépjárművek futásteljesítménye. Teljesítménycsökkenés egyedül Tolna megyében történt, ahol a 2000-es évek első évtizedében átadott M6-os autópálya jelentős szerepet vállalt át a forgalom levezetésében. (A gyorsforgalmi út felügyelete és fenntartása nem a Magyar Közút Tolna megyei igazgatóságához, hanem az autópálya-mérnökséghez tartozik, így a forgalomszámlálás eredményei is az autópálya-kezelő adatai között jelennek meg.)

13. ábra

Az országos közutak forgalma* 2011-ben



* A Magyar Közút NZrt kezelésében lévő közutakon.

² Az országos közutak forgalmára vonatkozó adatok a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2011. évi keresztmetszeti forgalomszámlálásából származnak. A keresztmetszeti forgalom nagyság egy út keresztmetszetén időegység alatt mindkét irányban áthaladó járművek számát fejezi ki.

A 2011. évi forgalomszámlálás adatai alapján a legnagyobb keresztmetszeti forgalom (4427 jármű/nap) Közép-Magyarország közútjain bonyolódott. A főváros közlekedésben betöltött gyűjtő szerepét jelzi, hogy a vidéki léptékekkel nagyobb forgalmat levezető megyék közútjain az átlagos napi forgalom nagysága lényegesen kisebb a központi régióra jellemzőnél, és a legmagasabb értékeket a Pest megyével szomszédos (Komárom-Esztergom, Jász-Nagykun-Szolnok és Fejér) megyékben regisztrálták, ahol naponta átlagosan 2800–3000 jármű haladt át a közutakon. A mutató értéke Nógrád és Borsod-Abaúj-Zemplén megyében volt a legalacsonyabb, 1800–1800 jármű/nap. Az úthálózaton futó járművek által megtett távolságok a futásteljesítmény alapján mérhetők, amelynek területi különbségeit a keresztmetszeti forgalom mellett az egyes megyék méretei alapvetően meghatározzák. Ennek következtében a legnagyobb átlagos futásteljesítmény Közép-Magyarország mellett a viszonylag nagy területű megyéket (Bács-Kiskun, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Borsod-Abaúj-Zemplén) jellemzi.

A közúti forgalom gyors levezetését, az infrastruktúra állapotát és a közlekedés által okozott környezetterhelés nagyságát jelentősen befolyásolja az utakon futó nehézgépjárművek száma és részaránya. Az ebbe a kategóriába tartozó járművek (többek között autóbuszok, nyerges vontatók) az átlagos napi forgalom mintegy 12%-át adják. Ennél lényegesen nagyobb arányban közlekednek az autópályákon, ahol az összes áthaladó jármű 20%-a (naponta átlagosan több mint 4 ezer) nehézgépjármű. A gyorsforgalmi hálózat mellett egyes főutakra is jelentős szerep hárul a teherforgalom levezetésében, különösen azokra, amelyek az országhatárral párhuzamosan gyűrű irányban haladnak, vagy olyan területeken vezetnek, amelyeket nem érint autópálya. A nyugati országrészben ezernél több nehézjármű a 86-os, a 81-es és a 8-as főutakon halad át, amelyek az autópályával egyáltalán nem vagy csak kis szakaszon érintkező Vas és Veszprém megyét is átszelik. A Dunától keletre fekvő területeken hasonlóan magas teherforgalmat bonyolít le az Észak-Alföld megyéin az ukrán határig futó 4-es számú főút is, amely az autópályával szintén nem érintett Jász-Nagykun-Szolnok megye közlekedésének fő tengelyét is jelenti. A haránt irányú autópályák hiánya e szempontból is érezhető a dél-alföldi megyékben, ahol a 44-es, illetve az 52-es főutak vezetnek le jelentős nehézgépjármű-forgalmat.

3. A települések elérhetősége

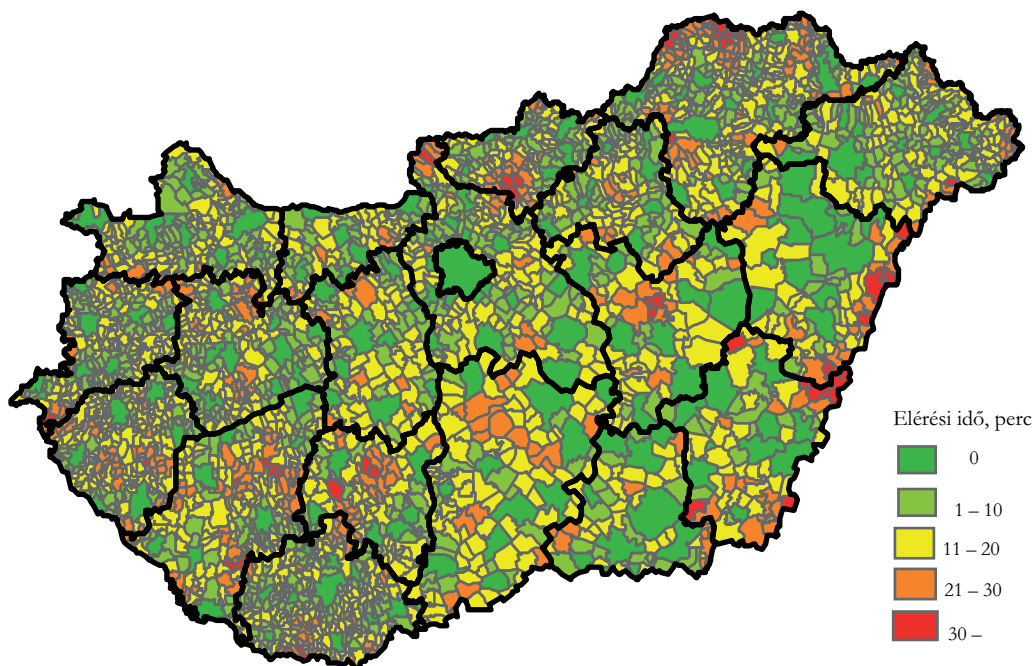
Az egyes térségek, települések népességmegtartó erejét, gazdasági erőviszonyait, a külföldi és belföldi tőke megtelepedési esélyeit számos egyéb tényező mellett a megfelelő intézményi infrastruktúra elérhetősége is nagymértékben befolyásolja. 2013. január 1-jétől jöttek létre a magyar közigazgatás általános hatáskörű szerveiként a járási hivatalok, amelyek legfontosabb feladata a megyeinél alacsonyabb szinten intézendő államigazgatási (többek között okmányirodai, gyermekvédelmi, szociális) ügyek ellátása. A fővárosi kerületi kormányhivatalokat nem számítva országosan 175 járási hivatal működik. A járások és járási székhelyek kialakításának egyik alapelve volt, hogy az állampolgárok számára biztosítsa az államigazgatási szolgáltatásokhoz való gyors és könnyű hozzáférést. A települések és a járási székhelyek közötti kapcsolattartásban kiemelt szerepet tölt be a közúti infrastruktúra.

A járásközpontok elérhetőségi viszonyait az egyes települések és a hozzájuk legközelebbi járási székhely közötti – településközponttól településközpontig számított – közúti távolság megtételéhez szükséges idő alapján vizsgáljuk. E mutató kiszámítása az adott távolságok és az egyes útszakaszokon engedélyezett maximális sebesség figyelembevételével történt a 2011. évi útviszonyok alapján.³

Az ország 2978 járási székhelynek nem számító települése közül 932-ről (31%-ukról) legfeljebb 10 perc alatt elérhető a legközelebbi járásközpont. Az ilyen kedvező helyzetben lévő települések Heves, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Komárom-Esztergom és Győr-Moson-Sopron megyékben képviselik az átlagosnál lényegesen nagyobb (37–40%-os) részarányt. Hányaduk négy alföldi megyében (Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Bács-Kiskun, Békés) a legalacsonyabb (17–22% közötti), ami az Alföld településszerkezetéből következik: a térséget viszonylag kevés, egymástól távol fekvő település alkotja, amelyek között a távolságok megtétele az átlagosnál több időt vesz igénybe.

14. ábra

A legközelebbi járásközpont elérhetősége*



* 2011. évi úthálózatnak megfelelően, 2013. január 1-jei közigazgatási beosztás szerint.

³ Meg kell említeni, hogy a járási elérési mutató nem veszi figyelembe a járásközponttól eltérő településeken működő járási kirendeltségeket, továbbá a települési ügysegédek, így a járásközpont hosszabb elérési ideje nem feltétlenül jelent kedvezőtlenebb hozzáférést az államigazgatási szolgáltatásokhoz.

A legközelebbi járásközpont az ország minden településéről elérhető háromnegyed órán belül. Ezen belül a települések 2,7%-áról (80-ról) legalább 30 perc az utazási idő. Békés és Hajdú-Bihar megyében a települések 14, illetve 9,7%-át jellemzi félórás, vagy annál is hosszabb elérési idő, amit a korábbiakban már említett településszerkezet mellett a határ menti fekvés is nagyban befolyásol. (A határhoz közeli települések alapvető helyzeti hátránya abból fakad, hogy eleve kevesebb járási központ helyezkedik el a közelükben.) Hasonlóan kedvezőtlen megközelíthetőségi viszonyok Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a települések 6,1, Somogyban pedig 4,6%-ára jellemzőek. Ezek nagy része Borsod-Abaúj-Zemplénben határ menti aprófalú, illetve Somogyban a nagyterületű és viszonylag sok települést magába foglaló Kaposvári járás területén, vagy annak szomszédságában helyezkedik el. Hat megyében (Bács-Kiskun, Csongrád, Fejér, Győr-Moson-Sopron, Heves és Komárom-Esztergom) ugyanakkor nincs egyetlen olyan település sem, amelyről valamely járásközpontot ne lehetne félórán belül elérni.

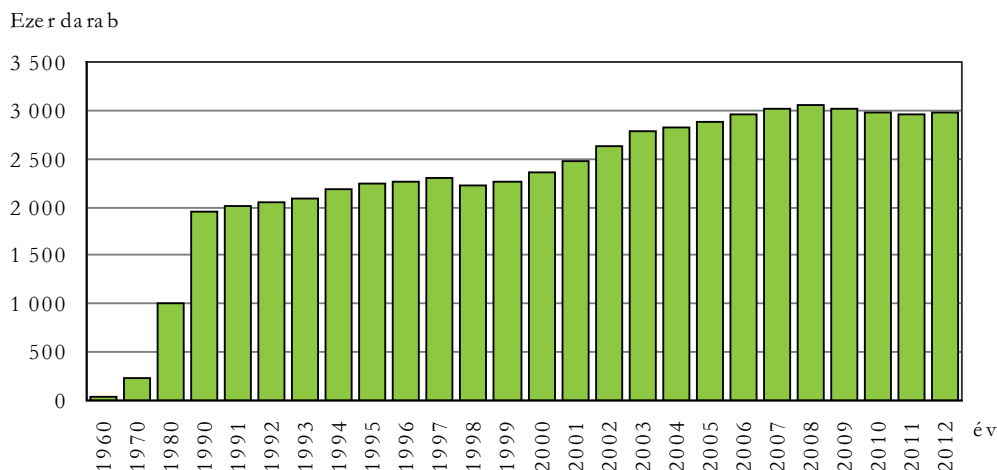
4. A gépjárműállomány jellemzői

4.1. A személygépkocsi-állomány nagyságának alakulása

Magyarországon a személygépkocsi park növekedése a lakossági jövedelmek gyors és tartós emelkedése mellett az 1970-es években vett lendületet. A kezdetben mennyiségi, majd az egyre inkább minőségi igényt is tükröző keresletet főképp a „keleti” típusok behozatalának növelésével igyekeztek kielégíteni. Az 1970-es évtized elején forgalomban lévő 238 ezres személygépkocsi-állomány az importkorlátozások időközbeni (1989) enyhítésével 1991-re kétfélmillióra duzzadt. A magyar autópia liberalizálásának és a vásárlóerő csökkenésének egybeesése, a három évesnél idősebb járművek behozatalát is engedélyező vámszabályokkal együtt jelentősen hozzájárultak ahhoz, hogy megnőtt a használtan behozott idős személyautók száma. Mindez a járműpark növekedésének lassulása mellett az állomány gyors öregedését vonta maga után.

15. ábra

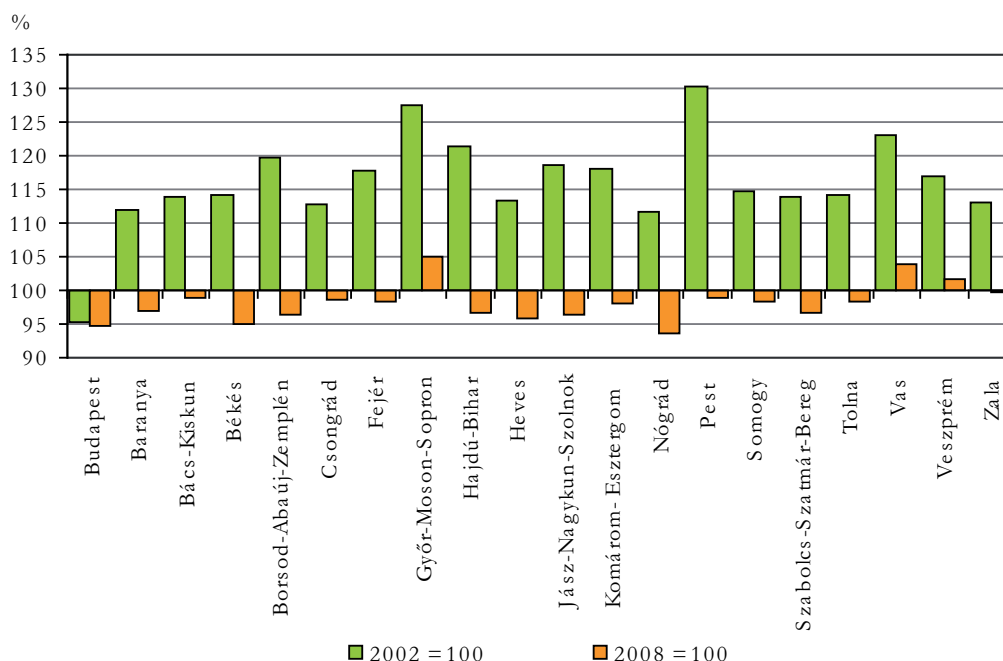
A személygépkocsik számának alakulása Magyarországon



A magas árak és a gyenge vásárlóerő következtében megtorpanó növekedés miatt – figyelembe véve, hogy a BM Adatfeldolgozó Hivatala közben a forgalomból már kivont gépkocsikkal pontosította a nyilvántartásokat – 1990 után egy félmilliósz gyarapodáshoz is további 11 évet kellett várni. 2000-től ismét élénkült a piac. A járműbehozatal vámszabályainak újbóli változása miatt bővült a három évesnél idősebb személygépkocsik száma, de ugyanakkor a fiatalabb járműveké is.

2008-ig töretlen volt a személygépkocsi-állomány növekedése. A gazdasági válság hatására azonban csökkent a vásárlóerő és vele együtt a járművek iránti kereslet, ugyanakkor sok esetben számolni kellett a hitelfolyósítással megvásárolt eszközök részletfizetési problémáival is. A korábban a 200 ezret is jóval meghaladó új üzembe helyezések száma 2009-re 76 ezerre, egy évre rá 61 ezerre esett vissza. Amellett, hogy mindez felgyorsította az állomány öregedését, azt eredményezte, hogy 2009–2011 között szembesülni kellett a gépkocsipark csökkenésével is.

A személygépkocsik számának alakulása, 2012

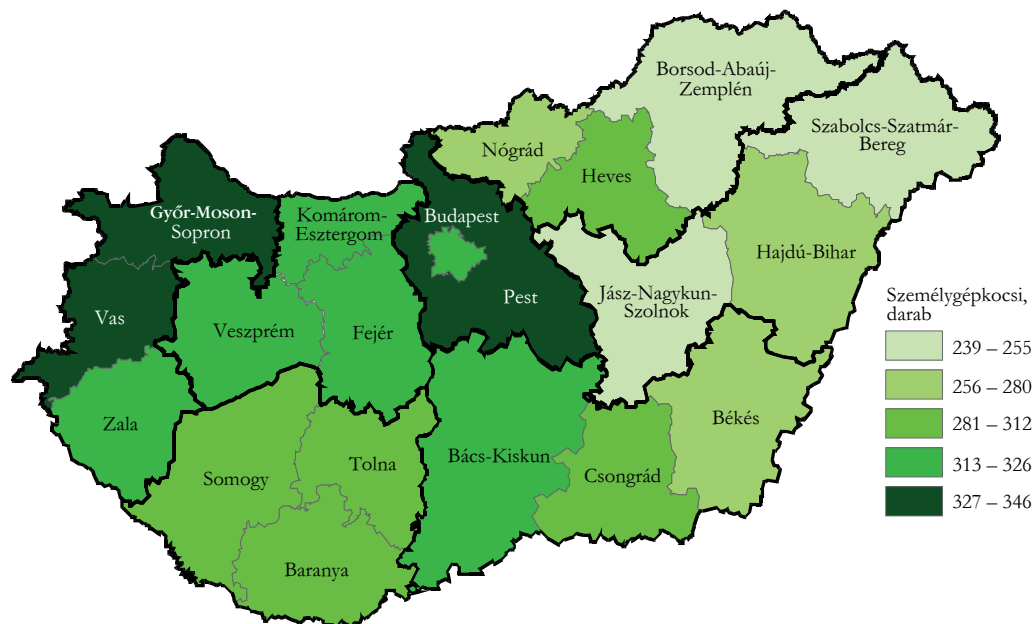


Az üzemben lévő járművek számának legnagyobb – több mint 30%-os – növekedése 2002 és 2012 között Pest megyében következett be. Ugyanakkor az agglomeráció aktív népességre gyakorolt elszívó hatása következtében a fővárosban a tíz év során fogyás tapasztalható. A növekedés üteme az előzőn kívül még Győr-Moson-Sopronban (27%) volt kiugróan magas, továbbá Vas és Hajdú-Biharban haladta meg a 20%-ot. A sor végén Baranya és Nógrád foglal helyet, ahol 2012-ben a tíz évvel korábbinál csupán 12%-kal több személygépkocsi volt forgalomban. 2008 és 2012 között a korábban említett okokra visszavezethetően három megye – Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém – kivételével mindenütt csökkent a gépjárműállomány nagysága.

2012-ben az országban bejegyzett közel 3 millió jármű harmada fővárosi és Pest megyei lakóhellyel rendelkezők tulajdonában volt, ezt követően a legtöbbet – az összes egyenként több mint 5%-át – a Bács-Kiskunban, a Borsod-Abaúj-Zemplénben, valamint a Győr-Moson-Sopronban élők üzemeltették. A legkevesebb jármű a népesség nagyságával összefüggésben Heves, Nógrád, Tolna és Vas megyében rendelkezett forgalmi rendszámmal.

A személygépkocsival való ellátottság az ország északnyugati és középső területein a legmagasabb. Az **ezer lakosra jutó személygépkocsi száma** 2002-ben Budapesten, valamint hat megyében, tíz évvel később viszont még további háromban haladta meg az országost (301). Az akkoriak mellé mára Komárom-Esztergom, Fejér és Tolna tudott felzárkózni. A mutató nagysága Pest megye mellett még Győr-Moson-Sopronban, Vasban és a fővárosban kiemelkedő, azokat kisebb lemaradással követi Zala, Bács-Kiskun és Veszprém, majd Komárom-Esztergommal és Tolnával zárul az első tízes csoport, míg a sor végére a legrosszabban ellátott Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén megye került. A főváros – még mindig kedvező helyzete ellenére – az egyetlen terület, ahol az említett időszakban az ellátottság tekintetében visszaesés mutatkozott.

Az ezer lakosra jutó személygépkocsik száma, 2012



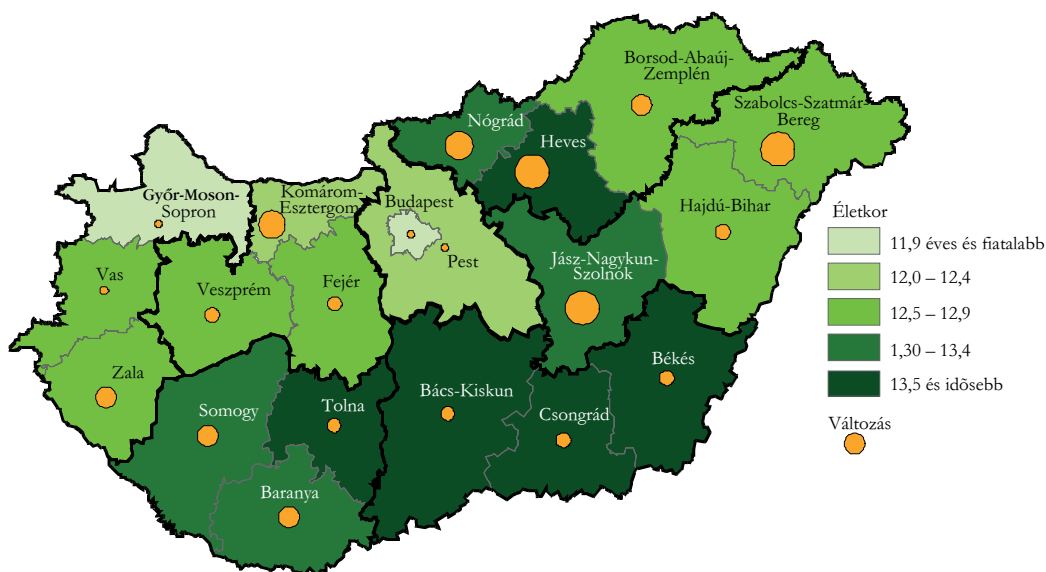
A fővárosban és Pest megyében az ezer lakosra jutó személygépkocsik számában a céges autók is jelentős szerepet kaptak, itt ugyanis a természetes személyek csupán az állomány 83, illetve 91%-át üzemeltették, miközben ez az arány Zalában elérte, Békésben és Szabolcs-Szatmár-Beregben pedig meghaladta a 96% ot. Ugyanakkor a magánszemélyek tulajdonában lévő járművek hányada 2006 és 2012 között Győr-Moson-Sopron megye kivételével mindenhol növekedést mutatott. A fővárosban 2,9 százalékpontot emelkedett, de Heves megyében is meghaladta az országos (1,2 százalékpont) átlagot.

4.2. A személygépkocsi-állomány átlagéletkora

Az ország személygépkocsi-állományának **átlagéletkora** 2002 és 2012 között 11,7 évről 12,5 évre módosult úgy, hogy a 2006-ig tartó csökkenést 2007-től folyamatos növekedés váltotta fel. Az öregedési folyamat a gazdasági válság kirobbanását követően, a vásárlások visszaesésével, 2009-ben gyorsult fel és azóta is tart.

2012-ben Budapest és Győr-Moson-Sopron megye rendelkezett a legfiatalabb gépkocsiparkkal, melynek átlagéletkora másfél, illetve 0,8 évvel az országos átlag (12,5 év) alatt, míg a legidősebb Bács-Kiskun, Békés, Csongrád megyei állományé 1,3 évvel afelett alakult. A fizetőképes kereslet szintje nemcsak a közúti járművel való ellátottságot determinálja, de áttételesen befolyásolja a járművek átlagéletkorát is. Mindezt jól példázza Közép-Magyarország és Nyugat-Dunántúl helyzete, ahol az egy főre jutó járművásárlás összege a legmagasabb a régiók közül s emellett a személygépkocsik átlagéletkora is a legalacsonyabb. 2008 és 2012 között az öregedés mértéke a fővárosban, Pest, Győr-Moson-Sopron, valamint Vas megyében volt a legalacsonyabb (1,9 év), emellett még Veszprém, Hajdú-Bihar és Tolna esetében alakult az országosnál (2,1 év) kedvezőbben, a többi területen viszont elérte vagy meghaladta az átlagost. A gépkocsik életkora ezen időszakban legerőteljesebben Szabolcs-Szatmár-Bereg, Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megyében növekedett.

A személygépkocsi-állomány átlagéletkora és 2008. évhez viszonyított változása, 2012

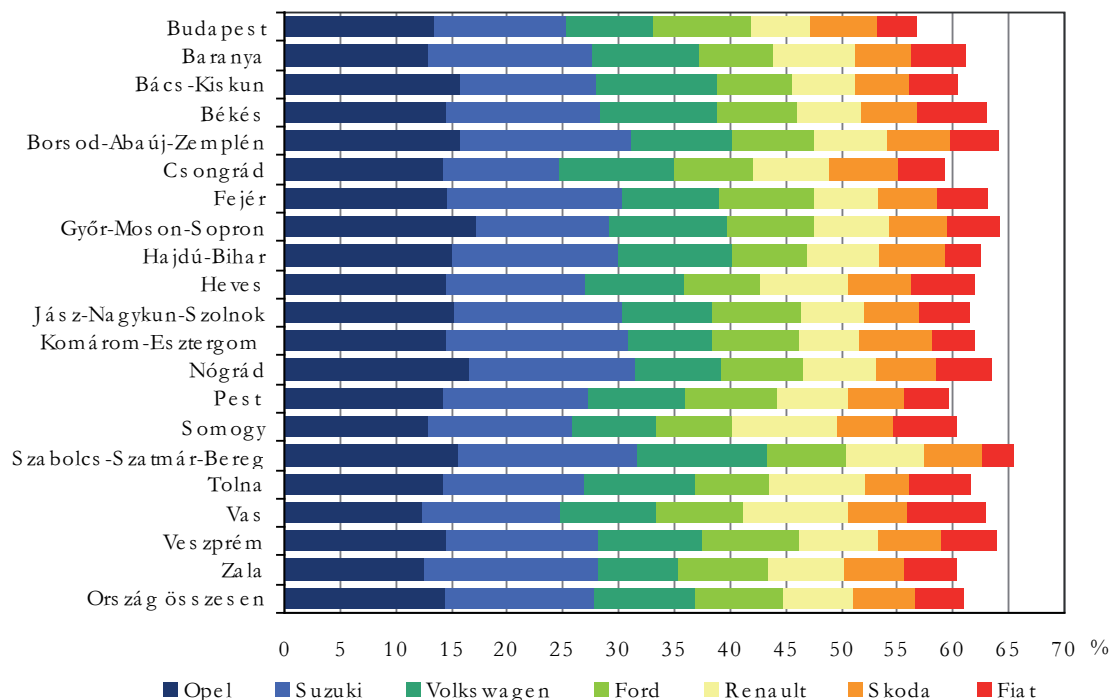


Országosan 2008-ban a hat évesnél idősebb autók még csak az állomány 63%-át, négy évvel később már 83%-át képviselték. A legidősebb személygépkocsik hányadát tekintve a főváros mellett Győr-Moson-Sopron, Pest és Komárom-Esztergom 2012-ben is számottevő előnnyel rendelkezett a többi megyéhez viszonyítva. Győr-Moson-Sopron és Pest kedvezőbb helyzetét még az is erősíti, hogy a két éves és fiatalabb járművek száma a teljes állományhoz viszonyítva Budapest után a második, illetve harmadik legmagasabb volt. Miközben a hat évesnél idősebb gépkocsik állományon belüli aránya Győr-Moson-Sopron megyében 81%-ot tett ki, addig a sort záró Nógrádban és az elé sorolt Hevesben a 88%-ot is felülmúlta, de ennél a dél-alföldi régió három megyéjének helyzete is csak egy árnyalattal tekinthető kedvezőbbnek. A legfiatalabb autók aránya az ebben a vonatkozásban is élen álló Budapesten, Győr-Moson-Sopronban és Pesten kívül csupán Fejér, Veszprém és Vas megyében haladta meg a 3%-ot.

4.3. A személygépkocsi-állomány típus szerint

Az ország közútjain az 1990-es évtized elején a KGST országokban nagy szériában gyártott gyártmányokkal lehetett leginkább találkozni. A két listavezető márka a Lada és a Trabant volt, melyből együttvéve még 2002-ben is közel 490 ezer autó futott. A Magyarországon beinduló személygépkocsi gyártás a járműállomány összetételének gyorsabb változását eredményezte és nagyban hozzájárult átlagéletkorának csökkenéséhez. A kedvező árfekvésű Opelek és a Suzukik a hazai piacon meghatározó szerepet vívtak ki maguknak. Vezető piaci részesedésüket napjainkig megőrizték, előbbi állománya 2012-ben 431 ezret, utóbbié 401 ezret számlált. Mindeközben a Trabantok száma országosan a 2002. évi 17%-ára, a Ladáké közel a háromtizedére esett vissza és a Trabanthoz hasonlóan járt az akkor még százazres nagyságrendben futó Wartburg, valamint a 73 ezer darabot számláló Polski Fiat is. A **legsikeresebb márkák rangsora** évek óta alig változott. Az Opel, a Suzuki, a Volkswagen és a Ford hosszabb ideje őrzi az előbbi sorrendet és a legnépszerűbb további gyártmányok – Renault, Skoda, Fiat, Toyota, Peugeot, Lada – gyakorlatilag minden megyében az elsők között találhatók.

A hét országosan vezető személygépkocsi márka megyei állományon belüli aránya, 2012



A megyék többségében az Opel a vezető típus, a Suzuki csupán öt esetben vette át tőle az első helyet, a Dunántúlon Zalában, Baranyában, Fejérben és a Suzuki gyárnak otthont adó Komárom-Esztergom megyében, míg az Alföldön mindössze Szabolcs-Szatmár-Beregben. A harmadik helyen többnyire a Volkswagen és a Ford osztozik. A két márka közül az ország északkeleti területein az előbbi kedvelik többen, az utóbbi csak a fővárosban, Komárom-Esztergomban és Zala megyében, illetve Jász-Nagykun-Szolnokban szerzett magának harmadik helyet. Vas, illetve Somogy ugyanakkor kivétel, ahol a Renault állhatott a képzeletbeli dobogó legalacsonyabb fokára, mely a megyék nagyobbik hányadában az ötödik legnagyobb darabszámot mondhatja magáénak. A Fiat Békés, Vas, Somogy, Tolna és Heves megyében, míg a Skoda Komárom-Esztergomban állt az átlagnál kedvezőbb helyen.

2012-ben néhány megyében az első tízbe került a Citroen, Szabolcs-Szatmár-Beregben az Audi is. Az Opel 2002-ben még másodikként követő Lada 93 ezres állományával országosan és három megyében is a tizedik helyet tartja, a tíz év alatt összesen 314 ezerrel fogyó és 2012-ben együtt is csak 66 ezer darabot számláló Trabant, Wartburg és Polski Fiat márka azonban jóval hátrébb sorolódott. A KIA, de különösen az ezredforduló tájékán nagyobb számban megjelenő, új Chevrolet típusok viszont rövid idő alatt népszerűvé váltak, utóbbi ezernél is kisebb állománya tíz év alatt 37 ezerre nőtt, miközben átlagéletkoruk 14 évről 6,3 évre csökkent. A Chevroletből Közép-Magyarországon mintegy 14 ezer fut, ebből a fővárosban 8,1 ezer, Pest megyében 5,8 ezer, de számuk Győr-Moson-Sopronban is több mint 2,1 ezer, Bács-Kiskun megyében 1,8 ezer, Fejérben pedig 1,7 ezer, melyet Komárom-Esztergomban követ a sorban ugyancsak közel 1,7 ezres darab számmal. A Chevrolethez hasonlóan fiatal járműparkkal rendelkezik a KIA is, de nem éri el a tíz éves átlagéletkort a Hyundai és a Toyota sem. Utóbbi állománya Budapesten (9,0 év) és az észak-alföldi megyékben a legfiatalabb, s Csongrád kivételével a Dél-Alföld többi területén, valamint Pest megyében, Győr-Moson-Sopronban és Hevesben is újabb tíz évesnél. A vezető márkák többsége azonban fokozatosan „korosodik”. Így a Suzukik átlagéletkora az eltelt évtized során 4,3-ról 10,7 évre, az Opeleké 8,7-ről 12,6 évre nőtt. A Volkswagen állománya csak 1,6 évet, a Renault-é 3,3 évet

öregedett, miközben, a Fordé 0,2 évvel, a piacon új típusokkal megjelenő Skodáé és Daciáé 2,9, illetve 6,0 évvel csökkent. 2012-ben a négy vezető márka, az Opel, a Suzuki, a Volkswagen és a Ford egyaránt Budapesten volt a legfiatalabb, s ugyanez elmondható a tíz legnépszerűbb gyártmány esetében is. Megyei összehasonlításban az Opel átlagéletkora a főváros mellett csupán Győr-Moson-Sopron megyében nem érte el a 12 esztendő, ezzel szemben Csongrádban meghaladta a 14 évet is. A legfiatalabb budapesti Suzuki állományt korban a hajdú-bihari (10,3 év) követte, itt a sor végére – 12 évet megközelítve – a Nógrád megyében forgalomba helyezett járművek kerültek. A Volkswagen és a Ford autóparkja megyei viszonylatban Zalában (13,2 év), illetve Győr-Moson-Sopronban (10,0 év) volt a legfiatalabb. Előbbi márkát véve a Csongrád megyében nyilvántartottak ennél 2,7 évvel idősebb átlagéletkort értek el, a Ford állomány pedig Hevesben (13,1 év) volt a legöregebb. Érdekességképpen megemlíthető, hogy a még mindig jelentős számban futó Ladák átlagban már mindenhol jó negyed százada szolgálják tulajdonosaikat.

4.4. A Magyarországon első alkalommal forgalomba helyezett gépkocsik

Az országban első alkalommal forgalomba helyezett személygépkocsik száma az ezredforduló óta mindössze 2002–2006 között haladta meg az évi 200 ezret. Az időszakon belül 2003-ban adtak ki legtöbb gépkocsihoz (274 ezer) forgalmi engedélyt. Az ezt követő hét év során számuk folyamatosan csökkent. A kereslet megtorpanása a gazdasági válság felerősödésével 2009-ben következett be. Ekkor a megelőző évhez viszonyítva közel hattizedével kevesebb **járművet helyeztek forgalomba**, ami közvetve a hazai eladások visszaesését is magával hozta. A mélypontot 61 ezer darabbal 2010 jelentette, de két év elteltével a hivatalosan először forgalomba került személygépkocsik száma már átlépte a százezer darabot. Az ezer lakosra jutó üzembe helyezések számát illetően – hosszabb időszakban figyelembe véve – a vezető helyet minden esetben a főváros foglalta el, melyet 2011 kivételével Pest követett, míg a harmadik helyezést többségében Győr-Moson-Sopron megye érte el. A mutató alapján számított helyezést illetően a korábbiakhoz képest egyértelmű javulás figyelhető meg Veszprém megyében, Vasban, illetve a dél-alföldi régió mindhárom megyéjében. Ezzel szemben Komárom-Esztergom és az észak-magyarországi térség hátrébb szorult és nem történt előrelépés Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyékben sem. Az első forgalomba helyezések számának figyelembe vételével az ismertebb márkák sorrendjében eltolódások történtek 2012-re. Az Opel hosszabb időszak után ismét a sor elejére lépett 12,7 ezres darabszámmal, miközben a korábban első-második helyet váltogató Suzukit (4,2 ezer darab) kilenc márka is megelőzte, többek között a Ford, a BMW, a Renault és a Skoda is. Az Opelhez hasonló számban kerültek első alkalommal forgalomba Volkswagenek, míg a Ford (10,1 ezer darab) a 2009–2010 között megszerzett első helyéről a harmadikra csúszott vissza.

4.5. A személygépkocsi-állomány üzemanyag felhasználás és hengerűrtartalom szerint

2012-ben az ország járműállományának 76%-a benzinüzemű volt, 23%-a gázolajat használt és mindössze 0,8%-uk működött alternatív üzemanyagú, elektromos vagy hibrid meghajtást alkalmazó technológiával. A hibrid meghajtás és az alternatív üzemanyagok elterjedését több tényező mellett az üzemanyag költségek emelkedése is egyre erőteljesebben ösztönzi. A benzin- és dízel árak ugyanakkor a korábbiakhoz képest ma már jóval kisebb szerepet játszanak az üzemeltetési költségek eltérésében, vásárláskor sok esetben egyéb szempontok (motor élettartam, üzemanyag fogyasztás, vezetési élmény) dönthetnek egyik vagy másik típus javára. Az előbbi elvárások mégis azt eredményezték, hogy 2002 és 2012 között duplájára nőtt a dízel üzemanyagot fogyasztó járművek aránya, de emellett kezdenek teret nyerni az ezektől eltérő technológiát alkalmazó típusok is. A gázolajat használó járművek aránya Győr-Moson-Sopronban a legmagasabb, 6,9 százalékponttal haladja meg a legalacsonyabb Borsod-Abaúj-Zemplén megyei 19,3%-ot. A **dízel üzeműek** 2002 és 2012 közötti

gyarapodásának mértéke is ebben a térségben volt a legdinamikusabb (több mint háromszoros). Az egyéb üzemű gépkocsik népszerűsége az elmúlt évtizedben leginkább a fővárosban (ötszörös), Nógrádban (négy és félszeres), valamint Pest (három és félszeres) és Győr-Moson-Sopron megyében (közel háromszoros) növekedett. A korszerű, hibrid technológiát alkalmazó gépkocsik életkora a megyék átlagában 2012-ben csak kevéssel haladta meg az öt évet. A legfiatalabb benzinüzemű állománnyal Budapest (11,8 év), Győr-Moson-Sopron (12,4 év) és Komárom-Esztergom (12,6 év) rendelkezett, a legidősebbel – 14 éves vagy azt meghaladó – a dél-alföldi megyék, valamint Tolna és Heves. A dízelek átlagéletkora egyedül Békés megyében 13 év feletti, de meghaladta a 12 évet Dél-Alföld másik két megyéjében, Bács-Kiskunban és Csongrádban is.

A **benzinüzemű gépkocsik** aránya 78–80% közötti értékekkel Észak-Magyarország megyéiben és Hajdú-Bihar kivételével az észak-alföldi megyékben a legmagasabb, melyekhez a Dunántúlról csupán Komárom-Esztergom és Zala csatlakozott. Ezzel összefüggésben viszont az előbb említett megyékben az átlagnál jóval alacsonyabb a dízellel üzemelő gépkocsik hányada. Ugyanakkor négy megye, Győr-Moson-Sopron, Pest, Bács-Kiskun és Tolna e tekintetben kiemelkedik. Utóbbi három helyen minden negyedik gépkocsi gázolajat fogyaszt, Győr-Moson-Sopronban pedig hányaduk 26%-ot tett ki.

Jelentős átrendeződés történt a személygépkocsik **hengerűrtartalom** szerinti megoszlásában is. Néhány évtizede még az 1000 cm³ körüli és annál is kisebb motorral rendelkező gyártmányok, az úgynevezett „keleti” típusok számítottak szinte egyeduralkodónak. Az importkorlátok feloldásával később sorra jelentek meg az autópiacon az ennél nagyobb hengerűrtartalmú, de kisebb fogyasztású gépkocsik. A japán és más távol-keleti autók piaci sikereit nagyrészt alacsony fogyasztásuk és olcsóbb üzemeltetésük alapozta meg, míg a német, olasz, francia, cseh típusokét emellett a piaci hagyományok és a korábban kialakult kedvező értékítélet is befolyásolta. Az itthoni tömegigényeket később hazai gyártású, de már alacsony fogyasztású, kisebb hengerűrtartalmú típusokkal is igyekeztek kielégíteni. E folyamatok eredményeként 2012-re az országban futó személygépkocsik 55%-a volt 1400 cm³ alatti, míg 6,3%-a rendelkezett 2000 cm³-es vagy azt meghaladó hengerűrtartalommal. A megyék közül az 1400 cm³ alatti motortérfogatú járművek hányada Budapesten, valamint Pest megyében volt a legkisebb, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád és Somogy megyében pedig a legmagasabb.

Ugyanakkor szinte minden régióban található olyan megye, ahol az 1400 cm³ alatti motortérfogatú gépkocsik aránya kiugróan magas az átlaghoz képest. Az előbb említetteken kívül ez igaz Zalára, Komárom-Esztergomra és Békésre vonatkozóan is. A főváros ezzel szemben 50% alatti, Pest megye 52%-hoz közeli értékkel rendelkezett. A 2000 cm³ vagy a feletti aránya viszont, a magasabb kereseti színvonalat tükrözve, épp e két területen kiemelkedő (8,9, illetve 7,3%), de az átlagosnál magasabb hányaddal rendelkező alföldi térségben a hatból csupán két megye, Békés (4,8%) és Jász-Nagykun-Szolnok (4,9%) lóg ki a sorból szerényebb mutatójával. Az ország északi térségében viszont Nógrádtól Borsod-Abaúj-Zemplénig kivétel nélkül alacsony a 2000 cm³-es vagy annál nagyobb hengerűrtartalmú személygépkocsik aránya, és Győr-Moson-Sopron kivételével ez érvényes a Nyugat-Dunántúl két további megyéjére, Vasra és Zalára is. A legalacsonyabb hengerűrtartalmú járművek aránya 2006 és 2012 között a legnagyobb mértékben – több mint hat százalékponttal – Győr-Moson-Sopronban és Veszprémben, a legkevésbé Heves, Szabolcs-Szatmár-Bereg és Komárom-Esztergom esetében mérséklődött. Ebben a kategóriában jelentősebb aránycsökkenés elsősorban még néhány dunántúli megyében következett be. A 2000 cm³ feletti hengerűrtartalmúak hányada viszont a hat év során Bács-Kiskunban (1,5 százalékpont) mutatta a legnagyobb, Fejérben, Hevesben, Békésben és Komárom-Esztergomban pedig a legalacsonyabb (0,8 százalékpont) növekedést.

A személygépkocsi-állomány megoszlása üzemanyag felhasználás és hengerűrtartalom szerint, 2012

(százalék)

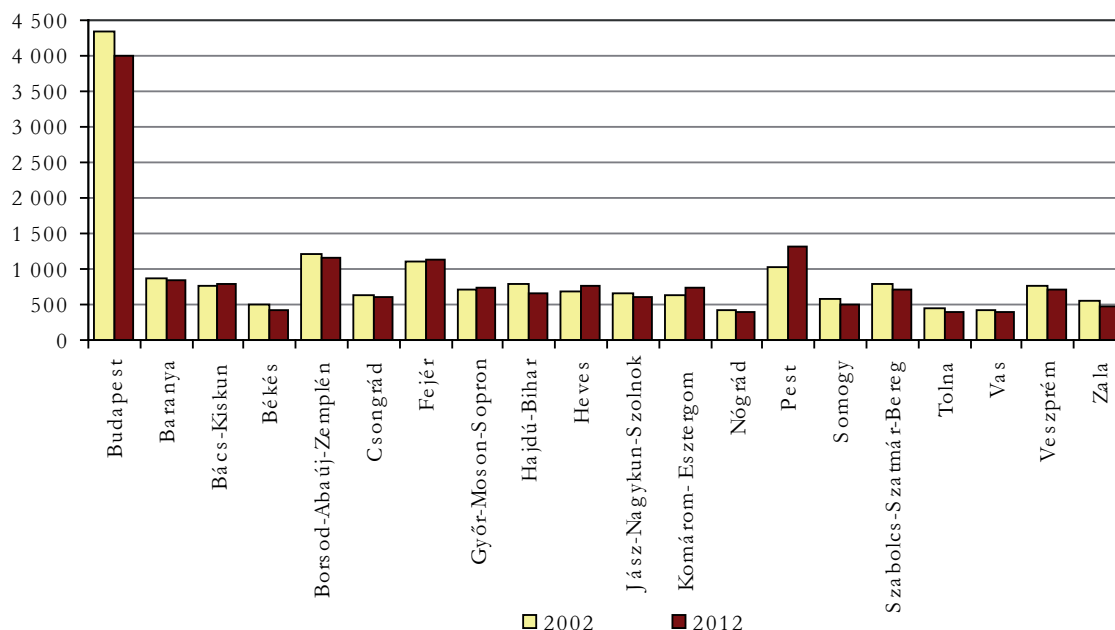
Megye, főváros	Benzin	Gázolaj	Egyéb	1400 cm ³ -nél kisebb	1400–1999 cm ³ közötti	2000 cm ³ és nagyobb
	üzemű személygépkocsi			hengerűrtartalmú motorral rendelkező		
Budapest	76,3	22,7	0,9	49,5	41,6	8,9
Baranya	76,5	22,7	0,8	56,7	38,2	5,0
Bács-Kiskun	73,9	25,3	0,8	55,5	38,3	6,3
Békés	76,9	22,5	0,6	59,1	36,1	4,8
Borsod-Abaúj-Zemplén	80,1	19,3	0,6	59,1	36,1	4,8
Csongrád	74,6	24,4	1,0	53,5	40,3	6,1
Fejér	76,4	22,8	0,8	56,3	38,1	5,5
Győr-Moson-Sopron	73,4	26,2	0,4	55,2	39,4	5,4
Hajdú-Bihar	76,8	21,5	1,7	56,3	37,7	6,0
Heves	79,0	20,4	0,6	58,0	36,8	5,1
Jász-Nagykun-Szolnok	78,3	21,0	0,7	60,2	34,9	4,9
Komárom-Esztergom	78,5	20,7	0,8	59,2	35,7	5,1
Nógrád	79,7	19,4	0,9	60,1	35,2	4,7
Pest	73,4	25,7	0,9	52,4	40,3	7,3
Somogy	77,9	21,5	0,6	60,0	34,9	5,2
Szabolcs-Szatmár-Bereg	79,8	19,6	0,7	57,1	36,9	5,9
Tolna	74,8	24,5	0,6	55,5	39,2	5,2
Vas	76,5	23,2	0,3	58,9	36,3	4,8
Veszprém	76,2	23,3	0,5	56,3	38,5	5,2
Zala	78,4	21,2	0,4	59,4	35,7	4,9
Ország összesen	76,3	22,9	0,8	55,1	38,5	6,3

A benzinüzemű gépkocsik átlagéletkora az ország déli területén valamennyi megyében, valamint Hevesben és Nógrádban megközelítette, elérte vagy meghaladta a 14 évet. A dízel meghajtásúaké Békésben és Bács-Kiskunban a legmagasabb (13,1, illetve 12,5 év), ezzel szemben a fővárosban 2012-ben mindössze 8,4 évet mutatott és Győr-Moson-Sopronban sem érte el a 10 évet. A hibridmeghajtás még viszonylag gyerekcipőben jár, s korukat tekintve nagy a szórás megyei összehasonlításban. Csupán nyolc helyen fiatalabbak 5 évesnél – főképp a fővárosban, Hajdú-Biharban és Szabolcs-Szatmár-Beregben –, miközben átlagéletkoruk Tolnában, Baranyában és Vasban meghaladta a nyolc évet is.

4.6. Autóbusz és motorkerékpár állomány

Az **autóbuszok** a személyszállító gépjárművek legkisebb csoportját alkotják. A személyszállítás színvonalának javítása érdekében azonban szükség van az azt kiszolgáló autóbusz park folyamatos cseréjére. 2012-ben országosan a 3,2 millió személyszállító gépjármű között mintegy 17,3 ezres állományt alkottak. Az autóbuszok számának gyors növekedése az 1970 és 1990 közötti időszakban következett be. Ezt követően a közlekedési társaságokat érintő változások következtében csökkenő tendencia érvényesült, az elmúlt évtizedet pedig kisebb hullámzások mellett egy szerény mértékű fogyás jellemezte. Ez alól csak hat megye volt kivétel, de a sorból leginkább Pest és Komárom-Esztergom emelkedett ki. Csupán Dél-Dunántúl és Észak-Alföld tartozott az ország azon térségei közé, ahol egy megyében sem bővült az állományuk.

Az autóbuszok számának alakulása



Az igények növekedéséhez igazodva Pest megye autóbusz parkja mintegy 300 járművel, közel háromtizedével bővült, ami területi összehasonlításban a legnagyobb mértékű volt. Jelentős fejlesztések történtek Komárom-Esztergomban (16%) és Hevesben (9,1%), valamint nőtt az állomány Győr-Moson-Sopron (4,1%), Fejér (3,8%) és Bács-Kiskun megyében (2,1%) is. Ugyanakkor a tíz évvel korábbinál 17,9%-kal kevesebb autóbust közlekedtettek 2012-ben Békésben, valamint 16,5%-kal ritkult az állomány Zalaiban és 15,3%-kal Hajdú-Biharban.

Az országban forgalmi engedéllyel rendelkező autóbuszok 23%-a a fővárosban, 7,6%-a Pest megyében található. Tolnában az állomány éppen csak elérte, Vasban és Nógrádban pedig közelítette a 400-at, ugyanakkor két hasonlóan kis területű megyében, Komárom-Esztergomban, illetve Hevesben a 700-at is jóval meghaladta. A fővárosban több mint 1300-at üzemeltettek, míg Borsod-Abaúj-Zemplénben és Fejérben több mint 1100 vett részt a forgalomban.

Az **autóbuszok átlagéletkora** 2012-ben országosan 14,5 év volt. A megyék közül Zala és Heves megye busz parkja a legfiatalabb (13 év alatti), miközben Bács-Kiskunban és a fővárosban átlagéletkoruk meghaladta a 15, illetve a 16 évet. Utóbbi esetben a magas korban közrejátszott, hogy a helyi közlekedésben használt jelentős számú, kiöregedett állomány csak fokozatosan cserélhető le újakra.

A **motorkerékpár** az egyetlen személyszállító gépjármű, amelyből 1970-ben több futott az utakon, mint 2012-ben. Akkori több mint 600 ezres állományuk (számolva az 1983. évi új adminisztratív szabályozásból eredő mintegy 200 ezres rendszám megszűnéssel is) országosan 151 ezerre esett vissza. A személygépkocsikhoz hasonlóan a motorkerékpárok között is hosszú ideig szinte egyeduralkodónak számítottak a KGST országok termékei. Megfizethetőségük következtében rövidebb szolgálat után is sokkal hamarabb váltak meg tulajdonosaik, mint a személyautóiktól. Állományuk az 1990-es évek végétől kezdett ismét emelkedni, ezt a tendenciát a gazdasági válság csak lassította. Néhány megyében következett be 2009–2010 között állománycsökkenés, de egyik sem volt számottevő mértékű. 2012-ben a motorkerékpárok háromtizedét közép-magyarországi tulajdonosaik üzemeltették, fele-fele részben fővárosiak, illetve Pest megyeiek. Ezer lakosra ennek ellenére Budapesten mindössze 13, Pest megyében pedig 19 kétkerekű jutott. A mutató értéke Bács-Kiskunban (20) volt a legmagasabb, de Tolnában, Csongrádban is meghaladta az országos

értéket. Ezer lakosra számítva a legkevesebb forgalmi rendszámmal ellátott motorkerékpár Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében jutott (10,7, illetve 10,9).

4.7. Tehergépkocsi állomány

2012 végén mintegy 40 ezer szállítás, raktározással foglalkozó regisztrált vállalkozás volt az országban, melynek nyolctizede tartozott a szárazföldi, csővezetékes szállítás ágazatba. A szervezetek 43%-át Közép-Magyarországon, ezen belül 26%-át Budapesten jegyezték be. A főváros után a legtöbb szállító cég Bács-Kiskun és Győr-Moson-Sopron megyei székhellyel rendelkezett. Egyenként több mint 4,0–4,0%-ukat jegyezték be Hajdú-Biharban, Borsod-Abaúj-Zemplénben és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében is. A **tehergépkocsik** legnagyobb hányadát ugyancsak budapesti szervezetek üzemeltették, de mivel a járművek területi megoszlása némileg eltér a vállalkozásokétól, a szállítás, raktározásban az egy regisztrált szervezetre jutó tehergépkocsik száma a fővárosban mindössze 6,7, Pest megyében pedig 9,2 volt. Ugyanakkor a legtöbb ilyen vállalkozással rendelkező megyék közül csak Bács-Kiskunban (13,3) alakult számottevően az országos átlag (10,1) felett a mutató értéke. Békés és Tolna szervezeteinek szállítóeszköz-ellátottsága a legjobb. A szállítási vállalkozók előbbit tekintve 16, utóbbit véve átlagosan 15 járművel fuvaroztak.

2012-ben összesen 414 ezer tehergépkocsi rendelkezett forgalmi engedéllyel, 12%-kal több mint tíz évvel korábban. A legnagyobb arányú növekedés Pest megyében (27%) következett be, melyet Vas és Győr-Moson-Sopron követett. Ötödével bővült az állomány Bács-Kiskun megyében, de ezen kívül átlag feletti mértéket ért el Tolnában, Borsod-Abaúj-Zemplénben és Hajdú-Biharban is. A gazdasági válság a tehergépjármű park növekedésében is törést okozott, a korábbi tendencia csupán Tolnában és Vas megyében folytatódott. Ezzel szemben Budapesten és 15 helyen megindult az állomány csökkenése, ami a fővárosban, Pest, Fejér, Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megyében azóta is folyamatos.

A járműveknek e körében is számottevő öregedés figyelhető meg. **Átlagéletkoruk** 2012-ben kevesebb mint egy évvel volt alacsonyabb a személygépkocsikénál, s a fővárost és a megyéket együtt véve 10,7 és 13,3 év között szóródott. Budapesten és Győr-Moson-Sopronban forgalomba került állomány messze a legfiatalabb, Nógrádban ezzel szemben átlagéletkoruk meghaladta a 13 évet. Észak-Magyarország és Dél-Alföld megyéiben mindenütt magasabb, mint országosan, de Somogyban és Tolnában is 12 év feletti. A tehergépkocsik 93%-a dízel üzemanyagot használ. A megyék tekintetében a legkisebb és legnagyobb hányad közötti eltérés 3,5 százalékpont. A két szélsőértékkel Nógrád (90,9%) és Hajdú-Bihar (94,4%) rendelkezett. A dízel meghajtásúak magas aránya ellenére folyamatosan tart a benzinüzemű járművek felváltása gázolaját használókra.

5. Helyi közlekedés

2011. évi adatok alapján országosan az autóbuszok 17%-a vett részt **nagyobb városaink helyi személyszállításának** lebonyolításában. A fővároson kívül még 93 helység tömegközlekedését szervezték meg az országban. Tíz év távlatában 16 településen szüntették meg a helyi buszjáratokat és 12 újabbat kapcsoltak be az utasforgalom kiszolgálása érdekében. Ennek következtében megszűntek az autóbuszjáratok a Pest megyei Cegléden, Dabason, Monoron és Százhalombattán, a Fejérben található Bicskén és Enyingen, illetve a veszprémi Tapolcán. Vasban Celldömölk városában álltak le helyi üzemeltetésükkel, ezen kívül a tolnai Dombóváron és Tamásiban, a Borsod-Abaúj-Zemplénben fekvő Edelényben, a Szabolcs-Szatmár-beregi Fehérgyarmaton, Kisvárdán, Mátészalkán és Vásárosnaményban, valamint a békési Sarkadon. Pest megyében ugyanakkor az igények növekedésével Törökbálintot, Budaörsöt és Dunaharaszti is bekapcsolták a „vérkeringésbe”, de helyi járatokat indítottak a Komárom-Esztergomi Oroszlányban, a Veszprémi Balatonfűzfőn, a Vasi Bük és Körmend városában, az észak-alföldi térséghez tartozó Balmazújvároson és Újszászon, Dél-Alföldön pedig a Bács-Kiskun megyei Jánoshalmán, valamint a Békésben található Békésen és Mezőkovácsházán.

A **helyi közlekedésben részt vevő 3034 autóbusz** 45%-a a fővárosi tömegközlekedést szolgálta, Borsod-Abaúj-Zemplénben 7,2%, Baranyában 6,3%, Hajdú-Biharban 5,0%-uk szállította az utasokat. A legkevesebb járművet Tolna és Pest megyében állították forgalomba, mindössze 24–24 darabot. Alapvetően a megyeszékhelyeken és a legalább ötvenezres lélekszámú városokban használt járművek képezik az autóbusz állomány zömét. Ezekben a helyeken a helyi autóbuszok száma együttvéve közel megegyezett a fővárosban közlekedőkével, míg az ennél kisebb településeken csupán az állomány tizedét lehet megtalálni. Volt néhány olyan város is, ahol helyközi járatot vagy járatokat vontak be a helyi útviszonylatokon történő személyszállításhoz. A vizsgált tíz esztendőben – figyelembe véve a helyi közlekedésbe újonnan be-, illetve kikerülő helységek járatait – mindössze négy megyében gyarapodott az állomány. A fejlesztésekben értelemszerűen a nagyobb népességű megyeszékhelyek, városok voltak a meghatározók, a kisebb települések csekély számú eszközállománya a változásokhoz csak szerény mértékben járult hozzá. Így a Szabolcs-Szatmár-Beregi buszszám 15%-os növekedése a négy kilépő helység ellenére, döntően a Nyíregyházán végrehajtott járműberuházások eredménye. Emellett bővült a jármű park Fejérben, Jász-Nagykun-Szolnokban és Baranya megyében is. Az autóbuszok számát tekintve a legnagyobb veszteséget Pest, Komárom-Esztergom és Nógrád helyi tömegközlekedése szenvedte el. Előbbi kettő autóbusz parkjának 27–28%-át, utóbbi közel egynegyedét veszítette el tíz év alatt.

A 20 ezer fős lakónépességet meghaladó városok mindegyikében van autóbuszokra épülő helyi tömegközlekedés. Emellett 2011-ben még 28 tíz- és húszezer közötti, 11 ötezer és tízezer közötti és három kétezer és ötezer közötti népességet számláló település tartozott ehhez a hálózathoz. Utóbbiak közé sorolódott Balatonfűzfő, Bük és Fonyód. A szolgáltatások színvonalának emelése mellett a közlekedési társaságok folyamatosan törekednek költségeik optimalizálására. A menetjegy árak emelése mellett épp ezért időről időre módosítják az **autóbusz útviszonylatok** számát és a vonalak hosszát.

Az útviszonylatok száma országosan csak 7,1%-kal nőtt 2001–2011 között. Budapesten 55%-kal bővültek, de közel másfélszer annyi viszonylaton közlekedtek a járművek Heves, s harmadával több vonalon Bács-Kiskun megyében. Mintegy háromtizedével bővült az autóbusz útviszonylatok száma Zalában és 27%-kal Hajdú-Biharban, de az utasok jobb kiszolgálása érdekében egyötödös volt a növekedés Győr-Moson-Sopronban is. Ugyanakkor kevesebb mint fele annyi vonalon indítottak járatokat Pest megyében, negyedével kevesebbet Szabolcs-Szatmár-Bereg és Csongrád esetében. A megyeszékhelyek közül Eger, Zalaegerszeg, Szekszárd, és Tatabánya viszonylatainak száma bővült a legnagyobb mértékben, valamint a 29 kocsis jármű parkkal rendelkező Sopronban több mint duplájára. Ugyanakkor a hálózat racionalizálásának következtében

Győrben (14) és Szegeden (11) jó néhány vonal megszűnt, de ez a folyamat az említett tíz év alatt Békéscsabán, Nyíregyházán és Szombathelyen is a viszonylatok számának csökkenéséhez vezetett.

2. tábla

A helyi tömegközlekedés fontosabb adatai, 2011

Megye, főváros	Autóbusz			Tömegközle- kedéssel szállított utasok száma, ezer fő	Utaskilométer, ezer
	járműállomány, db	útviszonylatok száma	hálózat hossza, km		
Budapest	1 372	242	926	1 373 316	5 036 524
Baranya	190	85	250	61 598	281 614
Bács-Kiskun	59	49	185	19 631	70 773
Békés	38	36	155	9 531	44 629
Borsod-Abaúj-Zemplén	218	68	238	103 007	352 069
Csongrád	137	53	191	94 436	347 058
Fejér	112	68	237	30 667	112 853
Győr-Moson-Sopron	147	106	216	48 710	168 019
Hajdú-Bihar	153	70	221	106 855	346 227
Heves	53	41	90	22 268	77 079
Jász-Nagykun-Szolnok	78	58	154	20 961	72 518
Komárom-Esztergom	57	35	131	23 109	91 838
Nógrád	36	48	90	11 451	37 579
Pest	24	30	130	11 324	43 083
Somogy	47	48	137	14 819	52 693
Szabolcs-Szatmár-Bereg	86	29	148	27 041	95 484
Tolna	24	44	115	8 249	31 478
Vas	41	49	115	9 584	42 856
Veszprém	97	75	235	24 557	96 794
Zala	65	83	200	24 466	69 077
Ország összesen	3 034	1 317	4 165	2 045 580	7 470 247

A **vonalak hossza** országosan kisebb mértékben (2,2%-kal) nőtt, mint a viszonylatok száma. A kettő összevetésével megyei vonatkozásban változatos kép rajzolódik ki. Ott, ahol csökkent a viszonylatok száma – Veszprém és Baranya kivételével – a vonalak hossza is rövidült. Ahol több viszonylatot indítottak, ott többnyire a vonalak hossza is nőtt. Ebben az esetben Győr-Moson-Sopron, Somogy és Komárom-Esztergom megye a kivétel. A megyeszékhelyek esetében a viszonylatok számának csökkenése mellett csak Győrben nőtt a vonalak hossza. Az utasok jóval kiterjedtebb hálózatot vehettek igénybe a tíz évvel korábbinál Székesfehérváron (2,1-szeres), valamint negyedével hosszabb vonalon utazhattak Veszprém, Szekszárdon, Kecskeméten és a fővárosban is. Az autóbusz hálózat csupán Szombathelyen (17%-kal) és Szegeden (9,9%-kal) rövidült számottevően.

A tömegközlekedési eszközökön **szállított utasok száma** és vele együtt az utaskilométer általánosságban csökkent, országosan az előbbi 17, utóbbi 23%-kal. A megyék többségében az átlagosnál nagyobb visszaesés adódott mindkét mutató tekintetében. Budapesten és Tolna megyében azonban az utasok számában és az utaskilométerben is átlag alatti volt a csökkenés, míg Csongrádban csak az utóbbi esetében.

2011-ben több mint kétmilliárd utas 7,5 milliárd utaskilométerre használta az autóbuszt tömegközlekedésre, ami az egy évvel korábbihoz viszonyítva mindkét esetben csökkenést mutat. Az utasok kétharmada a fővárosi közlekedésben vett részt és a járművel megtett útjuk hossza is hasonló arányban budapesti vonalakat érintett. Ettől eltekintve a legtöbb utast Hajdú-Bihar és Borsod-Abaúj-Zemplén, valamint Csongrád megyében szállították, az utaskilométert véve azonban már Borsod-Abaúj-Zemplén, Csongrád és Hajdú-Bihar volt a csökkenő sorrend. A legnagyobb

lakónépességű megyeszékhelyek közül a szállított utasokat és az utaskilométert tekintve Debrecen, Miskolc és Szeged tömegközlekedése a legkiterjedtebb, melyhez Pécs a második legnagyobb járműállomány és a második legtöbb autóbusz viszonylat okán csatlakozik.

Villamosközlekedés a fővároson kívül három megyeszékhelyen, Debrecenben, Miskolcon és Szegeden, trolis közlekedés pedig Budapest mellett Debrecenben és Szegeden van. A fővárosiak az előzőeken kívül még metróval is megközelíthetik úti céljukat. Az arányaiban legtöbb utast szállító autóbuszok utas száma mellett, Budapesten a villamost, a trolibuszt használóké és a metróon utazóké is csökkent. 2011-ben az utasok négytizedét autóbuszok, közel háromtizedét villamosok, több mint kéttizedét metrók szállították.

6. Közúti közlekedési balesetek

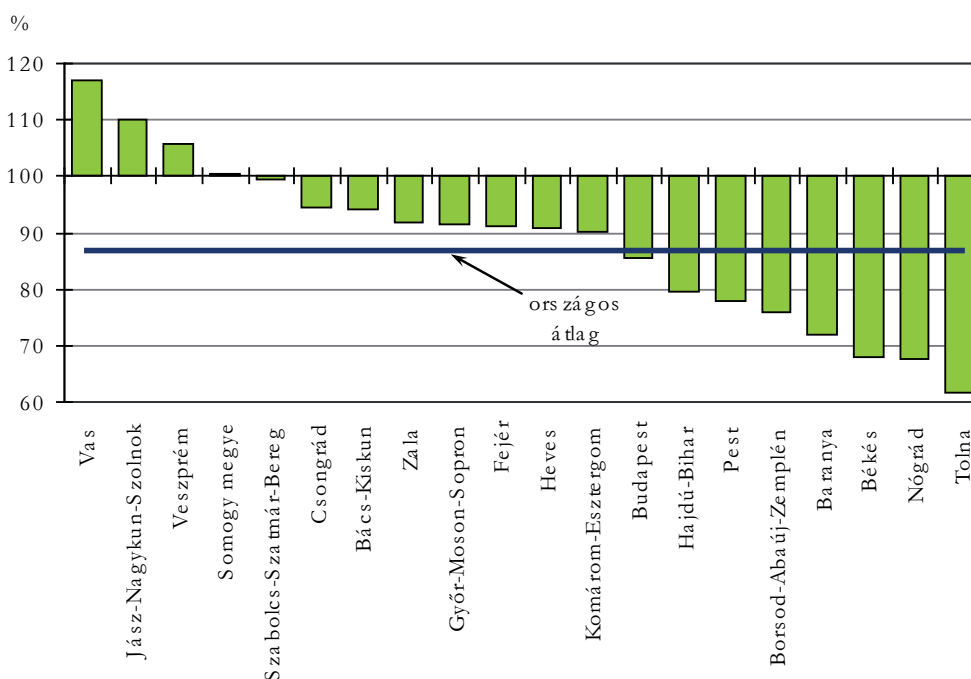
A közúti közlekedés biztonsága és zavartalansága fontos társadalmi érdek. Ennek alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa, és számíthatson arra, hogy azokat mások is megtartják. A balesetek számának alakulását a gépjárműállomány nagysága, összetétele, állapota, az utak minősége, valamint a közlekedési morál együttesen befolyásolja. Az elmúlt években a közlekedés biztonságát szolgáló szabályok körében nagyon sok szigorítás történt. A teljesség igénye nélkül: pl. a „zéró tolerancia” alapján a járművezető bármely kismértékű alkoholos befolyásoltsága esetén a vezetői engedély a helyszínen elvételre kerül; 2007-től bevezették az objektív felelősség elvét, melynek értelmében a gépjármű üzemeltetőjének felelőssége a gépjárművel elkövetett bizonyos közlekedési szabályok megsértése; a közúti szabálysértésekre vonatkozó bírságok is emelkedtek; több alkalommal, illetve több ponton a KRESZ-t is módosították. A balesetek kimenetelének leg súlyosabb formája az, amelyik halálessel végződik. Magyarországon a 2003–2015-ig szóló közlekedéspolitika célul tűzte ki, hogy 2010-ig a halálos balesetek száma 20%-kal, 2015-re pedig 50%-kal csökkenjen. A 2010. évre elérni kívánt csökkenési arányszám már 2008-ban teljesült.

6.1. A közúti közlekedési balesetek száma, okai, okozói

A közútfejlesztések és a fokozott rendőri jelenlét is szerepet játszott abban, hogy az elmúlt években számottevően csökkent a személyi sérüléssel járó **közúti közlekedési balesetek száma**. Ennek ellenére az évezred elejétől évente átlagosan közel 19 ezer balesetben több mint ezer fő veszítette életét, s a súlyosan, valamint a könnyebben sérültek száma is megközelítette a 25 ezret.

21. ábra

A személysérüléses közúti közlekedési balesetek számának alakulása, 2012
(2000=100,0)



2000 és 2004 között folyamatosan emelkedett a balesetek száma, ami 2005-ben valamelyest kedvezőbb fordulatot vett, majd 2006-ban ismét növekedett. 2007-től viszont már évről-évre folyamatos a pozitív irányú változás. 2012-ben az országban 15 174 közúti közlekedési baleset

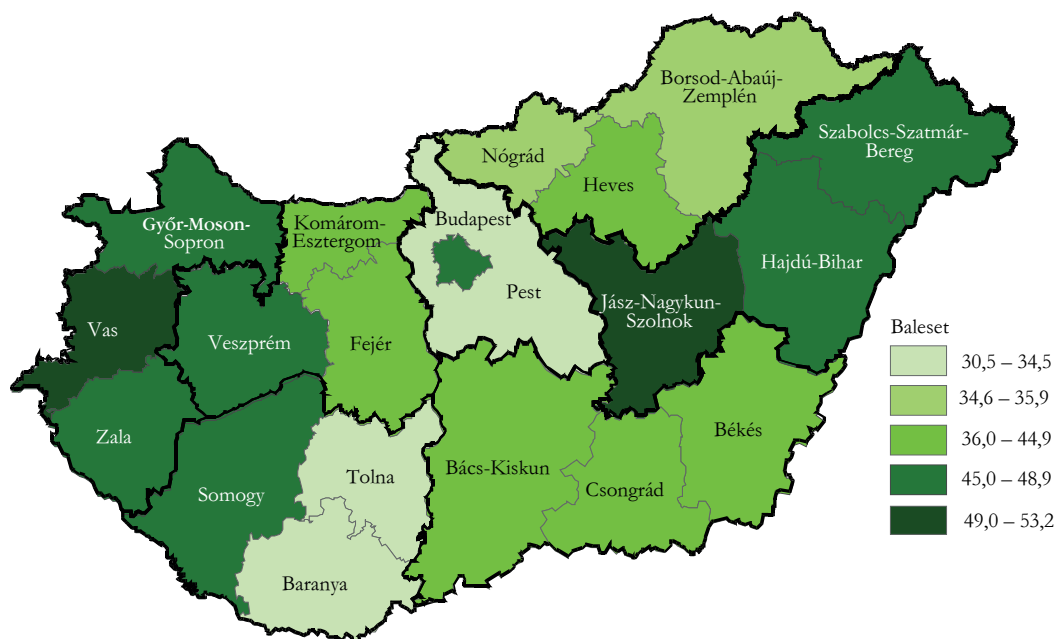
történt, 13%-kal (2319-cel) kevesebb a 2000. évinél. A változás területi összehasonlításban jelentős különbségeket mutat. Vasban kiemelkedő (17%-os) volt a növekedés, s Jász-Nagykun-Szolnok megyében is tizedével emelkedett a balesetek száma. Ezzel szemben Békésben, Nógrádban és Tolnában 30%-ot meghaladó – sőt utóbbiban közel 40%-os – csökkenés történt.

2012-ben 4,1%-kal (653-mal) kevesebb baleset történt a közutakon mint egy évvel korábban. A csökkenés Nógrád (ahol az 5,2%-os növekedés országosan a legmagasabb), Komárom-Esztergom, Vas, Veszprém, valamint Győr-Moson-Sopron kivételével minden megyében megfigyelhető. A javulás Baranya, Fejér és Csongrád esetében volt a legnagyobb, 9,4–14%. A balesetek területi megoszlása alapvetően nem változott. A legtöbb továbbra is a fővárosban és Pest megyében, a legkevesebb pedig – a legkisebb népességű területek közé tartozó – Nógrádban és Tolnában történt.

2012-ben a balesetek valamivel több mint héttizede lakott területen következett be, ami az évezred elejéhez viszonyítva 1,0 százalékpontos aránynövekedést mutat, bár számuk országosan közel 1500-zal (12%-kal) csökkent. Területi összehasonlításban nagyon eltérő a lakott területen, valamint az azon kívül bekövetkezett balesetek száma és aránya. A vizsgált időszakban a lakott területen történt balesetek előfordulása a megyék döntő többségében csökkent, viszont Veszprém, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Csongrád, Vas és Jász-Nagykun-Szolnok esetében 3,4–23% közötti emelkedés történt. A lakott területen kívül történt balesetek tekintetében szintén kedvező a változás, számuk tizenkét év alatt 838-cal (16%-kal) lett kevesebb. Igaz, hogy öt megyében emelkedés történt, de mértéke – Vas (21%) kivételével – 3,2 és 8,0% közötti.

22. ábra

A tízezer gépjárműre jutó balesetek száma, 2012



A gépjárműállomány nagyságának változása, valamint a balesetek kisebb előfordulása következtében számottevően javult a **tízezer gépjárműre jutó balesetek száma**. 2000-ben értéke országosan 62 volt, ami 2012-re 42-re csökkent. A legnagyobb változás Békésben történt (82-ről 45-re mérséklődött a mutató értéke), így a területi rangsorban a 2000. évi második legkedvezőtlenebb helyről 2012-re a középmezőnybe került. Az országosnál jóval mérsékeltebb változás Vas megyét jellemezte, s ezáltal a 2000. évi rangsor középmezőnyéből 2012-re a kedvezőtlen rangsor alapján Jász-Nagykun-Szolnok után a második helyre sorolódott.

A fokozott rendőri jelenlét ellenére az elmúlt évben országosan minden kilencedik (11%) balesetnél volt szerepe az **alkoholos befolyásoltságnak**, ami területileg differenciált képet

mutat. Az országos átlagnál gyakoribb Bács-Kiskun és Somogy megyében, ahol 2012-ben a balesetek okozóinak 18, illetve 17%-a volt ittas. A halálos balesetek 7,9%-ának bekövetkeztekor játszott szerepet az alkoholos állapot, ami Zalában kirívóan magas, 28%. A súlyos és a könnyű sérüléssel végződő balesetek között közel azonos arányban fordult elő az ittasság, ami a súlyos sérüléssel végződőknél Somogyban, a könnyű sérüléssel járóknál pedig Bács-Kiskun megyében a leggyakoribb, 20 és 19%.

3. tábla

Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek, 2012

Megye, főváros	Balesetek száma	Ebből		
		halálos	súlyos	könnyű
			sérüléssel járók	
			aránya, %	
Budapest	3 120	1,0	18,8	80,2
Baranya	464	6,9	27,6	65,5
Bács-Kiskun	869	4,7	34,8	60,5
Békés	519	3,3	32,9	63,8
Borsod-Abaúj-Zemplén	701	5,7	32,8	61,5
Csongrád	591	4,1	39,8	56,2
Fejér	648	4,8	27,6	67,6
Győr-Moson-Sopron	844	4,4	33,9	61,7
Hajdú-Bihar	823	4,1	27,9	67,9
Heves	420	4,5	35,2	60,2
Jász-Nagykun-Szolnok	621	3,9	28,7	67,5
Komárom-Esztergom	465	4,5	34,8	60,6
Nógrád	222	2,3	27,9	69,8
Pest	1 567	4,3	26,5	69,2
Somogy	533	3,2	33,8	63,0
Szabolcs-Szatmár-Bereg	816	2,8	26,3	70,8
Tolna	286	3,5	41,3	55,2
Vas	527	4,2	30,0	65,8
Veszprém	616	4,4	30,2	65,4
Zala	522	3,4	35,8	60,7
Ország összesen	15 174	3,6	28,7	67,7

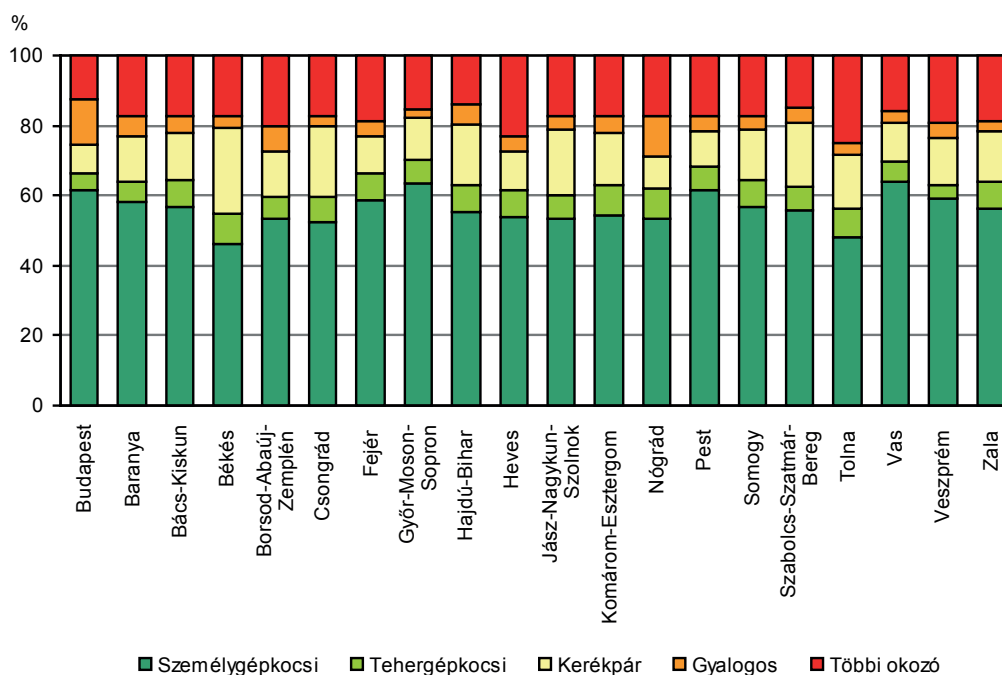
A **balesetek kimenetele** is javult, az ezredforduló óta a halállal végződők száma közel felére, a súlyos sérüléssel járóké mintegy harmadával csökkent. Területi összehasonlításban mindkét esetben Közép-Magyarországon a legnagyobb mértékű a változás, ahol a halálos balesetek száma hattizeddel, a súlyos sérüléssel járóké pedig 42%-kal lett kevesebb. Ez annak köszönhető, hogy mind a fővárosban, mind Pest megyében az átlagosnál kedvezőbb a javulás. A megyék közül (ez esetben a fővárost figyelmen kívül hagyva) a halálos balesetek száma Nógrádban, a súlyos sérüléssel járóké Baranyában, a könnyű sérüléssel végződőké pedig Tolnában csökkent a legnagyobb mértékben. 2012-ben Magyarországon a balesetek 3,6%-a halállal, 29%-a súlyos, 68%-a pedig könnyű sérüléssel végződött. A halálos balesetek gyakorisága a fővárosban (1,0%) a legkisebb, ezzel szemben Baranya megyében ezer balesetből 69 emberéletet követelt. A súlyos sérüléssel végződőké Tolnában a legmagasabb, 41%, ugyanakkor a fővárosban a legalacsonyabb, nem éri el a 20%-ot sem.

Az elmúlt néhány évben szembeűnő változás következett be a **balesetek okozóit** illetően. Az utakon egyre több a kerékpáros, így az általuk előidézett balesetek gyakorisága is emelkedett. 2012-ben 8,6%-kal több balesetet okoztak mint egy évvel korábban, miközben a közlekedés többi részvevőjénél csökkenés tapasztalható. A kerékpáros balesetek gyakorisága eltérő mértékben ugyan, de az ország minden területén növekedett.

Megoszlását tekintve 2012-ben Magyarországon a legtöbb balesetet (száz közül 58-at) a személygépkocsi-vezetők okozták, őket nagyságrendben (13%) a kerékpárosok követik. Előbbiek legnagyobb arányban Vas, a jelentősebb átmenő forgalmat bonyolító Győr-Moson-Sopron, valamint a legtöbb gépjárművet koncentráló Pest megyében és a fővárosban fordultak elő. A kerékpárosok által előidézett balesetek gyakorisága Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Jász-Nagykun-Szolnok, Csongrád, Békés megyékben a legmagasabb, 17–24% közötti. Ezen túl országosan a motor- és a segédmotor kerékpárosok a balesetek mintegy tizedének, a tehergépkocsik és a gyalogosok 9,6, illetve 6,2%-ának okozói.

23. ábra

A balesetek számának megoszlása okozók szerint, 2012



2012-ben a balesetek 91%-a járművezetők hibájából történt, ami Győr-Moson-Sopron megyében volt a legmagasabb, 96%. Leggyakoribb ok a gyorsajtás, illetve azon belül is legtöbbször az, hogy a volánnál ülők nem az útviszonyoknak megfelelően választották meg a sebességet. 2012-ben a járművezetők által okozott balesetek közül minden harmadik esetben alapvető ok a sebesség helytelen alkalmazása, ami Heves megyében minden második balesetre jellemző, ezzel szemben Győr-Moson-Sopronban csak minden negyedike. A gyorsajtás után az elsőbbség meg nem adása, valamint a szabálytalan irányváltoztatás, a haladás és kanyarodás szabályainak a megsértése a legjellemzőbb. Az elsőbbség meg nem adása a járművezetők által okozott balesetek közül minden negyediknél fordult elő, ami a fővárosban a leggyakoribb (minden harmadik), míg Heves megyében szából 13 esetben.

A gyalogosok hibájából történt balesetek közül átlagosan minden negyedik az úttesten történő szabálytalan átkelésből adódott, ami leggyakrabban a fővárosban fordult elő.

6.2. A balesetben meghalt, megsérült személyek

Az ezredforduló óta évről évre hullámzóan, tendenciájában azonban kedvezően alakult a balesetek következtében **meghalt, megsérült személyek száma**. 2000 és 2006 között erőteljes növekedés (23%) figyelhető meg, az utána következő években pedig folyamatos csökkenést

mutatnak az adatok. 2008. évben Magyarországon több, mint negyven év óta először csökkent a közlekedési balesetben meghaltak száma 1000 fő alá.

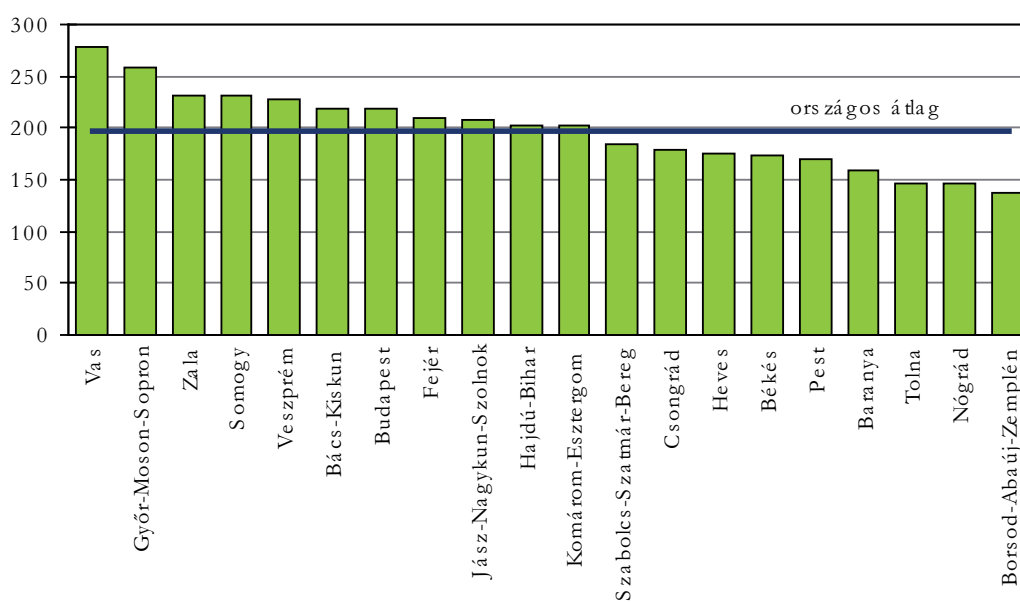
2012-ben az ország közútjain 19,6 ezer fő sérült meg, illetve hunyt el közlekedési balesetben, 4,3 ezerrel (18%-kal) kevesebb mint 2000-ben. Területi megoszlásuk a balesetek számához hasonlóan alakult. Háromtizedük együtt véve Budapesten és Pest megyében történt, a többi terület részesedése 8,6 és 15% közötti. A balesetet szenvedett személyek száma legnagyobb mértékben Tolna megyében csökkent, ahol közel felével, míg Nógrádban 37%-kal, Békésben pedig több mint harmadával kevesebben hunytak el, vagy sérültek meg. Ezzel szemben Vas megyében több mint tizedével emelkedett a balesetet szenvedett személyek száma. Növekedés ezen kívül csak Jász-Nagykun-Szolnok megyében történt.

2012-ben 605 személy halt meg az ország közútjain, ami mindössze fele az évezred elejének, és 2011-hez viszonyítva is 5,2%-os a mérséklődés. 2000 és 2012 között az átlagosnál jóval kedvezőbb változás (73%-os csökkenés) a fővárost jellemezte, ezzel szemben Heves megyében mindössze 4,2%-os volt a javulás.

A kimenetel kedvező változását mutatja, hogy 2012-ben 4,9 ezer személy sérült meg súlyosan közlekedési balesetben, 36%-kal kevesebb mint 2000-ben, s 2011-hez képest is 4,5%-os a mérséklődés. Az ezredforduló óta számuk Baranya és Pest megyében csökkent a legnagyobb mértékben, 53, illetve 52%-kal, ezzel szemben Vas megyében az átlagosnál kisebb a változás nagysága, mindössze egytizedes.

24. ábra

A személyi sérüléses közúti közlekedési balesetben meghalt, megsérült személyek százezer lakosra jutó száma, 2012



A balesetet szenvedett személyek számának alakulása a százezer lakosra vetített mutató változásával is nyomon követhető, ami a 2000. évi 238-ról 2012-re 197-re csökkent. Legnagyobb pozitív elmozdulás Tolnában következett be, ahol 45%-kal (121 főre) csökkent értéke, így Borsod-Abaúj-Zemplén, valamint Nógrád után 2012-ben itt alakult legkedvezőbbben a mutató értéke. Vasban ezzel szemben kiemelkedően magas a százezer lakosra jutó személyek száma (279), ami 2000-hez képest országosan a legnagyobb mértékben (16%-kal) növekedett.

A balesetet szenvedett személyek számának csökkenését a **száz balesetben meghalt, valamint megsérült személyek** mutatója is tükrözi. 2012-ben Magyarországon száz balesetben 129 fő sérült meg, 8-cal kevesebb, mint az ezredfordulón. A legnagyobb változás Tolna megyét jellemezte, ahol 21-gyel (15%-kal) csökkent a mutató értéke, így 2012-ben nagysága is itt volt a legkedvezőbb (119). Budapest – annak ellenére, hogy a javulás mértéke (1 fő) itt volt a legkisebb – Tolna és Békés megye után a kedvező rangsor harmadik helyét foglalja el.

Irodalomjegyzék:

Kovács Andrea – Varsányi Tamás: Az Alföld közlekedési helyzete, Területi Statisztika, Budapest 2010.

Fleischer Tamás: A gyorsforgalmi úthálózat és a környezet, Megjelent: F.T.: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről, Közlekedéstudományi Szemle XLIV, 1. szám, 1994.

Pató Gáborné Dr. Szűcs Beáta: Nemzetközi közlekedésföldrajz, Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet

Dr. Mezei István: Közlekedésföldrajz, Budatétény, 2012.

[Állami Autópálya Kezelő Zrt.](#)

[Magyar Közút Nonprofit Zrt.](#)

Megjegyzések:

A százalék- és viszonyszámokat a kerekítés nélküli adatokból számítottuk.

Az adatok és a megoszlási viszonyszámok kerekítése egyedileg történik, ezért a részadatok összegei eltér(het)nek az összesen adatoktól.

A népességre vetített mutatókat lakónépességi adatok alapján számítottuk.

További információk, adatok (linkek):

[Módszertan](#)

ISBN: 978-963-215-709-2

Elérhetőségek:

Felelős szerkesztő: KSH Debreceni főosztály: Malakucziné Póka Mária főosztályvezető
KSH Győri főosztály: Nyitrai József főosztályvezető

További információ: KSH Debreceni főosztály: Novák Géza tájékoztatási osztályvezető
Telefon: (+36-52/529-809) geza.novak@ksh.hu
KSH Győri főosztály: Kása Katalin tájékoztatási osztályvezető
Telefon: (+36-96/502-423) katalin.kasa@ksh.hu

Információs szolgálat Debrecen

info.debrecen@ksh.hu

Információs szolgálat Győr

info.gyor@ksh.hu