



Közúti közlekedési balesetek az Észak-Alföldön

Tartalom

Bevezető.....	2
A balesetek alakulását befolyásoló tényezők	2
A balesetek száma és sérültjei	4
A balesetek kimenetel és természet szerinti alakulása.....	8
A balesetek okozói.....	10
A balesetet előidéző okok.....	12
Ittasan okozott balesetek	13

Módszertan

Elérhetőségek

Bevezető

A közútfejlesztések és a fokozott rendőri jelenlét ellenére a közúti balesetek Magyarországon évente több száz áldozat halálát és sok ezer – a balesetekben sérülést szenvedő – ember gyakran maradandó egészségkárosodását okozzák.

A probléma fontosságát jelzi, hogy az Európai Unió közös közlekedéspolitikájában is kiemelt helyen szerepel a közlekedés biztonságát növelő intézkedések fokozott bevezetése, a személyes balesetek számának visszaszorítása, valamint azok súlyosságának mérséklése. A közúti közlekedésbiztonság terén egyértelműen a balesetben meghalt személyek számának alakulása számít a legfontosabb tényezőnek, a közösségi és a nemzeti közlekedéspolitikai koncepcióban egyaránt ez az első helyen kiemelt értékelési mutató.

A magyar közlekedéspolitika – nemzeti sajátosságainknak megfelelően – az uniós célkitűzésekhez csatlakozva elérendő célként tűzte ki, hogy a 2001. évi balesetszám és a halálos áldozatok száma 2010-re 30%-kal csökkenjen. A kitűzött cél elérése érdekében számos közlekedési szabály szigorodott az elmúlt években, amelyek életbe lépésével visszaesett a közlekedési szabályszegések száma. A rendőrség számos olyan intézkedést tett, amely a közlekedésbiztonsági helyzet javítására irányult: fokozott közúti ellenőrzéseket, folyamatos közlekedésbiztonsági akciókat tartott. Emellett tovább fejlődött a biztonságosabb közlekedést lehetővé tevő gyorsforgalmi úthálózat is.

Mindezek hatására a közúti balesetek alakulásával kapcsolatos legfőbb adatok az utóbbi években kedvező tendenciát mutatnak. A halálos áldozatok számának csökkentésére irányuló célkitűzés 2010-re teljesült, továbbá az összes személyes baleset és az ittasan okozott balesetek vonatkozásában egyaránt javulás tapasztalható.

Kiadványunkban áttekintést nyújtunk az Észak-Alföld közútjain 2000–2010 között történt közlekedési balesetek és a balesetet szenvedett személyek számának alakulásáról, valamint a balesetek bekövetkezését befolyásoló főbb tényezőkről. A közúti balesetek közül csak azokról az esetekről van információnk, ahol személyes baleset miatt rendőri intézkedésre volt szükség.

A balesetek alakulását befolyásoló tényezők

A baleseti helyzet alakulását szorosan befolyásolja a **gépjárműállomány** mennyiségének, összetételének, állapotának alakulása.

Magyarországon a közutakon közlekedő gépjárművek állománya 2000–2008 között folyamatosan emelkedett, majd az ezt követő két évben kissé (1%-kal) mérséklődött. A gépjárművek száma 2010-ben – az új forgalomba helyezések visszaesése ellenére is – lényegesen meghaladta a 2000. évi szintet, országosan 27, Észak-Alföldön 33%-kal.

A személyszállító gépjárművek döntő többségét, 95%-át jelentő személygépkocsik száma 2000–2010 között országosan 26%-kal nőtt. Észak-Alföldön hasonló tendencia figyelhető meg, ahol a személygépkocsi-állomány az országos átlagot meghaladóan, 36%-kal bővült. 2010-ben számuk 376 ezret tett ki, amely az országos állomány 13%-át jelentette. A régió megyéit tekintve legnagyobb (40%-os) növekedés Hajdú-Biharban történt, ugyanakkor Jász-Nagykun-Szolnok és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyékben is az országosan jellemzőt meghaladó ütemben (36, illetve 31%-kal) gyarapodott az állomány.

Észak-Alföldön 2010 elején ezer lakosra 255 személygépkocsi jutott, 46-tal kevesebb az országosnál (301). A régiós átlagot egyedül Hajdú-Bihar megye ellátottsága múlja felül (6-tal). Jász-Nagykun-Szolnok megyében 248, Szabolcs-Szatmár-Beregben 253 személygépkocsi jutott ezer lakosra.

A régióban 2000–2009 között a személygépkocsik átlagéletkora 12,4-ről 11,0 évre mérséklődött. A megyék közül Szabolcs-Szatmár-Bereg autóparkja fiatalodott a legnagyobb mértékben, ahol 2009-ben 10,6 év volt a személygépkocsik átlagéletkora.

Az **úthálózat** kiépítettsége, állapota nagymértékben befolyásolja a közlekedésbiztonságot. A 2009. év végi állapot szerint a 31 377 km hosszúságú magyarországi országos közúthálózat 16%-a, 5140 km haladt át Észak-Alföldön. Az országos közúthálózat összetétele 2000–2009 között korszerűsödött, a teljes infrastruktúra 4,8%-kal bővült. Ezen belül 108 km-rel nőtt a legbiztonságosabbnak mondható közúti közlekedési útvonal, a gyorsforgalmi úthálózat hossza, így már Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyék is autópályán érhetőek el. Jász-Nagykun-Szolnok megye egy részén a gyorsabb elérhetőséget lehetővé tevő autópályák hiányát a főváros közelsége ellensúlyozza.

A fejlesztések ellenére Észak-Alföldön az autópályák és autóutak részaránya (2,1%) továbbra is 1–2 százalékponttal elmarad az országosan jellemző szinttől. Az első- és másodrendű főutak részesedése 23, az egyéb (összekötő, bekötő-, állomáshoz vezető, autópályára és autóútra fel-, illetve levezető) utaké pedig 75%-ot tett ki. A közúthálózat jellemzően kiépített, burkolata a hálózat 99%-án aszfalt és bitumen. Észak-Alföldön az M3-as autópálya, annak M35-ös leágazása, valamint a 4. számú főútvonal bonyolít le egyre nagyobb forgalmat.

A közlekedés biztonságát a közúthálózat útjelleg szerinti megoszlása mellett az infrastruktúra műszaki állapota is nagymértékben befolyásolja. A hálózat – országosan is jellemző – sarkalatos problémája az utak nem megfelelő szélessége és burkolatának rossz állapota. A burkolathibák (deformáció, kipergés, izzadás, kátyú, foltozottság, repedezettség, burkolatszél hibái) alapján a régió közútjainak közel kétharmada nem felel meg a műszaki követelményeknek. Az átlagosnál is kedvezőtlenebb képet mutat a mellékutak állapota, így az észak-alföldi megyék közül különösen magas a rossz burkolatú utak aránya Szabolcs-Szatmár-Beregben, ahol – a megye elhelyezkedéséből és településszerkezetéből adódóan – a mellékhálózat súlya a legmagasabb a régióban.

A közlekedésben résztvevőket gyakran a szankciótól való félelem visszatartó hatásával, illetve a jogsértést követő büntetés következetes alkalmazásával lehet szabálykövető magatartásra bírni. Az elmúlt néhány évben a közlekedés biztonságát szolgáló közlekedési szabályok egész sorát szigorították, amelyek betartatásáról a rendőrség a közlekedésrendészeti feladatai keretében gondoskodik.

2001. január 1-jén lépett hatályba a közúti **közlekedési előéleti pontrendszer**ről szóló törvény, amelynek lényege, hogy a jogszabály meghatározott szabályszegés elkövetéséhez automatikusan előéleti pont hozzáadásáról rendelkezik, és a kiszabható pontok meghatározott számának elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását teszi lehetővé. A törvény célja, hogy a járművezetőket valamilyen szinten visszatartsa bizonyos szabályszegések elkövetésétől, valamint egy objektív, előre látható „figyelmeztetési” szisztéma alkalmazásával közlekedési magatartásuk megváltoztatására ösztönözze. A jogszabály a visszatartó hatás fokozása érdekében eddig két módosításon esett át, 2004-ben és 2008-ban. Az újabb szigorítások célja az önkéntes jogkövető magatartás elősegítése volt, a pontszámok drasztikus emelésével pedig a rendszeresen balesetet okozókat igyekeznek kiszűrni a forgalomból.

A 2008. január 20-tól érvényben lévő jogszabály, a „**zéró tolerancia**” alapján a járművezető bármilyen kismértékű alkoholos befolyásoltsága a vezetői engedély helyszíni elvételével jár. Amíg korábban egyes esetekben az eljárás végén – ami akár három hónapon keresztül is elhúzódhatott – vonták csak be az ittasan vezetők jogosítványát, jelen szabályozás szerint a helyszínen mérlegelés nélkül el kell venni a rendőrnek a vezetői engedélyt.

Az **objektív felelősséggel** kapcsolatos szabályok 2008. január 1-je óta hatályosak és május 1-jén léptek életbe. A jogszabály szerint a gépjármű üzemben tartója felelős azért, ha a járművével túllépi a megengedett legnagyobb sebességet, nem tartják be a vasúti átjárón

történő áthaladás szabályait, a közlekedési lámpák utasításait, a megállás és várakozás szabályait, a behajtási tilalomra és kötelező haladási irányra vonatkozó rendelkezéseket, az autópálya leállósávjának igénybevételét meghatározó szabályokat, illetve a természet védelmére vonatkozó előírásokat. A gépjármű üzemben tartója csak akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a járművet tőle ellopták, illetve ha a járművet használó személy magánokiratban elismeri, hogy a szabálysértés elkövetésekor ő vezette a járművet. A jogszabály megalkotásával annak próbáltak érvényt szerezni, hogy a gépjármű üzemben tartója ne tudjon kibújni a felelősség alól azzal, hogy nem köteles terhelő nyilatkozatot tenni hozzátartozóira.

2008. május 1-jétől a közúti szabálysértésekre vonatkozó **bírságok** is emelkedtek. Ezek vonatkozásában a legnagyobb változás az, hogy bizonyos szabályszegések (gyorshajtás, piros lámpán való áthajtás, megállni tilos, vagy várakozni tilos tábla hatálya alatti megállás, illetve várakozás) már nem szabálysértési, hanem közigazgatási eljárás alá tartoznak. A rendelet az egyes cselekményekhez hozzárendeli a közigazgatási bírság mértékét, mely egyben azt is jelenti, hogy a hatóságnak nincs mérlegelési joga a bírság összegének megállapítása során. A bírságok alsó határa 30 ezer forint, a maximális büntetés 300 ezer forint.

2000–2010 között számos alkalommal módosították a **KRESZ**-t. Több ponton módosult a szabályozás, amit az európai uniós joggyakorlat átvétele is indokolt. Több jelzőtábla megváltozott, illetve kiegészült, és emellett új táblákra is figyelniük kell a közlekedőknek. Emelkedtek a sebességhatárok és szigorodtak a biztonsági övre, fényvisszaverő mellény viselésére, valamint a gyermekülés használatára vonatkozó szabályok. Új rendelkezések vonatkoznak a megkülönböztető jelzésekkel felszerelt gépjárművekre is.

2010. január 1-jétől több mint 60 ponton változtak a közúti közlekedés szabályai. Az új szabályozás elsősorban a védtelen közlekedők (gyalogosok, kerékpárosok, motorosok) biztonságát javítja.

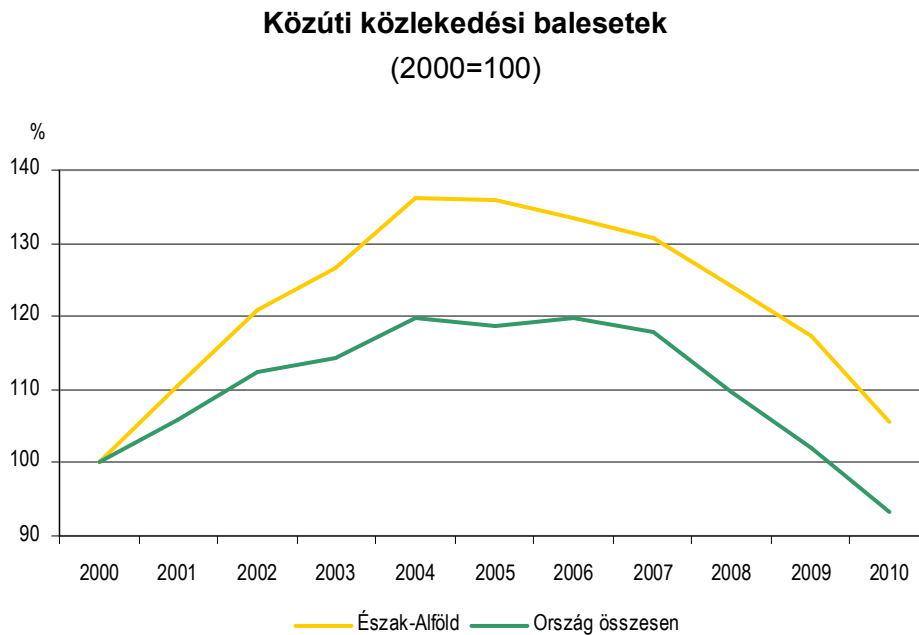
A közlekedésbiztonság fenntartása, illetve jobbá tétele kizárólag rendészeti eszközökkel azonban nem oldható meg. A közlekedési balesetek többsége a közlekedésben résztvevők hibás magatartására vezethető vissza, amelyek a biztonságos, szabálykövető, körültekintő közlekedésre neveléssel megelőzhetőek. A közlekedési kultúra és a közlekedési szokások fejlesztésével, a közlekedési szabályok ismeretének és betartásának növelésével csökkenthető a tragédiák száma. Ezen túlmenően folytatni kell a biztonságosabb közlekedést lehetővé tevő gyorsforgalmi utak, a nagyvárosokat elkerülő útszakaszok, valamint a kerékpárút-hálózat építését.

A balesetek száma és sérültjei

Országos átlagban a balesetek gyakorisága 2000–2004 között számottevően nőtt, majd 2007-ig mérsékelten csökkent. Ettől kezdődően egy erőteljesebb javuló tendencia következett be. Így 2010-ben országosan 16 307 balesetet regisztráltak, 6,8%-kal kevesebbet a 2000. évinél. Az előbbi eredményt a korábbiakban említett intézkedések egész sora alapozta meg, amelyek számottevően hozzájárultak a kedvező tendencia erősödéséhez.

Észak-Alföldön a személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek gyakorisága – az országos tendenciához hasonlóan – 2000-től 2004-ig évről évre (4,7–11%-kal) emelkedett. Így 2004-ben számuk már 36%-kal haladta meg a 2000. évi szintet. 2005–2007 között lassúbb ütemű (0,3–1,9%-os) csökkenés következett, amit az évtized végéig jelentős javulás követett. Ennek ellenére 2010-ben a régió közútjain a 2000. évinél 5,5%-kal több, 2551 baleset történt. A baleseti szempontból legkedvezőtlenebb 2004. évhez képest 23%-kal (745-tel) kevesebb balesetet regisztráltak.

1. ábra

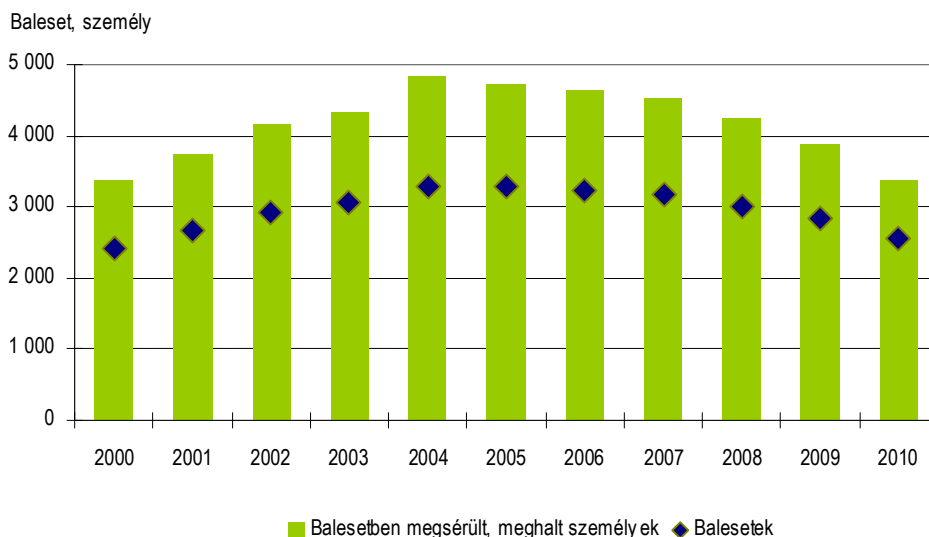


Az ország közútjain 2000–2010 között évente átlagosan 19 304 személyes **közúti közlekedési baleset** történt, amelyek során 26 624 személy szenvedett sérülést.

Észak-Alföldön 2000–2010 között éves átlagban a 2950 közúti baleset során mintegy 4161 személy sérült meg. A régióban bekövetkezett személyes sérüléssel járó balesetek az országos érték 14–16%-át tették ki. Észak-Alföldön a sérültek a baleseteket rendre meghaladó, átlagosan legfeljebb 0,7 százalékponttal magasabb arányt képviseltek az országosból, amely azt tükrözi, hogy a térségben a balesetek során többen sérültek meg. A régióban száz balesetben 133–146, országosan 133–140 ember szenvedett sérülést a vizsgált időszakban.

2. ábra

Balesetek és balesetet szenvedett személyek Észak-Alföldön

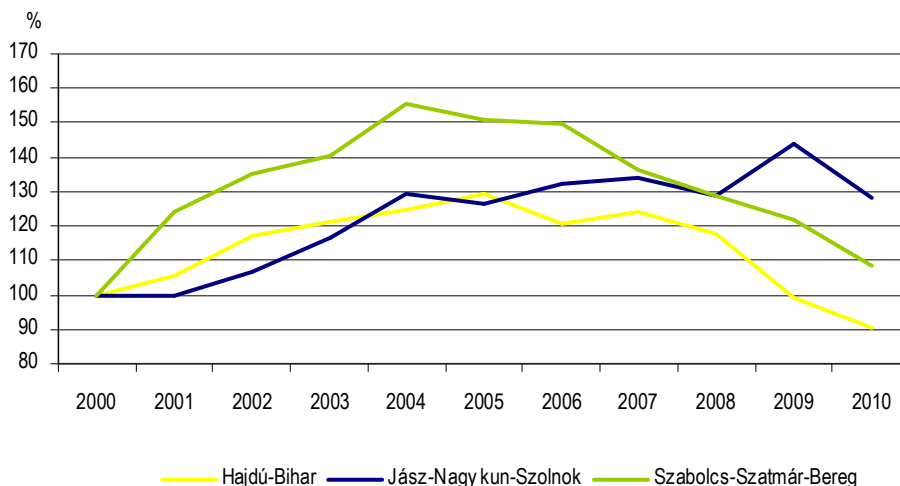


A régió megyéit tekintve Hajdú-Biharban 2010-ben csaknem tizedével kevesebb volt a balesetek száma az időszak elején mértnél. Szabolcs-Szatmár-Beregben az évtized közepétől megfigyelhető mérséklődés ellenére az időszak végén 8,5%-kal több baleset történt a 2000. évinél. Ugyanakkor

Jász-Nagykun-Szolnok megyére az évtized nagy részében a balesetszám emelkedése volt jellemző, így a 2010. évi mutató 28%-kal haladta meg az ezredfordulón regisztráltat.

3. ábra

**Közúti közlekedési balesetek az észak-alföldi megyékben
(2000=100)**

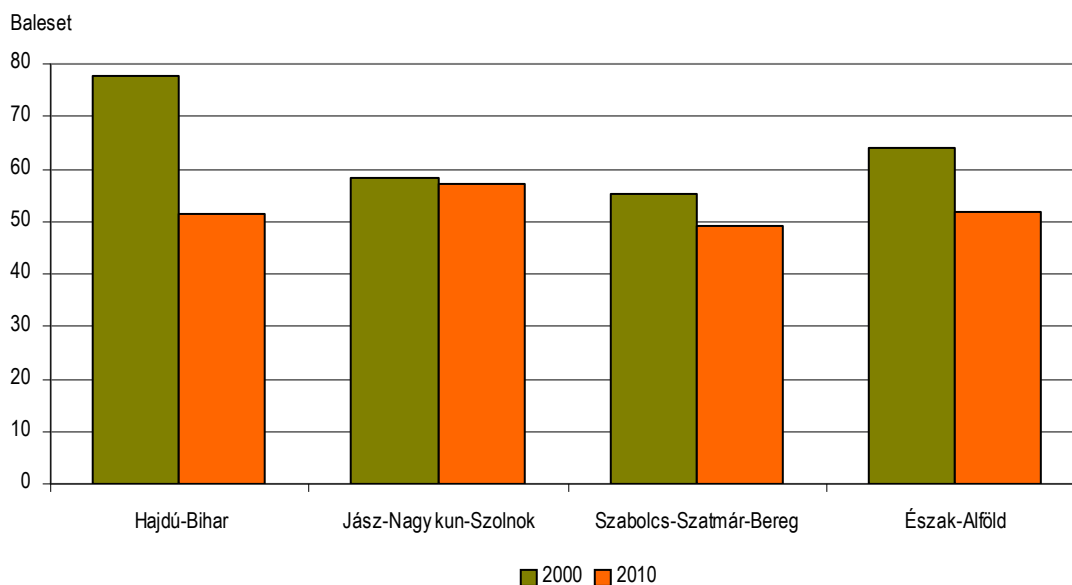


2000–2010 között a balesetek területi megoszlása a régió belül alapvetően nem változott. 2010-ben Észak-Alföld közútjain történt balesetek az országos 16%-át tették ki, amelyből a legtöbb, 5,7% – a számottevő mérséklődés ellenére is – Hajdú-Bihar megyében következett be, 5,5% Szabolcs-Szatmár-Bereg, a fennmaradó 4,4% a rövidebb közúthálózattal rendelkező Jász-Nagykun-Szolnok megye területére tehető.

2009-ben Észak-Alföldön a balesetek kétharmada a városok közigazgatási területén koncentrálódott. Arányuk megyénként jelentős eltéréseket mutat. A legmagasabb Jász-Nagykun-Szolnok megyében volt, ahol a balesetek 76%-a történt a városokban, ezen belül egyharmaduk a megyeszékhelyhez köthető. Hajdú-Biharban 64, Szabolcs-Szatmár-Beregben 62% volt a városok területén regisztrált balesetek aránya, amelyből a megyeszékhelyek 55, illetve 45%-kal részesedtek.

4. ábra

Tízezer gépjárműre jutó baleset



A tízezer gépjárműre jutó balesetek száma országos átlagban a 2000. évi 55-ről 2010-re 42-re, Észak-Alföldön 64-ről 52-re esett vissza. A vizsgált időszakban 2004-ben volt a legmagasabb a mutató, országosan 56-ot, a régióban 71-et tett ki.

A javuló tendencia leginkább Hajdú-Bihar megyét jellemezte, ahol a gépjárművek által okozott balesetek száma ugyan rendre a legtöbb volt a régióban, – a gépjárműállomány tíz év alatti 39%-os növekedése mellett – a tízezer gépjárműre jutó esetek száma 78-ról 51-re esett vissza. A legkevesebb balesetet Jász-Nagykun-Szolnok megyében regisztrálták ugyan, a gépjárműállományra vetített számuk azonban a régió megyéi közül 2010-ben itt volt a legmagasabb (57).

A 2009. évi adatok alapján Észak-Alföldön 100 km országos közúthálózatra átlagosan 55 (az országosan jellemzőnél 2-vel kevesebb) baleset számítható, amely a régió megyéi szerint jelentős szóródással alakult ki. A pozitív szélsőértéket 47 balesettel a viszonylag sok kisebb forgalmú közúttal rendelkező Szabolcs-Szatmár-Bereg képviseli, ugyanakkor Hajdú-Biharban és Jász-Nagykun-Szolnok megyében 100 km-re 61–62 baleset jutott.

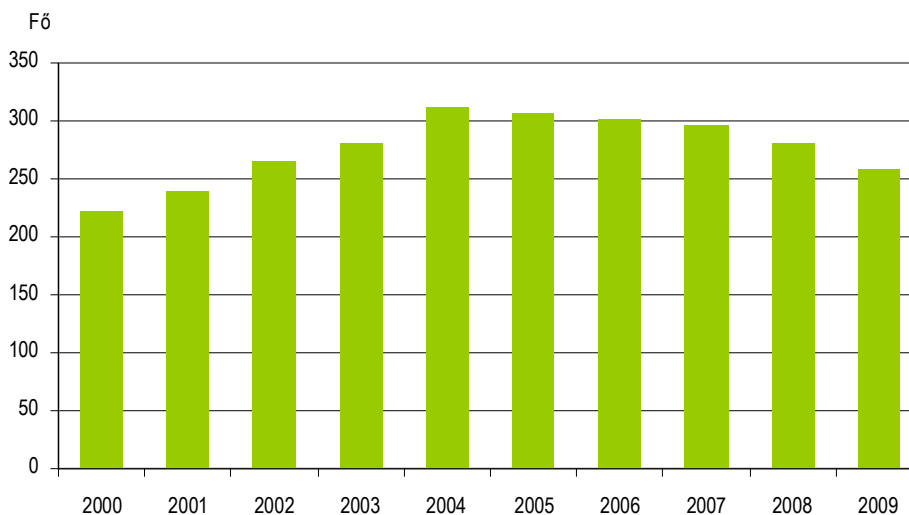
A közúti **balesetet szenvedett személyek** számának alakulása mind Észak-Alföldön, mind országosan hasonló változásokat mutat, mint a baleseteké. Az évtized első éveiben emelkedett, majd 2005-től kezdődően mérséklődött a sérültek száma. A kezdetben még kismértékű csökkenést 2008-ban jelentősebb javulás követte.

A balesetek következtében megsérült, meghalt személyek száma 2000–2010 között tizedével, 21 656-ra csökkent. Ennek 16%-a – a balesetek gyakoriságával azonosan – Észak-Alföldön koncentrálódott.

2010-ben Észak-Alföldön 3383-an szenvedtek közlekedési balesetet, csaknem ugyanannyian, mint 2000-ben, és háromtizeddel kevesebben, mint az évtized legkedvezőtlenebb évének számító 2004-ben. Régión belül jelentősebb javulás Hajdú-Biharban figyelhető meg, ahol az évtized elejéhez képest 15%-kal kevesebben váltak sérültjeivé a közúti baleseteknek. Ugyanakkor Szabolcs-Szatmár-Beregben 5,7%-kal, Jász-Nagykun-Szolnok megyében 21%-kal haladta meg az érintettek száma a tíz évvel korábbit.

5. ábra

Százezer lakosra jutó közúti közlekedési balesetet szenvedett személy Észak-Alföldön



A százezer lakosra jutó balesetet szenvedett személyek száma 2000–2009 között országosan 238-ról 240-re, Észak-Alföldön 222-ről 258-ra emelkedett.

A régió megyéi közül egyedül Hajdú-Biharban csökkent a mutató, 269-ről 263-ra. Ugyanakkor Jász-Nagykun-Szolnok megyében 77 fővel, 269-re, Szabolcs-Szatmár-Beregben pedig 49 fővel, 247-re emelkedett a százezer lakosra jutó balesetet szenvedett személyek száma.

A közutakon balesetet szenvedett személyek túlnyomó része, 82%-a a 15–64 évesek korcsoportjába tartozott, a 0–14 évesek 8,3%-ot, a 65 évesnél idősebb és ismeretlen korú személyek 10%-ot képviseltek a 2009. évi adatok alapján. Észak-Alföldön a balesetet szenvedett személyek korszerkezete az országoshoz hasonló volt.

A balesetek kimenetel és természet szerinti alakulása

Kedvezően alakult a **balesetek kimenetel szerinti** összetétele. A 2000. évihez mérten a halálos, valamint a súlyos sérüléssel járó esetek száma csökkent, és az arány a könnyű sérüléssel járó balesetek irányába tolódott el. Ezzel összefüggésben a balesetet szenvedett személyek közül a meghalt, illetve a súlyosan megsérült személyek hányada mérséklődött.

2010-ben országosan száz balesetből 4 végződött halállal, 30 súlyos, 66 könnyű sérüléssel járt. Ezek az értékek kedvezőbbek a 2000. évinél, ekkor száz balesetre 6 halálos, 37 súlyos és 57 könnyű sérüléssel járt.

1. tábla

Közúti közlekedési balesetek kimenetel szerint, 2010

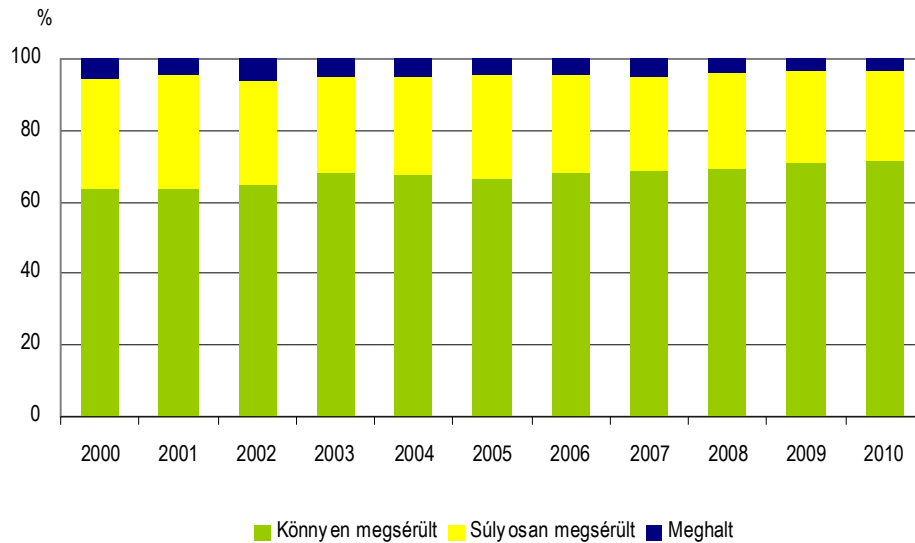
Terület	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összes	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összes
		sérüléssel				sérüléssel		
	közúti közlekedési baleset				közúti közlekedési baleset a 2000. évi %-ában			
Hajdú-Bihar megye	40	271	625	936	80,0	86,3	93,4	90,6
Jász-Nagykun-Szolnok megye	32	224	467	723	66,7	93,3	169,2	128,2
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	31	253	608	892	52,5	79,8	136,3	108,5
Észak-Alföld	103	748	1 700	2 551	65,6	85,9	122,2	105,5
Ország összesen	649	4 940	10 718	16 307	61,0	77,3	106,7	93,2

A régióban a közúti közlekedési balesetek kimenetele a 2000. évihez képest ugyancsak jelentős javulást mutatott, és szerkezete az országoshoz hasonlóan alakult. Így 2010-ben a halálos balesetek aránya 4%-ot, a súlyos sérüléssel járóké 29%-ot, a könnyű sérüléssel járó esetek aránya 67%-ot tett ki. A halálesetet előidéző balesetek száma ugyanis 34%-kal, a súlyos sérülések előfordulása 14%-kal esett vissza, ezzel egyidejűleg a könnyű sérülést okozóké 22%-kal emelkedett.

Észak-Alföldön a halálesettel járó balesetek száma 2007-ig hullámzóan alakult, 2008 óta azonban csökkenő tendenciát mutat. A legtöbb halálos baleset (218) 2002-ben történt, és ekkor képezték a balesetek legnagyobb hányadát, 7,5%-át.

2010-ben Észak-Alföld közútjain 118 ember halt meg, 842 súlyosan, 2423 könnyebben sérült. A sérültek számának alakulása a balesetekéhez hasonló irányú volt. A 2000. évihez viszonyítva 2010-ben 35%-kal kevesebben haltak meg az utakon, a súlyos sérültek száma 19%-kal csökkent, a könnyű sérülteké 13%-kal növekedett. A halálos és a súlyos (nyolc napon túl gyógyuló) sérülést szenvedők hányada mérséklődött, így arányuk 3,5, illetve 25% volt, miközben a könnyebben sérültek részesedése (7,9 százalékponttal) 72%-ra emelkedett.

**Közúti közlekedési balesetet szenvedett személyek megoszlása a sérülés súlyossága szerint
Észak-Alföldön**



A régió belül a halállal és a súlyos sérüléssel járó balesetek együttes aránya Jász-Nagykun-Szolnok megyében volt a legmagasabb 2000–2010 között.

A balesetekben megsérült személyek túlnyomó része – a leggyakoribb balesettípusból eredően – személygépkocsi-vezetőkből, vagy első ülésen utazó utasokból kerül ki. 2009-ben Észak-Alföldön a közúti közlekedési balesetekben megsérültek 75%-a volt személygépkocsi-vezető, vagy első ülésen utazó utas. (Országosan a balesetet szenvedett személyek 72%-át adták.)

2. tábla

Közúti közlekedési balesetet szenvedett személyek a baleset kimenetele szerint, 2010

Terület	Meghalt	Súlyosan	Könnyen	Összes	Meghalt	Súlyosan	Könnyen	Összes
		megsérült				megsérült		
	személy				személy a 2000. évi %-ában			
Hajdú-Bihar megye	49	305	888	1 242	83,1	80,5	87,2	85,3
Jász-Nagykun-Szolnok megye	33	255	663	951	55,9	91,1	148,7	121,1
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	36	282	872	1 190	56,3	74,0	128,0	105,7
Észak-Alföld	118	842	2 423	3 383	64,8	81,0	113,0	100,5
Ország összesen	739	5 671	15 246	21 656	61,6	74,1	101,3	90,6

A biztonsági öv használata növekszik ugyan, mégis a meghaltak és a súlyosan sérültek mindössze 33%-ának, a könnyen sérültek 53%-ának volt bekapcsolva a biztonsági öve.

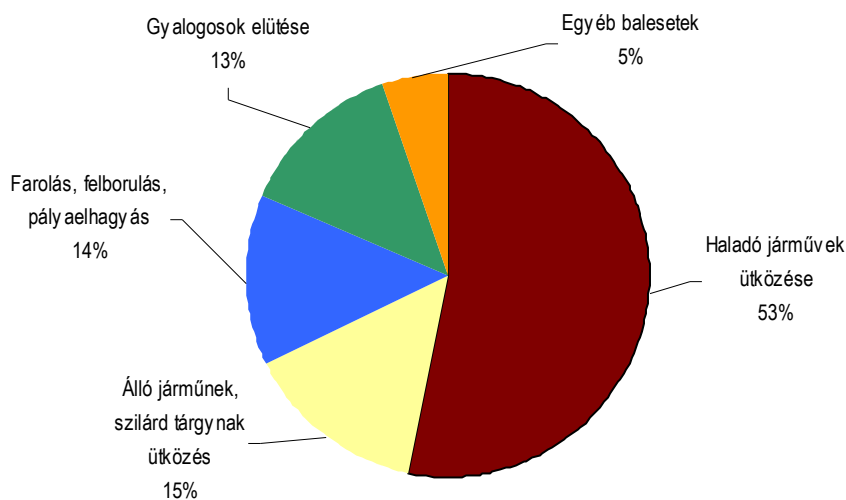
A **balesetek természete** nagyon változatos, de leggyakrabban, az esetek több mint felében haladó járművek ütközésére vezethető vissza. Az országos és a régiós adatok között e tekintetben nincs lényeges eltérés.

A 2009. évre rendelkezésre álló adatok szerint Észak-Alföldön a balesetek 53%-ában haladó járművek ütköztek. Az esetek 15%-ában álló járműnek, szilárd tárgynak ütközés; 14%-ában farolás, felborulás, pályaelhagyás történt. Gyalogost a balesetek 13%-ában ütöttek el; a fennmaradó 5% egyéb jellegű volt.

Az előbbi balesettípusok közül a gyalogos elütések javuló tendenciát mutatnak, ugyanis 2009-ben számuk 13%-kal, arányuk 4,7% százalékponttal volt kevesebb a 2000. évinél. Ugyanakkor az álló járműnek, szilárd tárgynak ütközések lényegesen gyakrabban fordultak elő, balesetekben belüli arányuk 5,6% százalékponttal emelkedett.

7. ábra

A közúti közlekedési balesetek megoszlása természetük szerint Észak-Alföldön, 2009



2009-ben Szabolcs-Szatmár-Beregben a haladó járművek ütközése; valamint a farolás, felborulás, pályaelhagyás; Hajdú-Biharban az álló járműnek, szilárd tárgynak ütközés; Jász-Nagykun-Szolnok megyében a gyalogosok elütése a régió átlagánál kisebb arányban fordult elő.

A balesetek okozói

A régióban a balesetet okozók összetétele 2010-ben kissé eltért az országostól, ami a gyalogosok okozta balesetek, illetve a személygépkocsik és a motorok, segédmotorok által okozott balesetek országosnál alacsonyabb, egyúttal a kerékpárok által okozottak magasabb arányából adódott. Így megoszlását tekintve száz balesetből 83-at személyszállító járművek, 10-et tehergépkocsik, 5-öt gyalogosok okoztak, a fennmaradó 2 baleset kiváltója utas vagy egyéb okozó volt.

3. tábla

Közúti közlekedési balesetek okozók szerint

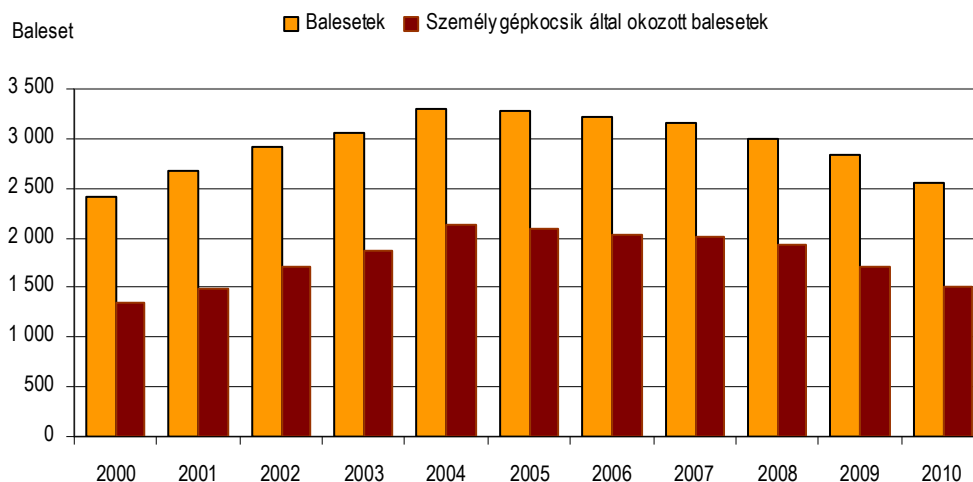
Megnevezés	Észak-Alföld				Országosan
	száma		megoszlása, %		
	2000	2010	2000	2010	
Összes baleset	2 419	2 551	100,0	100,0	100,0
Ebből:					
személygépkocsi	1 342	1 511	55,5	59,2	61,6
kerékpár	345	403	14,3	15,8	11,2
motorkerékpár, segédmotoros kerékpár	153	182	6,3	7,1	8,3
tehergépkocsi	297	252	12,3	9,9	9,6
gyalogos	202	122	8,4	4,8	6,2

Észak-Alföldön tíz év alatt az országoshoz hasonló arányeltolódás következett be a közlekedési balesetek okozói között. A személyszállító járművek által okozottak aránya emelkedett, ezzel egyidejűleg a tehergépkocsik és a gyalogosok által okozottaké mérséklődött. A baleseti statisztikák szerint Hajdú-Biharban és Szabolcs-Szatmár-Beregben a személyszállító járművek, Jász-Nagykun-Szolnok megyében pedig a tehergépkocsik által előidézett balesetek fordultak elő a régiós átlagot meghaladó relatív gyakorisággal.

A közlekedési balesetek elsődleges okozói a személygépkocsik voltak. A térségben a személygépkocsik által okozott balesetek összes baleseten belüli aránya a 2000. évi 56%-ról 2004-ben 65%-ra emelkedett, majd a 2008-ig jelentősen nem változó arány 2010-re 59%-ra csökkent. A térségben 2010-ben tízezer személygépkocsira 40 személygépkocsi által okozott baleset jutott, ami meghaladta az országos (34) értéket, mindazonáltal tíz év alatt jelentősen mérséklődött. A régió megyéi közül Hajdú-Biharban (61-ről 41-re), és Szabolcs-Szatmár-Beregben (43-ről 40-re) csökkent a mutató értéke, bár még így is magasabbak az országos átlagnál.

8. ábra

Személygépkocsik által okozott balesetek Észak-Alföldön



Ugyanakkor a térségben mérséklődött a személygépkocsik által okozott balesetekből a halálos kimenetelűek aránya, ami 2000-ben még 6,9%-ot, 2009-ben pedig 4,6%-ot tett ki. Szembetűnő a csökkenés Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, ahol a 2000. évi 7,3%-ról 2009-re 3,3%-ra esett vissza. 2009-ben Észak-Alföldön 79 halálos balesetet okozott személygépkocsi, ebből 31 Hajdú-Biharban, 27, illetve 21 pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében és Szabolcs-Szatmár-Beregben történt.

A személygépkocsik után a legtöbb balesetet okozó személyszállító jármű a kerékpár, 2010-ben 403 baleset kiváltója volt a régióban. Tíz év alatt balesetekben játszott szerepe a térségben erősödött, 2000-ben az Észak-Alföldön bekövetkezett balesetek 14%-át, 2010-ben már 16%-át idézték elő a kerékpárokkal. (Országosan arányuk változatlanul 11%-ot képviselt.) A kerékpáros balesetek összes baleseten belüli aránya 2005-ig (országosan 2006-ig) csökkenő, azóta növekedő irányt mutat.

Észak-Alföldön 2010-ben a motorral, segédmotorral okozott 182 baleset az összes baleset 7,1%-át tette ki. Ezen balesetek 34–36%-át Hajdú-Biharban és Szabolcs-Szatmár-Beregben, 30%-át pedig Jász-Nagykun-Szolnok megyében okozták.

A személyszállító járművek közül a legkevesebb balesetet (2010-ben 19-et) tömegközlekedési eszközökkel (autóbuszokkal, trolikkal és villamosokkal) okozták a régióban, ami a balesetek kevesebb, mint 1%-át tette ki.

Tíz év alatt a tehergépkocsik által előidézett balesetek száma az országot meghaladóan, 15%-kal mérséklődött, ezen belül Hajdú-Biharban háromtizedével, Szabolcs-Szatmár-Beregben negyedével csökkent, ugyanakkor Jász-Nagykun-Szolnok megyében 23%-os növekedés történt. 2010-ben tízezer tehergépkocsira átlagosan 42 tehergépkocsi által okozott baleset jutott a régióban, ami meghaladta az országos (34) értéket. A megyék közül csak Szabolcs-Szatmár-Beregben regisztráltak az országoshoz hasonló mutatót, a másik két megyében átlag feletti, legmagasabb (63) Jász-Nagykun-Szolnok megyében volt.

A járművezetők életkora szerint 2009-ben minden második balesetet 19–40 év közötti vezető okozott. Az ennél fiatalabb korúak a régióban a balesetek 7,2%-át (országosan 5,6%-át) idézték elő, a 40 éven felüliek pedig a balesetek mintegy négytizedéért voltak felelősek.

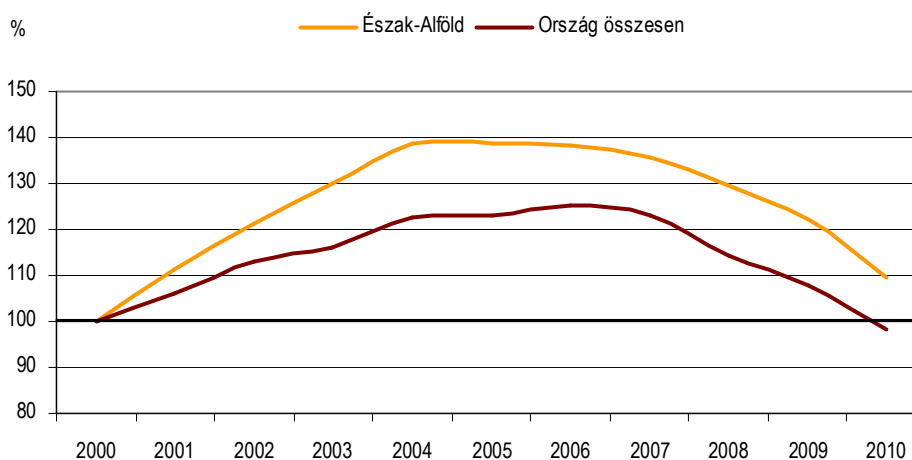
A térségben 2010-ben 122 gyalogosok által okozott baleset történt, ami az összes baleset 4,8%-át tette ki. Ezen balesetek száma a tíz évvel korábbi hattizedére esett vissza. A régió megyéi közül Szabolcs-Szatmár-Beregben okozták a legtöbb balesetet a gyalogosok.

A balesetet előidéző okok

A személysérüléssel közlekedési balesetek a térségben – az országoshoz hasonlóan – elsősorban a járművezetők hibájára vezethetők vissza. Észak-Alföldön 2000-ben a balesetek 90%-ában, 2010-ben 94%-ában állapították meg a járművezető véttségét. (Országosan ezalatt 88%-ról 92%-ra változott az arányszám.)

9. ábra

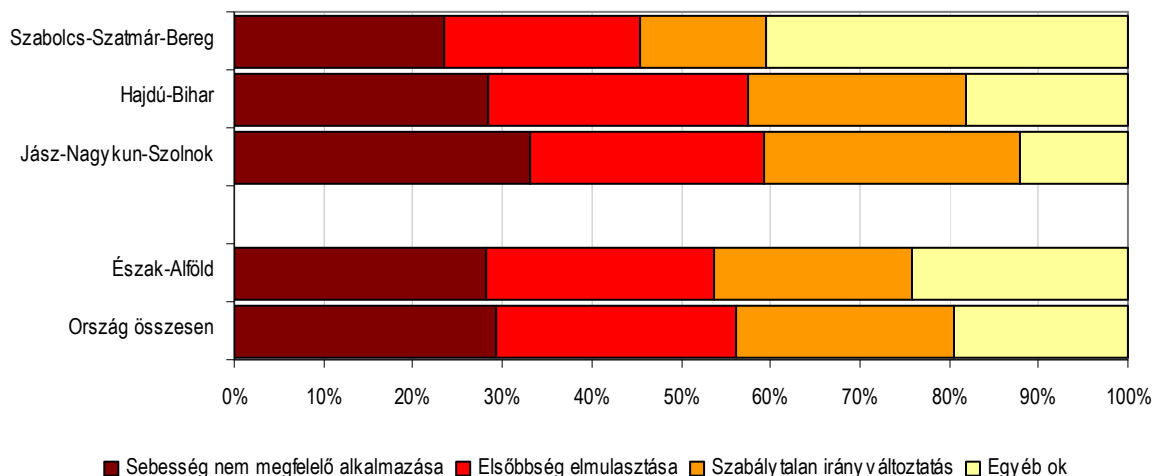
A járművezetők hibájából bekövetkezett közúti közlekedési balesetek (2000=100)



2010-ben a régióban a járművezetőknek felróható balesetek főbb okai a sebesség nem megfelelő alkalmazása (671 eset), az elsőbbség meg nem adása (613 eset), illetve a szabálytalan irányváltoztatás (527 eset) voltak, melyek együttesen a vezető okozta balesetek háromnegyedét, országosan nyolctizedét okozták. Megoszlását tekintve száz járművezető hibájából történt balesetből 28 a sebesség helytelen megválasztásának, 26 az elsőbbségadás elmulasztásának, 22 pedig a szabálytalan irányváltoztatásnak tudható be, emellett 24 egyéb okból, pl. szabálytalan előzésből, figyelmetlen, gondatlan vezetésből adódott.

10. ábra

A járművezetők hibájából bekövetkezett közúti közlekedési balesetek megoszlása előidéző okok szerint, 2010



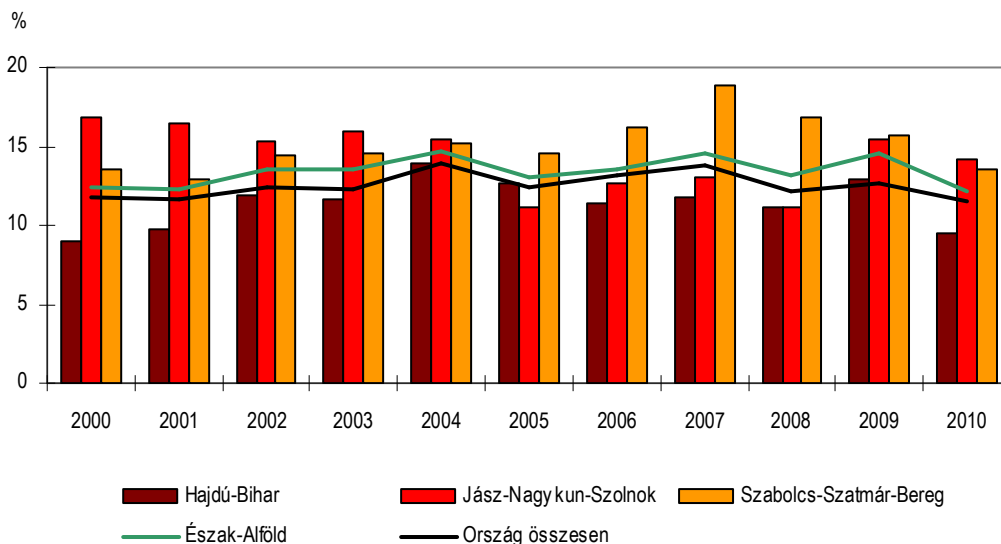
A közlekedési balesetek előidéző okok szerinti szerkezete az elmúlt években a leggyakoribb kiváltó okok tekintetében lényegesen nem módosult.

Ittasan okozott balesetek

A térségben 2010-ben 312 balesetet okoztak ittas állapotban, melyek összes baleseten belüli aránya 12%-ot tett ki. A legalacsonyabb (9,5%) arányszám Hajdú-Bihart, a legmagasabb (14%) Jász-Nagykun-Szolnok megyét jellemezte. Ezen balesetek száma a régióban 2010-ben a tíz évvel korábbihoz hasonló (országosan kissé kevesebb) volt.

11. ábra

Ittasan okozott balesetek aránya az összes közúti közlekedési balesetből

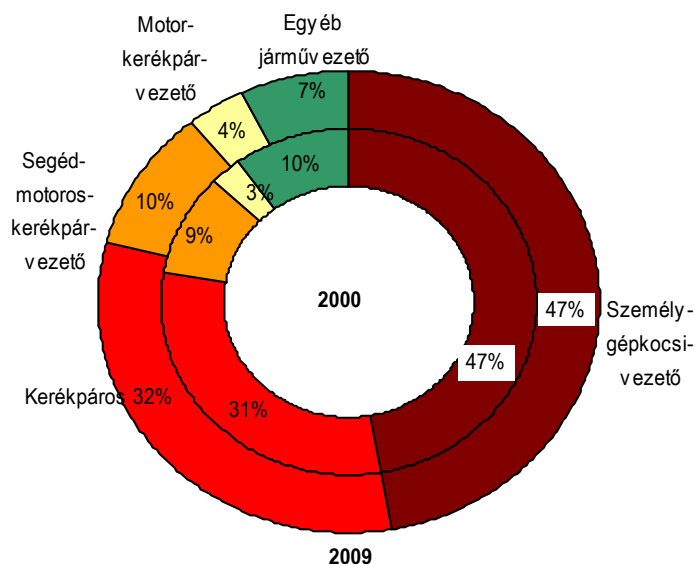


Észak-Alföldön száz alkoholos állapotban okozott balesetből 3 végződött tragédiával, 30 súlyos, 67 könnyű sérüléssel járt. (Országosan a halállal végződő ittas balesetek hányada a régióéval egyező, a súlyos sérülést okozóké kissé magasabb, a könnyű sérüléssel járóké pedig alacsonyabb volt.) A térségben az ittasan okozott baleseteken belül a halálos kimenetelűek részesedése 2001 óta felére, a súlyos baleseteké pedig 12 százalékponttal csökkent, a könnyű sérüléssel járók 15 százalékpontos növekedése mellett.

A 2009-re részletesebben rendelkezésre álló információk szerint Észak-Alföldön az ittasan okozott balesetek 91%-át (országosan 94%-át) járművezetők okozták. Az ittas járművezetők által okozott balesetek száma 2000–2009 között 110-zel, évente átlagosan 12-vel emelkedett.

12. ábra

Ittas járművezetők által okozott közúti közlekedési balesetek Észak-Alföldön okozók szerint



2009. évi adatok szerint Észak-Alföldön az ittas járművezetők okozta balesetekben minden második balesetet személygépkocsi-vezető, minden harmadikat kerékpáros, minden tizediket pedig segédmotoroskerékpár-vezető idézett elő. Az ittas balesetek hattizedében (országosan 65%-ában) a járművezetők 0,8 ezrelék és ennél nagyobb¹ alkoholos befolyásoltság alatt álltak.

A térségben 2010-ben 36 gyalogos okozott balesetet alkoholos állapotban, melyek közül 2 tragédiával, 13 súlyos, 21 pedig könnyű sérüléssel végződött. Az ittas gyalogosok által okozott balesetekből a halálos kimenetelűek aránya 5,6%, a súlyos baleseteké 36% volt. Az alkoholt fogyasztó gyalogosok a 2000. évinél 3-mal több balesetet okoztak a régióban. Az ittasan okozott balesetek közel héttizede – az országossal egyezően – lakott területen történt.

ISBN 978-963-235-320-3

Elérhetőségek:

Felelős szerkesztő: Malakucziné Póka Mária igazgató

További információ: Novák Géza szerkesztő

Telefon: (+36-52) 529-809 geza.novak@ksh.hu

[Információs szolgálat](#), telefon: (+36-52) 529-804, (+36-52) 529-829

¹ A „zéró tolerancia elv” szerint a legkisebb kimutatható alkohol mennyiség elfogyasztása után is szabálysértést követ el a járművezető, 0,8 ezreléket elérő véralkohol-koncentráció esetén pedig bűncselekménynek számít az ittas vezetés.