



Közzététel: 2025. július 10.

A tanulmány címe:

A személysérüléses közúti közlekedési balesetek statisztikájának története Magyarországon 1928 és 2024 között

Szerzők:

MÁTÉNÉ BELLA KLAUDIA

a Központi Statisztikai Hivatal főosztályvezetője

E-mail: klaudia.bella@ksh.hu

LOVÁSZNÉ SKACH EDIT

a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: edit.skach@ksh.hu

SZABÓ ZSÓFIA JANKA

a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: zsolia.szabo@ksh.hu

DOI: <https://doi.org/10.20311/stat2025.07.hu0617>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Statisztikai Szemle c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

1. A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Szt.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
2. A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
3. A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
4. A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, hasznoszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Szt. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
5. A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
6. A 3. a)–c) pontban foglaltak alapján a

Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„*Forrás: Statisztikai Szemle c. folyóirat 103. évfolyam 7. számában megjelent, Máténé Bella Klaudia–Lovászné Skach Edit–Szabó Zsófia Janka által írt, A személysérüléses közúti közlekedési balesetek statisztikájának története Magyarországon 1928 és 2024 között* című tanulmány (link csatolása)”

7. A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem feltétlenül esnek egybe a KSH vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

Máténé Bella Klaudia – Lovászné Skach Edit – Szabó Zsófia Janka

A személysérüléses közúti közlekedési balesetek statisztikájának története Magyarországon 1928 és 2024 között

History of statistics on road traffic accidents involving personal injury in Hungary between 1928 and 2024

Máténé Bella Klaudia, a Központi Statisztikai Hivatal főosztályvezetője

E-mail: klaudia.bella@ksh.hu

Lovászné Skach Edit, a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: edit.skach@ksh.hu

Szabó Zsófia Janka, a Központi Statisztikai Hivatal vezető hivatali főtanácsosa

E-mail: zsofia.szabo@ksh.hu

Tanulmányunkban ismertetjük, hogyan alakult az elmúlt 96 évben a közúti közlekedési balesetek hazai statisztikájának története, különös figyelmet szentelve a baleseti adatfelvétel módszertani változásainak. A vizsgált időszakban a technikai fejlődéssel és az életszínvonal növekedésével együtt járt a közúti jármű-állomány és a közúti forgalom bővülése, amelynek sajnálatos velejárója volt a közúti balesetek számának rohamos emelkedése is. Ugyanakkor a fokozatosan bővülő, egyre több és egyre szigorúbb közlekedési szabályt tartalmazó KRESZ (Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozása), valamint a közlekedésbiztonsági intézkedések megjelenése kedvezően hatott a balesetek számának alakulására az utóbbi néhány évtizedben. A *Magyar statisztikai évkönyvek* adatainak feldolgozása alapján kijelenthetjük, hogy az egyes korszakok baleseti adatait jelentősen befolyásolták a közlekedési szabályok és a rendőrség közúti ellenőrzési gyakorlatának változásai.

Kulcsszavak: közúti közlekedési baleset, sérült, KRESZ

In our study, we describe how the history of road traffic accident statistics has developed over the past 96 years, paying special attention to the methodological changes in road accident data collection. In the period under review, technical progress and the increase in living standards were accompanied by an expansion of the road vehicle fleet and road traffic, which unfortunately resulted in a rapid increase in the number of road accidents. At the same time, the Road Traffic Act, which gradually emerged and then contained more and more strict traffic rules, and the emergence of road safety measures, had a positive impact on the number of accidents in the last few decades. Based on the processing of data from the Hungarian Statistical Yearbooks, we can state that the accident data of each era was significantly influenced by changes in traffic rules and the police's road control practice.

Keywords: road traffic accident, injured, Road Traffic Act

Korábbi tanulmányainkban (Máténé Bella–Lovászné Skach, 2024a, 2024b) áttekintettük a hazai közlekedés- és szállításstatisztika történetét, kiemelt figyelmet szentelve az egyes szállítási módozatok fejlődésére. Terjedelmi okok miatt a személyesérüléses közúti közlekedési balesetek témát akkor nem tárgyaltuk, bár jeleztük, hogy szervesen kapcsolódik a közlekedés témaköréhez, annak ellenére, hogy ez a terület jelenleg a KSH publikációiban nem a szállításstatisztika részeként jelenik meg. Bár a szakstatisztika fő számainak a két világháború között a *Magyar statisztikai évkönyvekben* a *Közlekedés* témakör alatt publikálták, később a *Balesetek*, illetve a *Balesetek, tűzkár*, majd az *Egészségügy, balesetek* fejezet alá sorolták (Máténé Bella–Lovászné Skach, 2024a).

Jelen tanulmányunkban a közúti közlekedési balesetek statisztikai megfigyelésének történetét és magának a baleseti adatoknak az alakulását ismertetjük. Az elmúlt 96 évben a statisztikai módszertan többször is változott, ugyanis a közlekedési szabályok változásához többször is hozzá kellett igazítani az adatfelvételi lapot. De nem feledkezhetünk meg arról a tényről sem, hogy a KRESZ változásait az elmúlt időszakban a közúthálózat és a közútjármű-állomány bővülése, illetve ebből kifolyólag a közúti forgalom jelentős mértékű növekedése indukálta. A közúthálózat és a közúti közlekedési balesetek közti összefüggést egy másik tanulmányban mutattuk be (Máténé et al., 2025), mostani írásunkban a módszertani változásokra helyezzük a hangsúlyt.

De miért is fontos ennek a statisztikának az ismerete? Bár jelenleg nem tartozik a leginkább figyelt és idézett KSH-indikátorok közé, a személyesérüléses közúti közlekedési balesetek száma kiemelten fontos mutató. Bartus (2013. 851–852.) ismerteti, hogy az Európai Unió Fenntartható Fejlődési Stratégiájának tíz nagy tématerülete közé tartozik a közlekedés, amely egyik fontos célindikátora a közúti balesetekben meghaltak száma.

Az Európai Unióban 2011-ben jóváhagyott második *Fehér Könyv* hosszú távú közlekedésbiztonsági célja a „Vision Zero”, amelynek lényege, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek száma 2050-re a nullához közelítsen az unió területén. Az uniós és a magyar célkitűzés, azaz a *Mindenkit haza-várnak* program is rávilágít annak fontosságára, hogy minél korábban és minél pontosabban álljanak rendelkezésre a közúti balesetekre vonatkozó adatok.

Pomázi (2014) Finnország társadalmi haladás-mutatói között közlekedés és urbanizáció témában tíz indikátort sorol fel, köztük sorolja a közúti közlekedési balesetek számát is. Tóth (2024) az objektív jóllét modellben felhasznált indikáto-

rok között említi a *személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek 1000 lakosra* elnevezésű esetmutatót. A balesetek alakulását nemcsak a fenntarthatóság és a jóllét szempontjából fontos nyomon követni, hanem egyéb, pl. pénzügyi megfontolásokból is. Kevesen tudják, hogy 1990-ben a közúti biztonság olyan mélypontra volt Magyarországon, hogy az akkori világbanki hitel egyik feltétele volt a sebességhatár csökkentése és ezáltal a közlekedésbiztonság javítása (Holló, 2008).

A politikai döntéshozók és a közvélemény is figyelemmel kíséri a közúti balesetek alakulását, ugyanakkor a médiában megjelenő – gyakran tragikus – hírek, illetve a szubjektív érzékelés hatására bizonyos típusú balesetek előfordulási gyakoriságát az emberek a valóságoshoz képest gyakran túlbecsülik. Fontosnak tartjuk ezért bemutatni, hogy mely tényezők befolyásolták a baleseti adatok hosszú távú tendenciáját. Ennek megfelelően a tanulmányunkat két részre bontottuk: először a közúti közlekedési baleseti statisztika módszertani fejlődését ismertetjük, majd a *Magyar statisztikai évkönyv* adataiból összeállított idősorok segítségével az elmúlt közel száz év adatát elemezzük.

1. Közúti közlekedési balesetek statisztikai megfigyelése Magyarországon

A legtöbb szakstatisztika történeti áttekintésében jelentős szerepet játszik a második világháború, mivel azt követően több területen is más statisztikai módszertan szerinti megfigyelés valósult meg, mint előtte. A közúti közlekedési balesetek esetében ugyanakkor ez nem áll fenn, mert a szóban forgó szakstatisztika háború utáni újraindulása csak elég későn, 1948-ban valósult meg, és akkor nem volt cél annak átalakítása.

A szakstatisztika módszertani változásait a közúti forgalom bővülése, valamint az azzal összhangban változó közlekedési szabályok befolyásolták. A 1. ábra az egyes korszakok jelentős módszertani váltásait mutatja be. 1928 és 1960 között (a második világháború éveiben, illetve 1946–1947 között szünetelt a felvétel) a szakstatisztika célja az összes közúti forgalmi baleset megfigyelése volt, beleértve a személysérüléssel nem járó, anyagi káros baleseteket is.

1961-ben módosult a megfigyelés köre, a személysérülés mellett anyagi értékhatárt vezettek be, így csak azt tekintették balesetnek, ahol a két feltétel közül legalább az egyik megvalósult. 1976-tól pedig már csupán a személysérüléssel járó közúti baleseteket figyelte meg a szakstatisztika.

Módosult a közlekedési balesetben elhunytak számának megállapítása is. Míg 1961 előtt balesetben elhunytak az számított, aki a balesetet követő 48 órán

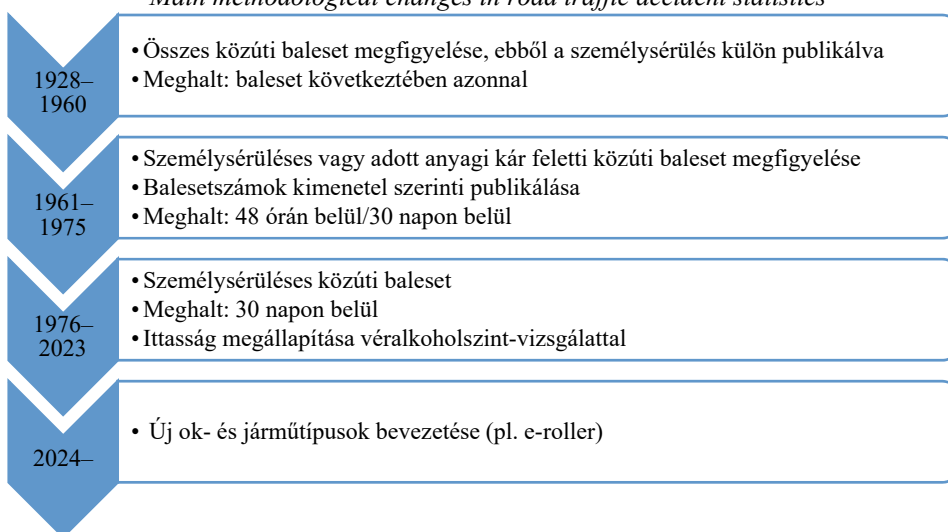
halt meg, addig ezt követően a nemzetközi követelményeknek megfelelően a fi-gyelembevétel ideje 30 napra változott.

A következőkben részletesen áttekintjük az egyes szakaszok főbb módszertani jellemzőit.

1. ábra

A közúti közlekedési baleseti statisztika főbb módszertani változásai

Main methodological changes in road traffic accident statistics



1.1. Közúti közlekedési balesetek megfigyelése 1928 és 1960 között

A közúti közlekedés a népesség növekedésével, az úthálózat bővülésével és a gépjárművek megjelenésével jelentős fejlődésen ment keresztül Magyarországon a 20. század elején. A Közúti Rendelkezések Egységes Szabályozása (KRESZ) elődjének az 57.000/1910. számú belügyminisztériumi rendeletet tekinthetjük, amely országos viszonylatban rendelkezett a közúti közlekedés előírásairól. A rendelet háttérében az ún. párizsi egyezmény állt, amelyet az 1909. október 11-én Párizsban megtartott nemzetközi konferencián írtak alá a részt vevő országok. A belügyminiszteri rendelet az autók műszaki vizsgálatával, rendszámmal történő ellátásával, a közúti közlekedés rendjével, a gépjárművezetők képzésével és a külföldön történő járművezetéssel kapcsolatban tartalmazott előírásokat. A rendelet V. fejezete szabályozta a közlekedést, mellékletének *függeléke (Utasítás az úti gépjárművek tárgyában kiadott rendelethez)* pedig ismertette az első

négy, utakon használható akadályjelzést, a párizsi ajánlásokkal összhangban: bukkanó, kanyar, vasúti átjáró, útkereszteződés (*Magyarországi Rendeletek Tára, 1867–1945, 2025a*).

Ugyanakkor a budapesti rendőrfőkapitány már 1901-ben szabályozta a budapesti közúti közlekedést a 17.902/1901. számú rendeletével, amelynek országossá tétele volt az 1910. évi belügyminiszteri rendelet (*Közlekedéstudományi Intézet, 2020*).

Érdekesség, hogy a közúti közlekedés legelső magyarországi szabályozása már 1890-ben megtörtént az 1890. évi I. törvénycikk a közutakról és vámokról szóló jogszabály harmadik részének II. fejezetében, amely a forgalom biztonsága elleni kihágásokat határozta meg. A törvény 107-es paragrafusa a „balra tarts, jobbról előzz” elvet mondta ki, konkrét előírásokat tartalmazott a közúti közlekedéssel, valamint a szabályok megsértésekor kiszabható szankciókkal kapcsolatban. Az átállítás a bal oldali közlekedésről a jobb oldalra 1941-ben történt meg, amit a 187.000/1941. számú belügyminisztériumi rendelet szabályozott (*Vörös, 2018*).

Az első hazai KRESZ-nek a magyar királyi belügyminiszter és a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 250.000/1929. BM. számú rendeletét tekintjük, ez 1930. január 1-jén lépett hatályba. Összesen 9 fejezetből állt, ezen belül 129 paragrafusból. A gépjárművek megengedett legnagyobb sebessége lakott területen belül – az abroncsozás neme és a gépjármű tömegének függvényében – 20–40 km/h volt, míg az autóbuszok a korábbi 12 km/h-s sebesség helyett 40 km/h-val közlekedhettek (*Magyarországi Rendeletek Tára, 1867–1945, 2025b*).

Az 1928 előtti időszakból csak a fővárosi közúti forgalmi balesetek számára és a megsérült személyekre vonatkozóan érhetők el adatok. Ennek az az oka, hogy az államrendőrség budapesti főkapitánysága az évi jelentéseiben csak Budapesten, illetve a hatósága alá tartozó területeken előfordult balesetek számát és nemét tette közzé, továbbá a budapesti *Mentők Lapja* is a fővárosban történt balesetek során elsősegélyben részesített személyek számát ismertette (*Várszeghy, 1928a*).

A gépjárművek számának növekedésével hatványozottan megemelkedett a balesetek száma, ami egy új, a teljes országra kiterjedő adatgyűjtés megszervezését hívta életre. *Várszeghy János (1928a)*, aki 1921-től 1938-ig a KSH közlekedési statisztikai csoportjának vezetője volt, részletesen beszámol az országos közúti forgalmi baleseti statisztika kialakításáról. Az adatgyűjtés 1928. január 1-jével indult, az adatokat az egész ország területéről az elsőfokú rendőrhatalóságok szolgáltatták. Minden egyes balesetről egy megfelelő statisztikai lapot állítottak ki és küldtek be a Központi Statisztikai Hivatalhoz. A kérdőív a baleset időpontjára, színhelyére, annak valószínű okára, a balesetet előidéző járműre és személyre, valamint a balesetnél megsérült személyekre, állatokra és járművekre vonatkozóan tartalmazott kérdéseket.

Az első, 1928. januári adatok a *Statisztikai Szemle* 1928. februári számában jelentek meg. Az összes baleset számát többféle bontásban ismertették (*Várszeghy, 1928a*):

- baleset neve (fajtája): összeütközés, elgázolás, egyéb, ismeretlen;
- baleset szintere: egyenes úton, útkereszteződésnél, ismeretlen;
- baleset időpontja: 0–6, 7–12, 13–18, 19–24 óra között, ismeretlen;¹
- baleset oka: vezető hibája, gyalogosok hibája, egyéb (időjárási viszonyok, világítási zavarok), ismeretlen;
- balesetben részt vevő járművek neve (fajtája):
 - „vasut” és közúti villamos,
 - automobil és motorkerékpár,
 - állati erővel vont jármű,
 - egyéb (pl. tárgyaknak való ütközés),
 - ismeretlen;
- járművezetők tulajdonságai alapján: járművezetők neve, minősége (hivatásos, nem hivatásos, ismeretlen), életkora, állampolgársága;
- kimenet szerint: sérülés nélkül, illetve sérüléssel végződött balesetek.

A sérüléssel végződött balesetek esetében közölték a megsérült személyek számát a sérülés súlyossága (könnyű, súlyos, halálos és ismeretlen), a sérült életkora (15 éves és alatta, 16–20, 21–30, 31–40, 41–50 éves, 50 év felett) és neve szerinti bontásban is. Közzétették a baleset folytán megsebesült vagy elpusztult állatok és a megrongálódott járművek számát is.

Az első országos adatok szerint 1928 januárjában 111 baleset történt a közúton, 1/3-a a fővárosban. A balesetek 55%-a gázolás volt, az esetek 60%-ában a vezető, 25%-ában a gyalogos hibájából következett be. A balesetek felét a 21–30 éves járművezetők okozták. (Összehasonlításképpen 2024 januárjában előzetes adatok alapján 986 baleset történt, amelyek 20%-a volt gyalogosgázolás. A gázolások 76%-ában a járművezető, 23%-ában a gyalogos volt a hibás. A 21–30 éves járművezetők a balesetek 20%-át okozták.)

Az első publikációt követően a következő hónapban már egy rövidebb, két hónapot összehasonlító összefoglaló táblát találunk a *Statisztikai Szemlében*, majd a szeptemberi számban már az 1928. év első félévéről publikáltak részletes beszámolót (*Várszeghy, 1928b, 1928c*).

Az adatgyűjtés jellegzetessége napjainkra is igaz: az adatok az adott évben még nem tekinthetők véglegesnek, mivel állandóan érkezik még be a hivatalhoz néhány

¹ A régi kitöltési útmutató nem áll rendelkezésünkre, ezért feltételezzük, hogy pl. a 7–12 óra közötti időintervallum azt jelentette, hogy a baleset 7:00 és 12:59 között történt. Ezért a feltüntetett kategóriák nem hézagosak, hanem folytonosnak tekinthetők.

jelentés. Ugyanakkor az utólag beérkező esetek száma jelentéktelen, az általános képet érdemben már nem befolyásolja (*Várszeghy, 1928c. 1010.*).

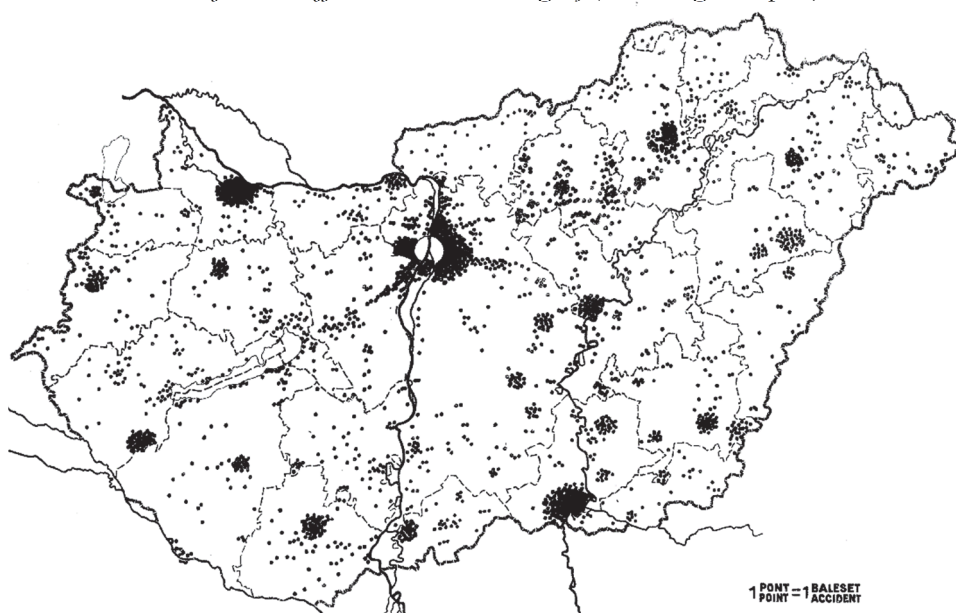
Várszeghy szerint a közúti forgalmi baleseti statisztika legfontosabb feladata a balesetek okának bemutatása, ugyanakkor számos nehézséggel kell megküzdeni: sok esetben a pontos okok kiderítése rendőri nyomozást, tanúkihallgatást igényel, ami hónapokig is eltarthat. Az időszerűség figyelembevétele, valamint a többszörös számbavétel elkerülése végett a tényállás teljes kivizsgálását a statisztika nem tudja megvárni, ezért a hatóság által a balesetknél rögzített vélelmezett okokkal dolgozik (*Várszeghy, 1928c. 1012.*). *Várszeghy (1928c. 1012.)* azt is leszögezi, hogy a balesetek számának növekedéséből vagy csökkenéséből önmagában nem következtethetünk a forgalom biztonságára, mivel ismerni kell azokat a tényezőket, amelyek a balesetek gyakoriságát befolyásolják, mégpedig az egyes forgalomban lévő járművek számát, a forgalom sűrűségét stb.

Az 1928-as, majd a következő évek (1929–1936) közúti baleseti adatairól *Várszeghy (1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936)* minden évben beszámolt, egészen az 1938 tavaszán bekövetkezett haláláig.

2. ábra

A közúti forgalmi balesetek megoszlása Magyarországon (Budapest nélkül), 1930

Distribution of road traffic accidents in Hungary (excluding Budapest) in 1930



Forrás: *Sibelka–Perleberg (1931, 952.)*.

Az 1930. évi adatok térbeli megoszlását *Sibelka-Perleberg (1931)* elemezte, és három nagy balesetgócpontot azonosított: a legjelentősebb Budapest környéke, majd Győr és Szeged volt. A balesetek térképes megjelenítése alapján jól kirajzolódott, hogy a legtöbb baleset a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely vonalon történt, ami egyrészt a Mátra és a Bükk megnövekedett turistaforgalmának, másrészt ennek az útnak a többihez képest rosszabb műszaki állapotának volt köszönhető. Budapesten a budai oldalon alig történt baleset, ezzel szemben a pesti oldalon a Berliini (most: Nyugati) és a Baross tér két jelentős gócpontot képezett. A VI. kerületben történt ekkor a legtöbb baleset.

A *Magyar statisztikai évkönyvekben* (továbbiakban: évkönyv) az 1929 és 1938 közötti időszakról találunk részletes publikációt a baleseti adatokról, ráadásul az 1938. évi már a területileg bővült Magyarországra vonatkozott. 1939 és 1947 között az évkönyvek nem tartalmaztak közúti közlekedési baleseti adatokat. Az 1948. évi évkönyv megjegyzéseiből tudjuk, hogy 1946-ban és 1947-ben szünetelt a felvétel. Ugyanakkor a *Statisztikai Szemle* korabeli számai alapján kijelenthető, hogy a baleseti adatok gyűjtése 1941-ig biztosan megvalósult. Az 1937–1940. évi adatokról *Petrichevich-Horváth (1939a, 1939b, 1940, 1941)* készített részletes elemzést 1939 és 1941 között. A vizsgált évek közül fontos megemlíteni az 1937-est, amikor a balesetek emelkedése részben annak volt betudható, hogy a vidéki balesetek bejelentése javult az előző évekhez képest, a hivatal ugyanis a vidéki rendőrkapitányságokat és a csendőrséget pontosabb adatszolgáltatásra szólította fel (*Petrichevich-Horváth, 1939a*). A legtöbb baleset 1937-ben Budapesten októberben, decemberben és januárban történt, amikor a járművezetők a csúszós utakon könnyen elveszítették az uralmat a jármű felett. Ezzel szemben vidéken július és augusztus folyamán történt a legtöbb baleset, amikor az aratási munkák folytak, és az országutak forgalma is megnőtt.

A második világháború vége előtti utolsó részletes beszámolót *Ghimessy* készítette 1943-ban az 1941. évi adatokról. Részletesen ismertette az 1928-tól fennálló adatgyűjtés nehézségeit is. A hivatal mindenképpen szeretett volna meggyőződni arról, hogy a közutak forgalmi rendjének ellenőrzésével megbízott hatósági szervek megfelelően szolgáltatják be az adatokat. Ennek érdekében ellenőrizték azokat a baleseti bejelentéseket, amelyek az ország területén előforduló összes, így a közúti forgalomban történt halálos baleseteket is tartalmazták. Továbbá megvizsgálták a mentőegyesületek adatait, az országutak mentén létesített elsősegélyhelyek balesetjelentéseit, valamint Budapest közlekedési vállalatainak baleseti adatait. A vizsgálat arra jutott, hogy a fővárosban a baleseteket a vidékiekhez képest pontosabban jelentik be, mivel Budapest területén a közlekedés rendjének fenntartásáról aránylag jóval nagyobb őrszemélyzet gondoskodik a kisebb helységekhez képest, ellenben vidéken a kisebb jelentőségű balesetek kimaradnak a jelentésekből, míg a súlyos kimenetelű baleseteket bejelentik. Emiatt Budapest teljes

balesetszáma a vidéki településekhez képest aránylag magas, és összetétele is eltérő (*Ghimessy, 1943. 444.*).

A második világháborút követően, 1948-ban még a korábbi tartalommal indult újra a baleseti adatok gyűjtése, amely ebben a formában 1960-ig folytatódott. Az évkönyvekben a publikáció csak 1957-ben kezdődött el, amikor is visszamenőleg, az 1951–1955-ös időszakra vonatkozóan közölték a balesetek, azokból pedig a halálos kimenetelű balesetek számát, valamint az okozók szerinti megoszlását. A sérültek számát a második világháború után csupán 1964-ben tették közzé, mégpedig az 1957–1962-es időszakra vonatkozólag visszamenőleg.

A második KRESZ kiadására az elsőhöz képest 20 évvel később, 1950-ben került sor. A belügyminiszter, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszter 2500/1950 (XII.01.) számú rendelete 6 fejezetre tagozódott, és összesen 217 paragrafust foglalt magában. Az új jogszabály már 51 különböző jelzőtáblát tartalmazott, valamennyi, fűvott gumibronccsal rendelkező gépjármű sebességét lakott területen belül 40 km/h-ban maximalizálta, és először szólt írott szabály arról, hogy az útkereszteződésben kanyarodó járművel elsőbbséget kell adni az egyenesen haladóval szemben. A szabályozás három évig volt érvényben (*Jogkódex, 2025a*).

A harmadik KRESZ 1953-ban jelent meg, az 1/1953. BM számú rendelettel. Összesen 146 paragrafusban szabályozta a közúti közlekedést. A korábbi változathoz képest 8 új közlekedési táblát vezettek be, valamint lakott területen kívül az autóbuszok megengedett legnagyobb sebességét 60 km/h-ra emelték, a személygépkocsikra viszont nem határoztak meg sebességhatárt. A szabályozás 1962-ig, kilenc évig volt érvényben (*Jogkódex, 2025b*).

1.2. Közúti közlekedési balesetek megfigyelése 1961 és 1975 között

A genfi közúti közlekedési egyezményt 1949. szeptember 19-én fogadták el az Egyesült Nemzetek konferenciáján, és 1952. március 26-án lépett életbe. Az egyezményt akkor 101 ország ratifikálta (*United Nations Treaty Collection, 2025*). A genfi egyezmény az 1926. április 24-én Párizsban aláírt, a gépjárműforgalomról és közúti forgalomról szóló nemzetközi egyezményt váltotta fel.

A fenti egyezmény, a közúti jelzésekre vonatkozó jegyzőkönyv, valamint az ezeket kiegészítő megállapodások, továbbá a Genfben, 1957. december 13-án kelt, az útjelzésekre vonatkozó európai egyezmény magyarországi kihirdetéséről az 1962. évi 28. törvényerejű rendelet gondoskodott. Az egyezmény célja – az egyetemes szabályok megalkotásával – a nemzetközi közúti közlekedés fejlődésének elősegítése és biztonságossá tétele volt.

A genfi egyezmény számos rendelkezését már átvette az 1962-ben bevezetett negyedik KRESZ-rendelet. A jelzőtáblák száma jelentősen, 158-ra emelkedett, továbbá bevezették a vasút és a közút szintbeni kereszteződéseinél a fénysorompó használatát. Hazánkban ekkor írta elő jogszabály először, hogy a kerékpárokat előlről és hátulról ki kell világítani, a rendelet megtiltotta a kerékpárok világítás nélküli forgalomba hozatalát is (*Közlekedéstudományi Intézet, 2021*).

Toronyi (1963) beszámol arról, hogy a KSH – a Belügyminisztériummal és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériummal együtt – 1961. január 1-jétől kezdődően újjászervezte a baleseti statisztikát. A változás kiterjedt a fogalmi meghatározások megváltoztatására és az adatok begyűjtésére, feldolgozására is. *Toronyi – Várszeghyhez* hasonlóan – szintén megállapítja, hogy a baleseti statisztika egyik legfontosabb feladata a balesetek okának megállapítása. Az 1961. évi adatokat már új, a korábbinál részletesebb baleseti felvételi lap segítségével gyűjtötték össze, és gépi úton dolgozták fel.

Mányi Szabó (1961) ismerteti, hogy a korábbi baleseti felvételi lapon a baleset okának feltárására három kérdés vonatkozott, vagyis arra kérdeztek rá, hogy a baleset

1. a járművezető hibájából,
2. a gyalogos hibájából, vagy
3. egyéb okból

következett-e be. Az egyéb ok magában foglalta a műszaki természetű hibákat és okokat, a pályában rejlő okokat, és az egyéb befolyásoló tényezőket, így ez a kategorizálás nem tudott valós képet adni a baleseteket kiváltó okokról.

Az új baleseti statisztikai felvételi lap a balesetet előidéző okokat a következőképpen csoportosította (*Mányi Szabó, 1961. 727–728.*):

1. Járművezető hibájából:
 - a) járművezető KRESZ-be ütköző magatartása,
 - b) egyéb, járművezetővel kapcsolatos ok.

Az új csoportosítást részletesen bemutatja a *Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet (1972)* által kiadott, *A személysérüléssel közúti közlekedési balesetstatisztikai adatfelvételi lap kitöltési útmutatója* c. kiadvány is. Különválasztották tehát „a közlekedésrendészeti szabályok megszegése (gyorshajtás, sebességkorlátozás megszegése, elsőbbségi jog figyelmen kívül hagyása, szabálytalan előzés, ittasság, követési távolság be nem tartása, vakítás reflektorral stb.) és egyéb, járművezetővel kapcsolatos ok (a vezető rosszulléte, vezetésben való járatlanság, testi fogyatékoság, jogosítvány nélküli vezetés) miatt bekövetkezett baleseteket”.

2. Gyalogos, utas szabálytalan vagy gondatlan magatartása

Ebbe a csoportba tartoznak azok a közúti balesetek, amelyeknél a baleset bekövetkeztének fő oka a gyalogos, illetve az utas szabálytalan, gondatlan magatar-

tása, viselkedése. Idetartozik például a gyalogos szabálytalan áthaladása az útesten, mozgó járműről vagy járműre való le- és felugrás, kiesés járműből, elesés mozgó járműben, az utas ittassága, rosszullete stb.

3. Műszaki természetű hibák, pályában rejlő okok és egyéb okok:

a) Műszaki természetű hibák és okok

Ez a balesetiok-csoport tartalmazza mindazokat a járművel kapcsolatos műszaki zavarokat, amelyek a balesetet okozták, például fékhiba, kormányhiba, gumidefekt, tengelytörés stb.

b) Pályában rejlő okok

Idetartoznak a pályával kapcsolatos okok, például útburkolat beszakadása, jelzés nélküli útlezárás stb.

c) Egyéb befolyásoló tényezők

Például akadály az útesten, lezáratlan vasúti sorompó stb.

1961-ben a statisztikai adatfelvétel szempontjából egy forgalmi esemény akkor számított közúti közlekedési balesetnek, ha

- „a közutat igénybe vevővel történt,
- a közúton történt vagy innen eredt,
- következtében legalább egy személy meghalt vagy megsérült, illetve ha a keletkezett összes anyagi kár becsült összege az 500 forintot meghaladja, és
- előidézésében legalább egy mozgó vagy álló járműnek vagy igavonásra is használható állatnak szerepe volt” (Toronyi, 1963. 72.).

Amennyiben a fenti pontok közül csak egy is hiányzott, statisztikai szempontból nem számított balesetnek, így felvételi lapot sem töltöttek ki róla. Meghalt személynek az számított, aki a baleset következtében 30 napon belül elhunyt, 1961 előtt a határ 48 óra volt (1. ábra). Az anyagi kár nemcsak a járművekben keletkezett kárt tartalmazta, hanem a más tárgyakban, létesítményekben, állatokban, személyek ingóságaiiban létrejött kárt is. 1961 előtt az anyagi kár értékhatára 200 forint volt. Nem minősültek közúti balesetnek a vasút (MÁV, HÉV) által zárt pályatesten okozott balesetek (Toronyi, 1963. 73.).

A baleseti adatlap adatokat tartalmazott a baleset időpontjáról, a balesetben részt vevő gépjármű műszaki állapotáról és az üzemben tartókról is. Felvették a balesetben részes gépjárművezetők adatait is: mióta vezet, hivatásos vagy nem hivatásos gépjárművezető-e, a baleset bekövetkeztekor hányadik órája vezet stb. Megjelölték a baleset természetét: haladó járművek összeütközése, álló járműnek történő nekihajtás, szilárd tárgynak ütközés, farolás vagy pálya elhagyása, felborulás vagy felbukás járművel, kiesés a járműből, gyalogos elgázolása, állat elgázolása, műszaki hiba, öngyilkosság, összetett baleset (Mányi Szabó, 1961. 728.).

A balesetben részt vevő szereplőket külön csoportosították aszerint, hogy a baleset okozója vagy részese, továbbá járművezető, utas vagy gyalogos volt-e. A sérüléseket a következőképpen kategorizálták: koponya és agy, gerinc, mellkasi és hasi, alsó végtag, felső végtag sérülése, egyéb sérülés (*Mányi Szabó, 1961. 728.*).

1.3. Közúti közlekedési balesetek megfigyelése 1976 és 2023 között

A személysérüléses közúti közlekedési balesetek statisztikai megfigyelése 1976. január 1-jével újból megváltozott. Ennek oka a KRESZ módosítása volt, ami az 1/1975 (II. 5.) KPM-BM számú együttes rendelet a közúti közlekedési szabályairól bevezetéséhez volt köthető. A sorrendben az ötödik és jelenleg is hatályban lévő KRESZ az 1949-es genfi egyezményt felváltó, 1968-as bécsi egyezményhez való csatlakozás eredményeként született. Bevezették az egyik legnagyobb közellenkezést kiváltó szabályozást: kötelezővé vált a biztonsági öv használata az első ülésen. Ezzel párhuzamosan módosult a baleseti adatfelvételi lap szerkezete, a balesetek körülményeire vonatkozó adatok köre, a baleseti okok összetétele, valamint az adatfelvételi lapok kitöltésének időpontja a korábbi helyszíni kitöltésről a balesetet követő 30. naptári napra. Ez utóbbi változás lehetővé tette, hogy a nemzetközi gyakorlathoz igazodva meg lehessen figyelni a balesetek személyi következményeit a balesetet követő 30. napnak megfelelő állapot szerint. A korábbi évekkel történő összehasonlíthatóság biztosítása érdekében a balesetek kimenetelére vonatkozó táblázatokban a 48 órával későbbi állapot szerinti adatokat is publikálták. Az ittas személy által okozott balesetek meghatározása is változott, ugyanis 1976-tól az alkoholos befolyásoltságot már véralkohol-vizsgálattal állapították meg (*KSH, 2001, 95.*).

A személysérülések minősítése a következőképpen történt (*KSH, 2001. 96.*):

- Meghaltként az szerepelt, aki a baleset helyszínén vagy a balesetet követő 48 órában, illetve 30 napon belül hunyt el. Ez alól kivételt képeztek a vasúti, a vízi és a légi közlekedési balesetek, ahol a halottak száma csak a baleset helyszínén elhunytakat foglalta magában.
- Súlyos sérülésként az általában 8 napon túl gyógyuló sérüléseket értették, illetve bármely olyan sérülést, amely kórházi ápolást tett szükségessé.
- Könnyű sérülésnek a ficamok, horzsolások számítottak.

A balesetek minősítése kimenetel szempontjából lényegében alig változott (*KSH, 2001. 96.*), 2011-től a súlyos és a könnyű sérüléses baleseteknél történt fogalmi pontosítás. A 2010. évi útmutatóban a következő fogalmak szerepelnek:

- Halálos a baleset, ha annak következtében valaki a helyszínen vagy a baleset bekövetkezése időpontjától számított 30 napon belül meghal. A haláleset bizonylata a kórházi vagy hatósági orvosi jelentés.

- Súlyos sérüléses a baleset, ha annak következtében valaki 8 napon túl gyógyuló sérülést szenved, de haláleset nem történt.
- Könnyű sérüléses az a baleset, ha annak következtében 8 napon belül gyógyuló sérülés történt.

Ehhez képest a 2011. évi útmutatóban a következő meghatározások találhatók:

- Halálos a baleset, ha annak következtében valaki a helyszínen vagy a baleset bekövetkezése időpontjától számított 30 napon belül meghalt. A haláleset bizonylata a kórházi vagy hatósági orvosi jelentés.
- Súlyos sérüléses a baleset, ha annak következtében a helyszínen valaki súlyosan megsérült, de haláleset nem történt.
- Könnyű sérüléses a baleset, ha annak következtében a sérült kórházi kezelésre nem szorul, kivéve a 24 órás megfigyelést.

Az adatfelvételi lapok fogalmi körének jelentősebb módosításaira 1990-ben, 1995-ben, majd 2001-ben került sor. Az első módosítások a tulajdonviszonyokban, az európai országok struktúrájában és a személyiségi jogok érvényesítését biztosító fogalmi körökben történtek. A statisztikai adatfelvételi lapról a közúti közlekedés korszerűsödésével és a személyiségi jogok fokozottabb figyelembevételének kötelezettsége miatt néhány információ kikerült, és az új forgalmi és közlekedésbiztonsági elemek megjelenésével új adatok jelentek meg. Kikerültek a kérdőívből az egyedi azonosításra alkalmas adatok (rendszer), valamint a balesetben meghalt, megsérült személyek adataiból a pontos születési dátum, az állandó lakhely, a foglalkozás, valamint a sérülés fajtája.

2001-től az adatok forrását a Belügyminisztérium megyei és budapesti rendőrfőkapitányságainak közlekedésrendészeti osztályai által kitöltött, az Országos Statisztikai Adatfelvételi Programban (OSAP) 1009-es számú, *Személy sérüléses közúti közlekedési balesetek* c. adatlapja képezte.

A 2001. évi módosításkor, ami 2002-től lépett életbe, a KSH a résztvevők adatait ketté bontotta, a feltételezett okozóról és a baleset többi résztvevőjéről az ismérveket külön-külön jelenítette meg. A megfigyelési kör kiegészült a jármű és a gyalogos adatain kívül a személy sérüléses baleset összes résztvevőjének adataival. Ezáltal a hivatal azt is meg tudta állapítani, hogy a balesetben részt vevő gépkocsik közül hányban történt személy sérülés. Korszerűsödött a közúthálózat és a forgalmi jelzések rendszere, ami új balesettípusok kialakításához vezetett. A járművel kapcsolatos információk közé belekerült a veszélyes áruk kódja és a jármű tömege. A gépkocsiállomány korszerűsödése a kódlista folyamatos bővítését vonta maga után. A járművek műszaki színvonalának fejlődését követően bekerültek a légszákra és a biztonsági gyereklülésre vonatkozó adatok (*KSH, 2003, 2004, 2025a*).

Az egyjárműves baleseteken belül biztonságtechnikai megfigyelési célból pontosították a pályaelhagyásos, valamint a szilárd tárgynak ütközéses baleset fogal-

mát. A pályaelhagyásos baleseteken belül megkülönböztették a pályaelhagyás szilárd tárgynak ütközéssel és szilárd tárgynak ütközés nélkül történő baleseteket, a szilárd tárgynak ütközéses baleseteken belül pedig a szilárd tárgynak ütközés a pályán és szilárd tárgynak ütközés a pályán kívül baleseteket (*KSH, 2003. 95–96.*).

Az adatfelvétel teljes körű volt azokra a balesetekre, amelyeknél rendőri intézkedés történt. Az intézkedés során a személysérüléssel járó balesetről adatfelvételi lapot töltöttek ki, amelyet a baleset-helyszínelő szerv a baleset helyszíne szerinti megyei rendőr-főkapitányság (RFK) közlekedésrendészeti osztályának, Budapest vonatkozásában a Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) Közlekedésrendészeti Főosztályának küldött meg. A KSH felé az adatszolgáltatók a megyei, illetve a fővárosi rendőr-főkapitányságok voltak, akik havonta, az eseményt követő 33. napon küldték meg a kitöltött és ellenőrzött adatlapokat a területi KSH-igazgatóságokra. Az adatok rögzítése és pontosítása a KSH-igazgatóságokon történt, szükség esetén a rendőrséggel való kapcsolatfelvétel segítségével.

Az adatok feldolgozása az Informatikai Főosztályon zajlott, a Szolgáltatásstatisztikai Főosztály baleseti szakreferense által megadott szempontok szerint. Az így feldolgozott adatok a tárgyhót követő második hónapban jelentek meg a KSH publikációiban, többek között gyorstájékoztatóban és a *Havi Közleményekben* (*KSH, 2005. 98.*).

2005-től az adatlapok rögzítését már nem a KSH, hanem a rendőrség végezte el, és az adatokat mágneses adathordozón adta át a KSH számára.

Magyarország 2004. évi európai uniós tagsága nyomán, a jogharmonizációs folyamat részeként a KSH-nak adatátadási kötelezettsége keletkezett a személysérüléssel közúti közlekedési balesetekről az Európai Unió felé.

Az Európa Tanács 93/704/EC számú határozatában (1993. nov. 30-án) intézkedett a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról, amely a CARE-adatbázis nevet kapta. Az adatbázis az Európai Bizottság Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatósága (*Directorate-General for Transport and Energy, DG TREN*) utódjának, a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnak (*Directorate-General for Mobility and Transport, DG MOVE*) a gondozásában van, az Eurostat is ebből az adatbázisból publikál. Az adatok magyarországi harmonizációja 2004-ben kezdődött. Az alapot a CARE-adatbázis közös változói, értékei, valamint fogalommeghatározásai képezték, amelyeknek a későbbiekben meg kellett feleltetni a magyar adatbázis változóit, közölve az eltéréseket. A későbbiekben a KSH átadta a változók és az értékek listáját, a fogalomtárat, a kérdőívet és az adatbázis struktúráját magyar és angol nyelven egyaránt. A megfeleltetési szabályok első változata 2006 márciusában készült el. 2006 novemberében megtörtént az unió számára a közös értékek és változók kiválogatása, majd 2007 májusában a hivatal elküldte a nemzeti fogalmak kitöltött űrlapját a megfeleltetési szabályokkal

együtt. A végső változat beintegrálódott a CARE-adatbázisba. Az adatok továbbítására évente került sor XML formátumban. A közlekedésért felelős bizottság 2009-ben kidolgozott egy ajánlást a közös baleseti adatlap, a CADaS (*Common Accident Data Set*) létrehozására, amely egyúttal egy új adattovábbítási módszert is jelentett a tagországok, így Magyarország számára is. Az adatlapot úgy dolgozták ki, hogy tartalmazzon egy minimális harmonizált elemsort, amely lehetővé teszi az európai szintű összehasonlítást. A CADaS egy rugalmas eszköz, lehetőséget biztosít a tagországok számára, hogy a nemzeti adatbázisukat egyéni ütemben közelítsék az EU-ajánláshoz, ahogyan azt a nemzeti források lehetővé teszik. A CADaS esetében a nemzeti hivatalok saját maguk képzik és továbbítják az adatokat a közösségi adatbázisba, a DG MOVE konverziós munkája nélkül. A CADaS mutatóinak részbeni adaptálása miatt a személysérülések közúti közlekedési balesetek adatlapjának módosítása 2011. évre vonatkozóan megtörtént. Az ajánlás miatt változott a súlyos és a könnyű sérülés meghatározása is. A KSH a kérdőív módosításánál figyelembe vette azt, hogy a kialakított szerkezet a továbbiakban a CADaS ajánlásaival bármikor bővíthető legyen. 2012-től az adatokat egyéves előkészítő munka eredményeként már az új formátumban továbbította a hivatal a közösségi CARE-adatbázisba, az EDAMIS hálózati eszközön keresztül (KSH, 2025a).

A Belügyminisztérium és a belügyminiszter illetékessége alá tartozó szervek a 24/2011 (IX. 9.) BM utasítás alapján a Robotzsaru elnevezésű integrált ügyviteli, ügyfeldolgozó és elektronikus iratkezelő rendszer használatára kötelezettek. A Robotzsaru része az ún. Netzsaru rendszer, amely „olyan országos digitális, bűnügyi és rendészeti elektronikus adatbázis, amely 24 órás folyamatos üzemmódban áll rendelkezésre a felhasználó szerv részére, valamint strukturált adatbázis formájában magában foglalja a Robotzsaru NEO rendszer használatára során rögzített ügyek, események releváns adatait az ügy selejtezéséig; felületén keresztül statisztikai célokra felhasználható adatok nyerhetők ki, valamint kereső-, kutató- és egyedi ügyviteli tevékenységek végezhetők a Robotzsaru rendszer jogosultsági rendjének keretei között. A Netzsaru rendszer informatikai támogatást biztosít az ágazati szervek ügyeletei számára a szolgálati jelentés elkészítéséhez” (Nemzeti jogszabálytár, 2025).

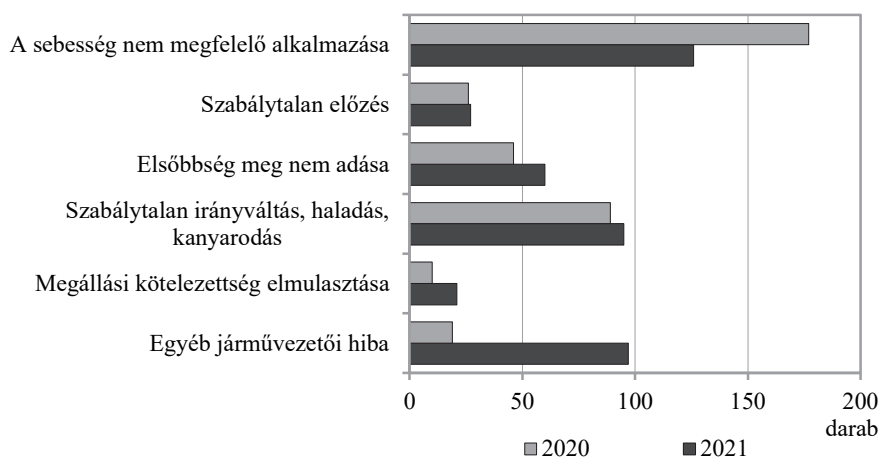
2011-től a rendőrségi szervek a közúti baleseti adatok rögzítésénél is áttértek a Robotzsaru rendszerre, és az abból kinyert adatokat továbbítják a KSH felé havonta, a tárgyhónapot követő 40. napon a KSH KARÁT rendszerén keresztül.

1.4. Közúti közlekedési balesetek megfigyelése 2024-től

2024-ben a baleseti adatlapon számos változás történt, aminek egyik fő oka a baleseti okok módszertanának újragondolása volt. Ez egyrészt arra vezethető vissza, hogy 2021-ben megnőtt az „egyéb járművezetői hiba” miatt bekövetkezett balesetek (+54%), azon belül a halálos kimenetelűek (+411%) száma az előző évihez viszonyítva (3. ábra), másrészt pedig arra a változásra, hogy a megjelent új közlekedési eszközök dinamikusan terjedni kezdtek.

3. ábra

A járművezetők hibájából bekövetkezett halálos kimenetelű személysérüléses közúti közlekedési balesetek száma Magyarországon az előidéző okok szerint
Number of fatal road accidents caused by drivers per main cause (due to methodological changes, data can be compared with data from the previous period to a limited extent)



Megjegyzés: módszertani változás miatt az adatok a korábbi időszak adataival korlátozottan hasonlíthatók össze.
 Forrás: KSH (2021a, 2021b, 2021c, 2022).

A balesetek okainak és körülményeinek vizsgálata, alapos elemzése nélkülözhetetlen a balesetmegelőzésben és a hozzá kapcsolódó kutatási tevékenységekben. Ahhoz, hogy az adatokból megfelelő következtetésekre lehessen jutni, elengedhetetlen a baleset létrejöttében szerepet játszó tényezők pontos, következetes és egységes értelmezése az adatfelvétel során. Így szükségessé vált a baleseteket kiváltó okok felülvizsgálata, amelynek során a baleseti okokat a KSH három csoportba sorolta:

1. a balesetet előidéző ok (valós ok);
2. a baleset mögöttes oka (baleset feltételezett okozójának tudható be);
3. a baleseti kockázatot növelő tényező (baleset egyéb résztvevőinek viselkedésével függ össze).

A valós okokon kívül az adatlap kibővült a balesetet eredményező szabályszegés mögötti körülményekkel is, mint pl. a figyelmetlenség, az elalvás vezetés közben, a rosszullét, elektronikai eszköz használata stb., amelyek legalább olyan fontosak lehetnek a baleset előidézésében, mint maga a KRESZ valamelyik szabályának megszegése. Ezenkívül felkerültek az adatlapra a nem a balesetet okozó résztvevőknek betudható olyan viselkedések, amelyek növelhetik a baleset kockázatát, mint pl. nem megfelelő sebesség megválasztása, az előzés szabályainak megszegése, az irányjelzés elmulasztása, a bódult/ittas állapot, a fényvisszaverő ruházat használatának elmulasztása stb.

2024-től a KSH az Országos Rendőr-főkapitánysággal (ORFK) együttműködve új okozó-, illetve járműkategóriákat vezetett be: egyéb elektromos eszközzel közlekedő gyalogos (pl. hoverboard, segway stb.), elektromos kerékpár, kis és nagy teljesítményű motoros roller. Ezen járművek balesetben betöltött szerepéről eddig nem volt semmilyen információ. A legelső publikációra 2024 júniusában, a 2024. I. negyedéves adatok megjelenítése során került sor a KSH Tájékoztatási Adatbázisában és a 4.2.1. *Személysérüléssel közúti közlekedési balesetek az okozók szerint, havonta* megnevezésű STADAT-táblában (KSH, 2025b).

A KSH publikációiban eddig kifejezetten a balesetet előidézők, azaz az okozók oldaláról jelentek meg adatok, míg a baleset többi résztvevőjéről nem vagy kifejezetten elenyésző volt a közzétett információ. Ennek a hiánynak a pótlására készült el az ütközéssel kapcsolatos mátrix, amelynek első közzétételére 2025-ben kerül sor, egy kísérleti statisztika keretében. A mátrix létrehozásával nemcsak a résztvevőket és a sérülteket sikerül egy táblában megjeleníteni, hanem lehetőség nyílik bővebb következtetéseket is levonni egy-egy baleset körülményeire. A mátrixban az egyes metszéspontok adatai azt kívánják bemutatni, hányan sérültek meg a baleset okozójának és a többi résztvevő járműnek az összeütközése során (1. táblázat).

További fontos szempont az időszerűség, azaz az adatok közzétételének ideje, ugyanakkor annak javítása nehéz a módszertani fogalmak miatt. Mivel a sérülések súlyosságának meghatározásánál a balesetet követő 30. nap számít, az adott hónapban bekövetkezett személysérüléssel közúti közlekedési baleseti adatokat a tárgyhónapot követő 40. napra kapja meg a KSH az ORFK-tól. Ebből kifolyólag a hivatal a havi baleseti adatokat legkorábban a *Heti monitor*ban jeleníti meg, a tárgyhónapot követő 50–55. napon. Ezt követik a 65. napon publikált STADAT-táblák, majd az Adattárházban közzétett adatok. A KSH kísérleti jelleggel, az Európai Unióban egyedülálló módon elkészített gyorsbecslést, amelynek során jól becsülhetővé válnak a hivatalosan publikálendő havi baleseti adatok, és áthidalható lesz az ORFK által tájékoztatási céllal megjelenített és a KSH hivatalos publikációja közötti időbeli eltérés. Az adatok rendszeres publikálása 2025 folyamán várható.

1. táblázat

Ütközési mátrix: a személy sérüléses közúti közlekedési balesetek során megsérült személyek száma a balesetben összeütköző járművek szerinti bontásban Magyarországon

Collision matrix: number of persons injured in road traffic accidents involving personal injury, broken down by the vehicles involved in the accident in Hungary

Okozó/résztvevő	Egy jármű (önmaga)	Motorkerékpár	Személygépkocsi	Busz	Tehergépkocsi	Egyéb jármű	Kerékpár	Segédmotoros kerékpár	E-kerékpár	E-roller	Ismeretlen jármű	Útas	Gyalogos	E-gyalogos	Több jármű	Összesen
Motorkerékpár																
Személygépkocsi																
Busz																
Tehergépkocsi																
Egyéb jármű																
Kerékpár																
Segédmotoros kerékpár																
E-kerékpár																
E-roller																
Útas																
Gyalogos																
E-gyalogos ^{a)}																
Állat																
Összesen																

a) E-gyalogos: olyan gyalogos, aki egyéb motoros közlekedési eszközt használ (pl. e-egykerekű, e-gördeszka, hoverboard, segway).

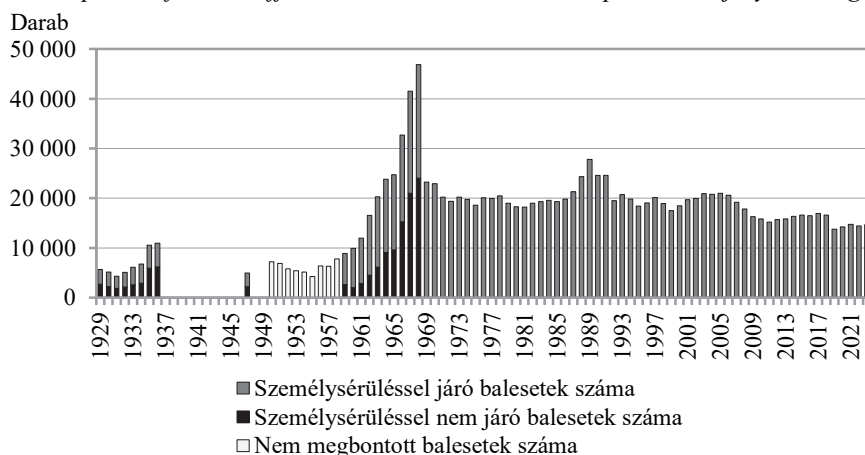
2. Személy sérüléses közúti balesetek hosszú távú tendenciája

A KSH 1929 és 1960 között az összes balesetszámot publikálta, amelyből az 1929–1937-es időszakra, valamint 1948-ra vonatkozóan rendelkezésre áll a személy sérüléssel járó balesetek száma is. Sajnos 1951–1959 között ez utóbbi adatot a hivatal nem tette közzé. 1961-től (visszavezetve 1960-ra) az új adatfelvételi lap bevezetésével a KSH külön közölte a személy sérüléssel járó balesetek számát, valamint az anyagi kárral járó balesetek alakulását is, egészen 1968-ig. Ezt követően már csak a személy sérüléses balesetek alakulását követhetjük nyomon a publikációkban. A 4. ábra a balesetszámok alakulását mutatja be, 1929-től 2024-ig.

4. ábra

Személy sérüléssel járó, illetve nem járó közúti közlekedési balesetek alakulása Magyarországon

Development of road traffic accidents with and without personal injury in Hungary



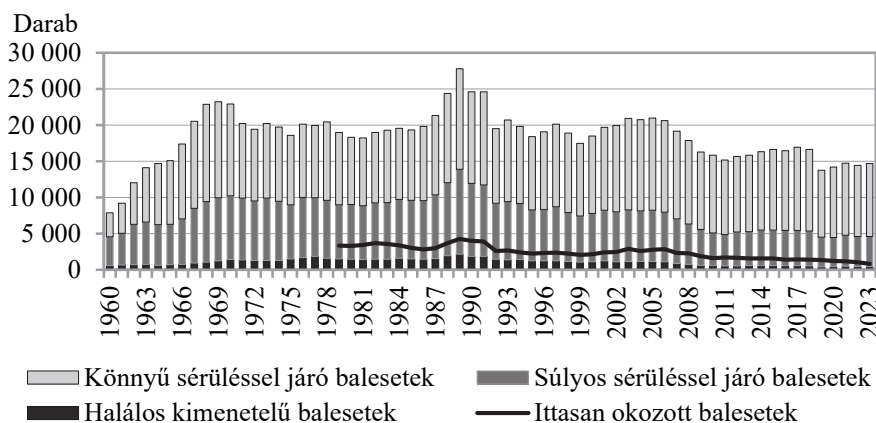
Forrás: a *Magyar statisztikai évkönyv* 1929 és 1937 közötti tárgyévi kötetei, az 1948. évi kötet, az 1949–1955. évi összevont, valamint az 1956 és 2023 közötti kiadványok és a 4.2.1.2 STADAT-tábla.

1960-tól a személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek száma kimenetel szerint is rendelkezésre áll, ezt mutatja be az 5. ábra. Az ittasan okozott balesetek számát rendszeresen 1980-tól közölte a hivatal.

5. ábra

Személy sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek alakulása kimenetel szerint Magyarországon

Development of road traffic accidents involving personal injury by outcome in Hungary

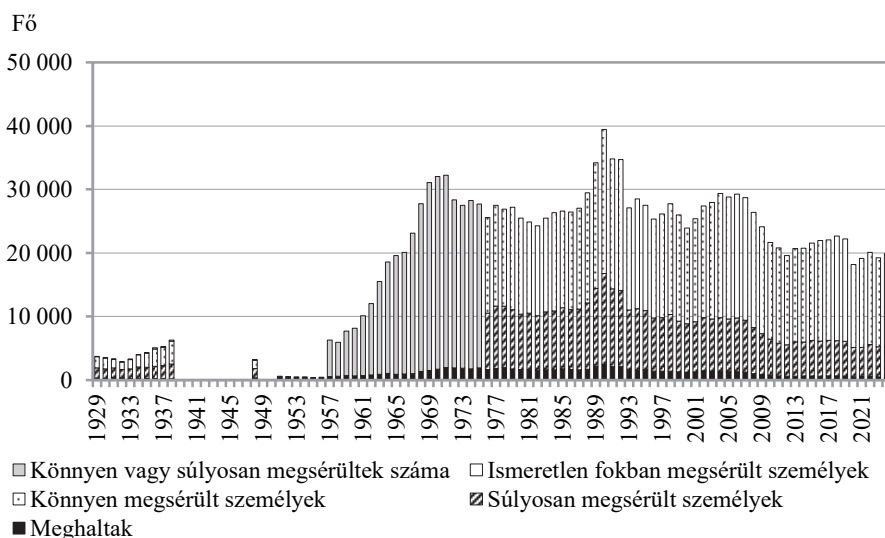


Forrás: a *Magyar statisztikai évkönyv* 1961 és 2023 közötti tárgyévi kötetei, valamint a 4.2.1.2 STADAT-tábla.

6. ábra

A közúti közlekedési balesetben megsérültek és meghaltak számának alakulása Magyarországon

Development of the number of people injured and fatalities in road traffic accidents in Hungary



Forrás: a *Magyar statisztikai évkönyv* 1929 és 1937 közötti tárgyévi kötetei, az 1948. évi kötet, az 1949–1955. évi összevont, valamint az 1956 és 2023 közötti kiadványok és a 4.2.1.2 STADAT-tábla.

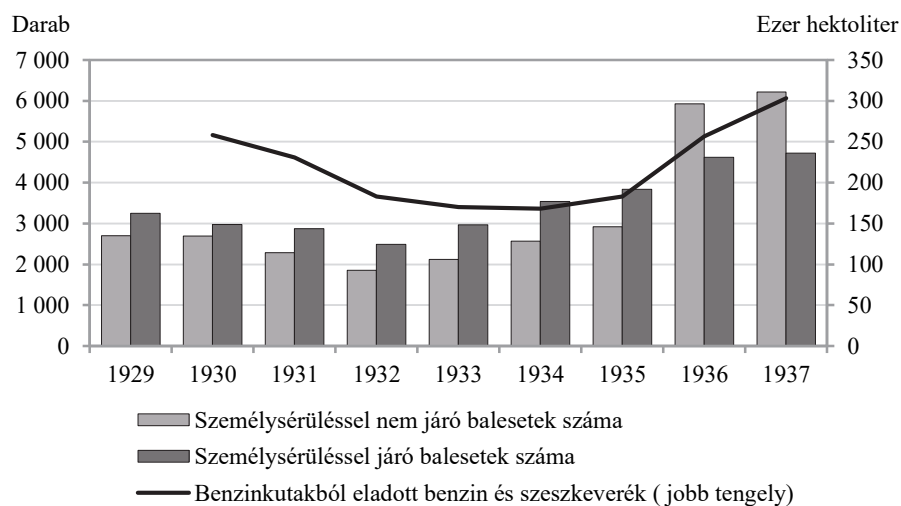
A közúti baleseti adatok időbeli alakulásának vizsgálatakor fontos tisztában lenni a közútjármű-állomány alakulásával. Erről részletes áttekintést ad *Máténé Bella és Lovászné Skach (2024b. 864–867.)*. A továbbiakban a közútjármű-állománynak csak az egyes korszakokban bekövetkezett legjelentősebb változásait mutatjuk be a baleseti adatokkal való összefüggésben.

Először vizsgáljuk meg közelebbről az 1929 és 1937 közötti időszak baleseti adatait. A 7. ábra mutatja a személysérüléssel járó közlekedési balesetek, illetve a személysérüléssel nem járó közlekedési balesetek alakulását 1929 és 1937 között. Jól látható, hogy a nagy gazdasági világválság éve alatt a közúti forgalom is visszaesett, aminek egyik jó indikátora a benzinkutakról eladott benzin- és szeszkeverék mennyiségének alakulása. Az értékesített üzemanyag 1933-ban és 1934-ben érte el a mélypontját, akkor 169 ezer, illetve 168 ezer hektoliter volt az eladott mennyiség, majd a gazdasági világválságot követően jelentős növekedést figyelhetünk meg. A mutató az összes balesetszámmal a vizsgált időszakban 0,7, míg a személysérüléssel járó közlekedési balesetek számával 0,6-es nagyságú – közepesnél valamivel erősebb – korrelációs kapcsolatot mutat.

7. ábra

A személysérüléses közúti közlekedési balesetek, illetve a személysérüléssel nem járó közlekedési balesetek alakulása Magyarországon

The development of road traffic accidents with personal injury and traffic accidents without personal injury in Hungary

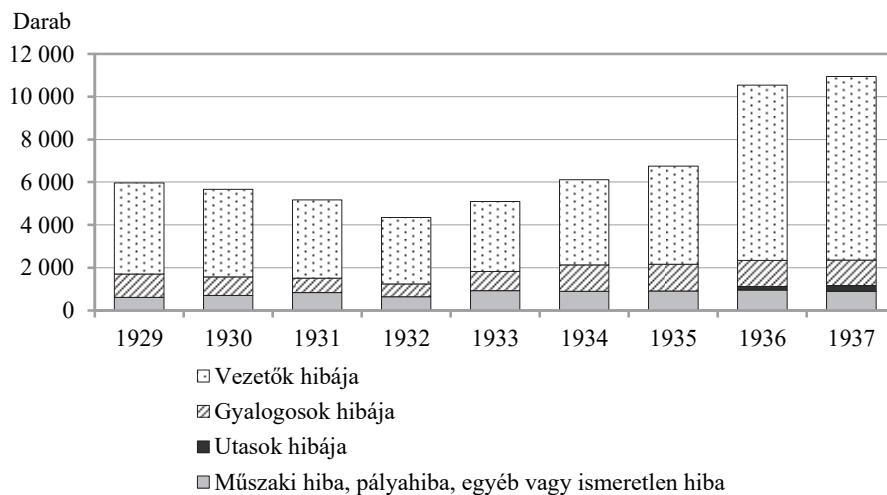


Forrás: a Magyar statisztikai évkönyv 1930 és 1937 közötti tárgyévi kötetei.

8. ábra

A közlekedési balesetek száma okok szerint Magyarországon

Number of traffic accidents by cause in Hungary



Forrás: a Magyar statisztikai évkönyv 1930 és 1937 közötti tárgyévi kötetei.

A vizsgált időszakban az összes balesetszámot mutatta be a hivatal okok szerint, külön a személy sérüléssel közúti baleseteket nem publikáltak ilyen bontásban. A 8. ábra alapján elmondhatjuk, hogy az összes baleset jelentős része (71–72%-a) 1929–1932 között a járművezetők (személygépkocsi, motorkerékpár, lovaskocsi stb. vezetője) hibájából következett be, a gyalogosok a balesetek kisebb hányadát érték felelősek (13–18%). 1933-ban és 1934-ben az összes baleset 64, illetve 65%-át okozták a járművezetők, a gyalogosok az esetek 18, illetve 20%-ában voltak hibásak. 1935-től a járművezetőknek felróható balesetek aránya növekedésnek indult, 1937-re az esetek 78%-ában a járművezetők, 11%-ában a gyalogosok hibája miatt következett be a baleset.

Toronyi (1963) a közúti közlekedési balesetek 1951 és 1961 közötti alakulását tekinti át, az ő elemzésére támaszkodva mutatjuk be ennek a korszaknak a főbb baleseti jellemzőit. Míg 1951 és 1955 között a balesetek száma fokozatosan csökkent, addig 1957-től kezdődően folyamatos növekedés volt megfigyelhető. 1957-ben az 1955. évhez képest 24%-kal nőtt a balesetek száma, ami az 1956-os forradalom utáni rendkívüli körülményekre volt visszavezethető (megrongálódott utak, közlekedési fegyelem lazulása stb.). A közlekedési forgalom ugyanakkor 1958-tól jelentősen nőtt: a motorkerékpárok száma másfélszeresére emelkedett, míg a motorkerékpár-baleseteké megkétszereződött. Ennek következtében az összes baleset 30%-át a motorkerékpár-balesetek tették ki. A személygépkocsik száma két és félszeresére nőtt, a személygépkocsi-balesetek száma ennél ekkor még lassabban emelkedett. A személygépkocsik és a tehergépkocsik 1961-ben közel egyenlő arányban vettek részt a balesetek előidézésében (19,2, illetve 19,4%). A balesetek gyakorisága a megyék gazdasági jellegének megfelelően alakult, a balesetek 43%-a Budapesten történt, az ipari megyékben magasabb volt a balesetszám, mint a mezőgazdasági jellegűekben (*Toronyi, 1963. 74, 78.*)

1961-ben a járművezetők közel háromszor annyi balesetet okoztak, mint a gyalogosok, köztük a motorkerékpár-vezetők álltak első helyen. Az összes baleset több mint háromnegyed része sérüléssel járó baleset volt, amelynek 8%-a végződött halállal (*Toronyi, 1963. 79.*).

Pálos és Zombori (1973) részletes áttekintést ad a közúti közlekedési balesetek 1961 és 1972 közötti alakulásáról. Az ő elemzésük alapján kijelenthető, hogy a vizsgált időszakban a közúti forgalom állandó és gyors növekedése mellett a közúti balesetek száma is nagymértékben emelkedett. A személygépkocsi-állomány 12 év alatt háromszorosára nőtt, a magántulajdonban lévő személygépkocsik száma megkétszereződött, s jelentősen bővült az átmenő árufuvarozás is.

1961 és 1971 között Magyarországon a személygépkocsi- és motorkerékpár-állomány évi átlagos növekedési üteme 21%, a balesetek növekedési üteme pedig 9% volt. Hasonló átlagos növekedést mutatott fel Jugoszlávia, ahol a járműállomány évi átlagos növekedési üteme 17, míg a baleseteké 12% volt. Ezzel szemben

a nagy gépjárműparkkal rendelkező országokban, mint például Ausztriában, az NSZK-ban, Belgiumban, Hollandiában, Dániában és Franciaországban a járművek számának átlagos évi növekedése 5–7% volt, a balesetek mennyiségének évi növekedési üteme pedig csupán 1–3% körül alakult. Ennek az volt az oka, hogy az említett országokban már jóval magasabb szinten állt a motorizáció, így a növekedés dinamikája értelemszerűen kisebbnek bizonyult Magyarországhoz és Jugoszláviához képest.

1961 és 1965 között a legtöbb balesetet a motorkerékpárosok okozták, majd arányuk és az általuk okozott balesetek száma is csökkenésnek indult. Ezzel szemben a személygépkocsik által okozott balesetek száma 1961 és 1972 között a hat-szorosára emelkedett, és 1972-ben már az összes baleset harmadáért voltak felelősek. A balesetek 70–78%-a a járművezetők hibájára volt visszavezethető, ezek közül kiemelkedett a gyorsajtás, az elsőbbség meg nem adása, a szabálytalan előzés és a szabálytalan kanyarodás. A vizsgált években számos tömegszerencsétlenség történt a vasút-közút szintbeni keresztezésekben a vasúti pályának a közút felőli nem megfelelő biztosítása miatt. Az egyre növekvő városi forgalomban megnövekedett a gyalogátkelőhelyeken történt gázolások száma, ami a gyalogátkelőhelyek biztonságosabbá tételét irányozta elő.

Holló (2008) szerint az 1976 és 2006 közötti időszak négy, egymástól jól elkülöníthető időszakra osztható fel. Az 1976 és 1987 közötti szakaszt viszonylagos stabilitás jellemezte, bár nőtt a gépjárműállomány, a baleset- és a sérültszámok közel változatlanok maradtak. Az 1987 és 1990 közötti időszakot gyors és erőteljes romlás jellemezte. A rendszerváltozás éveiben jelentős politikai, társadalmi és gazdasági változások következtek be, amelyek elterelték a döntéshozók figyelmét a közúti biztonságról. A helyzetet súlyosbította, hogy a nyugat-európai országokból akkoriban behozott nagy teljesítményű gépkocsikat megfelelő gépjárművezetői tapasztalat nélkül használták, amivel egy időben gyakorlatilag megszűnt a rendőri ellenőrzés az utakon. A közúti baleseti statisztika történetében a mai napig 1990 volt a fekete év, akkor 2342 személy halt meg közúti baleset következtében.

Bár 1990-ben a személysérüléssel közúti balesetek és a sérültek száma korábban soha nem látott mértéket öltött, a kormány csak 1992-ben lépett, és a 2002/1992 (HT. 2.) számú határozatában rendelkezett arról, hogy az Európai Közúti Közlekedési Egyezmény és az Európai Közösség akkor készülő új szabályozásának figyelembevételével korszerűsíteni kell a közúti közlekedés szabályait, továbbá ugyancsak korszerűsíteni kell a közlekedésre nevelés rendszerét az óvodai foglalkoztatásban és az iskolai oktatásban, valamint fokozni kell a közúti közlekedési ellenőrzését is (*Virágh, 2016a*).

A romló közlekedésbiztonság és a balesetelemzési adatok a jogalkotókat a személygépkocsik sebességének csökkentésére sarkallták, aminek következtében la-

kott területen belül 60 km/h-ról 50 km/h-ra vitték le a sebességhatárt. Ennek a magyarázata az volt, hogy kevesebb alkalommal fordulhat így elő ütközés, illetve gyalogosok elütése, valamint csökkenhet a bekövetkező balesetek kimenetelének súlyossága. Az alacsonyabb sebességhatár mögött az a tapasztalati érv szolgált, hogy míg 60 km/h-nál 15, addig 40 km/h-nál már 60% az elütött gyalogos túlélési esélye. Az akkori külföldi tapasztalatok azt mutatták, hogy 15–22%-kal visszaesett a balesetek száma és súlyossága is azokban az országokban, ahol bevezették az alacsonyabb sebességet. 1992-ben a 60 km/h sebességhatár – Portugáliát és Luxembourgot leszámítva – csak a volt szocialista országokban volt jellemző (*Virágh, 2016a*).

A hátsó biztonsági öv esetében ugyanúgy jártak el a jogszabályalkotók, mint az autók első üléseinek öveivel is tették. Először az újonnan forgalomba helyezett gépkocsikba rendelték el az öv beszerelését. Ahol pedig már volt hátsó öv, ott kötelezővé tették annak bekapcsolását is. Második lépésben jogszabályban rendelték el, hogy ahol van lehetőség az öv beszerelésére, ott az övet be kell szerelni. Az öv használata ekkor még nem vonatkozott a lakott területen közlekedő gépkocsi hátsó ülésén utazó személyekre, illetve a taxi hátsó ülésén tartózkodó utasokra (*Virágh, 2016a*).

Emellett lakott területen kívül nappal és jó látási viszonyok mellett is kötelezővé tették a gépkocsik tompított fényszóróval történő kivilágítását, hogy a járművezetők több információt kapjanak a szemből érkező járművek helyzetéről (*Virágh, 2016a*).

1994 júniusában megkezdődött Magyarországon a lézeres sebességmérés, aminek célja a lakott területen belüli sebességtúllépések visszaszorítása volt. 1998-ban a KRESZ módosítása megtiltotta a kézben tartott mobil rádiótelefonok használatát vezetés közben.

A fenti intézkedések hatására az 1990 és 2000 közti időszakot az elemzők sikertörténetnek tartják, mivel akkor 10 év alatt több mint 50%-kal csökkent hazánkban a közúti balesetekben meghaltak száma. Ehhez az is hozzájárult, hogy jelentősen nőttek az üzemanyag- és a gépjárműfenntartási költségek, továbbá a születések számának korábbi drasztikus csökkenése miatt ebben az időszakban csökkent a gépjárművezetői engedélyt szerzők száma is.

2000-ben 1200-an veszítették el életüket közúti balesetben. Ez a mutatószám ugyanakkor 2000 és 2007 között újra romlásnak indult. A romlás okairól megosztott a kutatók véleménye, de *Holló és Zsigmond (2005)*, illetve *Holló (2008)* szerint egyértelmű, hogy a 2001 májusában lakott területen kívül megemelt sebességhatárok a felelősek. A kormány ugyanis a 28/2001 (II. 15.) számú kormányrendelettel módosította a KRESZ-t, azaz az 1/1975 (II.5.) KPM-BM rendeletet. A módosítás hatálybalépésének időpontja egyes intézkedések esetében 2001. május 1., illetve a gyerekülésekre vonatkozó szabályoké 2002. január 1. volt (*Virágh, 2016b*).

Az új szabályok megengedik, hogy a motorkerékpár, a személygépkocsi és a 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó más gépkocsi autópályán 130, autóúton 110, egyéb lakott területen kívüli úton pedig 90 km/h sebességgel haladjon. Ez lakott területen kívül általános 10 km/h-s sebességnövekedést jelentett. A korszerű, biztonságos autóbuszok az emelt sebességre jogosító engedély birtokában az autópályán akár 100 km/h-val is haladhatnak (*Virágh, 2016b*).

Holló (2008) a magyarázatában *Nilsson (2004)* ún. *power modeljére* hivatkozik, miszerint a közúti közlekedésben elhunytak száma az átlagsebesség változásának negyedik hatványa szerint módosul, azaz ha az átlagsebesség 10%-kal nő, akkor a halottak száma 50%-kal lesz magasabb ($1,1^4 = 1,4641$). *Elvik (2004)* szerint *Nilsson* következtetései helytállóak, de a meghaltak száma szerinte az átlagsebesség nem 4., hanem 4,5. hatványa szerint módosul. Sajnos az előző bekezdésben ismertetett sebességhatár módosítását követő évben, 2002-ben a meghaltak száma 190 fővel, 15%-kal nőtt 2001-hez képest hazánkban.

Az EU 3. Közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramjának (European Road Safety Programme, 2003) célkitűzése az volt, hogy 2001 és 2010 között 50%-kal kell csökkenteni a közúti balesetben elhunytak számát az Európai Unióban. Az Európai Közlekedési Miniszterek konferenciáján elfogadott cél ettől csak annyiban különbözött, hogy ezt 2010 helyett 2012-re kellett elérni. E célkitűzések az évtized első felében nem tűntek megvalósíthatónak hazánkban, mivel 2006-ban a közúti balesetekben elhunytak száma 1303-ra emelkedett a 2001. évi 1229-ről. Bár a sebességhatárok emelése rontott a baleseti adatokon, végül a további intézkedések mégis azzal jártak, hogy ha nem is 2010-re, de 2012-re sikerült valamivel több mint 50%-kal csökkenteni a balesetben meghaltak számát (605 fő). Ezzel 2008 és 2013 között egy ötödik szakasz azonosítható Magyarországon, amely pozitív, javuló tendenciát mutatott fel.

Az új hazai jogszabályok már lakott területen belül is kötelezővé tették a személygépkocsi hátsó ülésén utazók részére is a biztonsági öv használatát. Az EU-ban érvényben lévő gyakorlathoz igazodva elrendelték a 12 évesnél fiatalabb és 150 centiméternél nem magasabb utasok esetében a biztonsági gyermekülés használatát.

A városi kerékpáros közlekedés könnyítésére új közlekedési táblákat, illetve útburkolati jeleket vezettek be. A körforgalmú csomópontok szabályait is pontosították a jogalkotók.

2005-től kezdődött meg az automata sebességmérő készülékek beszerzése és kihelyezése az autópályák mellé. Folytatódott a rendőrségi lézeres sebességmérő készülékek beszerzése is, a gyorsajtás visszaszorítása érdekében. 2010-re a rendőrség által üzemeltetett sebességmérő készülékek száma elérte a 194-et (*Közlekedéstudományi Intézet, 2024*).

Országosan 2001-ben a balesetek 12, öt évvel később 13%-át okozta alkoholos befolyásoltság, ami szám szerint 2138, illetve 2773 balesetet jelentett. A két időpont között nagymértékben, csaknem 30%-kal nőtt az ittasan okozott balesetek száma. Uniós elvárás volt az ittas vezetés visszaszorítása, ennek ellenére 2006-ban csaknem minden 8. baleset alkoholos befolyásoltság miatt következett be. 2008. január 20-tól hirdették meg a zéró tolerancia elvet, azaz az ittasság legkisebb mértékének megállapítása is a jogosítvány azonnali elvételével járt, ami elindította az ittasan okozott balesetek számának csökkenését (*KSH, 2006, 6., 11.*). Az intézkedés hatására 2012-re az ittasan okozott balesetek száma 1698-re esett vissza, ami a 2001-es értékhez képest 21%-os változást jelentett.

2008. január 1-jével lettek hatályosak, majd május 1-jén léptek életbe az objektív felelősséggel kapcsolatos szabályok. A szabályozás szerint a gépjármű üzemben tartója felelős azért, ha a járművével túllépik a megengedett legnagyobb sebességet, nem tartják be a vasúti átjáróban történő áthaladás szabályait, a közlekedési lámpák utasításait, a megállás és a várakozás szabályait, a behajtásra és a kötelező haladási irányra vonatkozó szabályokat, az autópálya leállósávjának igénybevételeire, illetve a természet védelmére vonatkozó rendelkezéseket. A gépjármű üzemben tartója akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a járművet ellopták tőle, illetve ha a járművet használó magánokiratban elismeri, hogy a szabálysértés elkövetésekor ő vezetett (*KSH, 2011*).

2008. május 1-jétől a közúti szabálysértésekre vonatkozó bírságok emelkedtek. Emellett bizonyos szabályszegések (gyorshajtás, piros lámpán való áthajtás, megállni tilos vagy várakozni tilos tábla hatálya alatti megállás, várakozás) már nem szabálysértési, hanem közigazgatási eljárás alá kerültek, és a rendelet ezekhez a szabályszegésekhez hozzárendelte a közigazgatási bírság összegét is.

Még 2001. január 1-jén lépett hatályba a közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló törvény, amely meghatározott szabályszegés elkövetéséhez automatikusan előéleti pont hozzáadásáról rendelkezett, és a kiszabható pontok meghatározott számának elérése esetén a vezetői engedély ideiglenes visszavonását tette lehetővé. A törvény célja az volt, hogy a járművezetőket visszatartsa bizonyos szabályszegések elkövetésétől, valamint egy objektív, előre látható „figyelmeztetési” rendszer alkalmazásával közlekedési magatartásuk megváltoztatására ösztönözze. A jogszabálynak 2001-ben és az azt követő években nem volt jelentős visszatartó hatása. 2004-ben és 2008-ban módosították a törvényt. Az újabb szigorítások célja az önkéntes jogkövető magatartás elősegítése volt, a pontszámok drasztikus emelésével pedig a rendszeresen balesetet okozókat igyekeztek kiszűrni a forgalomból (*KSH, 2011*).

A közúti balesetek számának csökkenéséhez a fenti intézkedések mellett nagy valószínűséggel hozzájárult a 2008-ban kezdődő pénzügyi válság is, amelynek hatására a lakosság fogyasztása, köztük a közlekedésre fordított kiadásai jelentősen csökkentek.

A 2014 és 2019 közötti időszak tekintetében egy hatodik szakasz azonosítható, amelyet először egy gyorsabb, majd egy kisebb ütemű romló tendencia jellemzett a balesetszámot illetően. A balesetek száma 2013 és 2015 között 4,1%-kal, míg a teljes időszakban, 2013 és 2019 között 6,0%-kal nőtt. Ugyanakkor a meghaltak száma 2013 és 2015 között 9,0, míg a teljes időszakban 1,9%-kal emelkedett. Az időszak alacsonyabb növekedési ütemét az okozta, hogy 2015 és 2019 között 6,5%-kal mérséklődött a balesetben elhunytak száma. 2018-ban a közúti közlekedési balesetben elhunyt gyermekek száma rekordalacsony értéket vett fel, abban az évben 6 gyermek veszítette életét, szemben az 1990. évi 107, a 2000. évi 44, valamint a 2010. évi 20 gyermekkori áldozattal (*Közlekedéstudományi Intézet, 2024*).

2015-ben kezdte meg működését a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat (*KTI, 2024*), amelytől a kormányzat és a rendőrség a közúti balesetek csökkenését remélte. A rendőrség jelentős számban szerzett be 2015 és 2022 között elektromos légalkoholmérő eszközöket is.

2020 a közúti baleseti statisztika történetében sikeres évnak tekinthető, mivel a Covid19-pandémia miatti korlátozásoknak köszönhetően mind a balesetek száma, mind a sérültek, illetve meghaltak száma rekordalacsony szintre esett. 2020-ban 460-an veszítették életüket közúti balesetben, ami a 2019-es értékhez képest 24%-os csökkenést jelentett. Ehhez hozzájárul a rendőrség szerint a jogkövető közlekedési magatartás javulása is.

2021-től egy hetedik szakasz kibontakozása látható, amelyről elmondható, hogy mind a balesetszám, mind a sérültek száma nőtt 2020-hoz mérten, ugyanakkor alacsonyabbak a Covid19-járvány előtti szintnél. 2023-ban a közúti balesetekben meghaltak száma 472 főre csökkent (2024 előzetes adata 497), ami a pandémia éveitől a legkedvezőbb adat 1976 óta.

2023-ra az ittasan okozott balesetek száma is jelentősen csökkent, 1040 baleset következett be (2024 előzetes adata 844), míg 2007-ben, a zéró tolerancia meghirdetése előtti évben 2855, 1990-ben pedig 4258. Ugyanakkor ehhez az is hozzájárult 2024-ben, hogy a rendőrség kizárólag abban az esetben vizsgálja a kerékpárosok ittaságát, amennyiben a szeszes ital fogyasztása a kerékpáros cselekményének jogi minősítését befolyásolja (*KSH, 2025c*).

3. Összefoglalás

Tanulmányunkban áttekintettük a közúti közlekedési balesetek szakstatisztika-történeti fejlődését. A balesetek alakulását jelentősen befolyásolta az elmúlt közel száz évben az új járművek elterjedése, a közúthálózat fejlődése, továbbá a közlekedési szabályok változása.

A szállítástatisztika szerves részét képezi a közúti közlekedési balesetek statisztikája. Ahogy a közúti áru- és személyszállítás egyre hangsúlyosabbá vált, és a vasúti, illetve a vízi szállítás háttérbe szorult az elmúlt évtizedekben, úgy vált egyre fontosabbá a közúti szállítás és a közúti balesetek mérése is. A járműtípusok bővülése és a közlekedési szabályok változása folyamatos, kisebb-nagyobb módszertani változást jelentett a szakstatisztika számára.

A közúti közlekedési balesetek fő célja az okozók megállapítása és a baleset-számok okozók szerinti publikálása. Ugyanakkor egyre nagyobb az igény más dimenziók bemutatására is, ezért 2025-ben a KSH kísérleti statisztika kiadvány keretében elindítja a sérültek számának publikálását ún. ütközési mátrix szerint is, valamint a baleseti adatok gyorsbecslését.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium által kidolgozott új KRESZ várhatóan 2026-ban lép hatályba, és valószínűleg hatással lesz a baleseti adatok jövőbeli alakulására. Az újabb technológiai fejlődés – beleértve az önvezető technológia és az okos infrastruktúra elterjedését – szintén jelentősen befolyásolhatja majd a közúti baleseti statisztikát.

Irodalom

- Bartus G. (2013): A fenntartható fejlődés fogalom értelmezésének hatása az indikátorok kiválasztására. *Statisztikai Szemle*, 91(8–9), 842–869.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/2013/2013_08-09/2013_08-09_842.pdf
- Elvik, R.– Christensen, P. – Amundsen, A. (2004): *Speed and Road Accidents. An Evaluation of the Power Model*. TRÍ report 740/2004. Oslo.
- Ghimessy L. (1943): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1941-ben. *Statisztikai Szemle*, 21(8), 443–452.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1943/1943_08/1943_08_0443_0452.pdf
- Holló P. (2008): Közlekedés a XXI. században, Gondolatok a hazai közúti közlekedés biztonságáról. *Magyar Tudomány*, 2008/02, 175.
- Holló P. – Zsigmond O. (2005): Emelt sebességhatárok közlekedésbiztonsági hatásvizsgálata idősorok elemzésével. *Közlekedéstudományi Szemle*, 55(3), 90–95.
- Jogkódex (2025a): 2500/1950. (XII. 1.) BM rendelet a közutakon a közlekedés rendjének és a rend fenntartásának szabályozása tárgyában (KRESZ) (Közigazgatási rendszám: 5.610.).
https://jogkodex.hu/jsz/1950_2500_bm_rendelet_6593021

- Jogkódex (2025b): 1/1953. (XII. 4.) BM rendelet a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról.
https://jogkodex.hu/jsz/1953_1_bm_rendelet_8016975
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH]: *Magyar statisztikai évkönyv 1929–2023 közötti kötetei*
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2003): *Közlekedési balesetek, 2002*
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2004): *Közlekedési balesetek, 2003*
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2005): *Közlekedési balesetek, 2004*
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2008): *A közlekedési balesetek térségi vizsgálata 2006.*
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/miskolckozlbal06.pdf>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2011): *Közúti közlekedési balesetek az Észak-Alföldön.*
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/debrecenbalesetek.pdf>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2021a): *Személysérüléses közúti közlekedési balesetek, 2021. I. negyedév.* <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/bal/20211/index.html>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2021b): *Személysérüléses közúti közlekedési balesetek, 2021. II. negyedév.* <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/bal/20212/index.html>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2021c): *Személysérüléses közúti közlekedési balesetek, 2021. III. negyedév.* <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/bal/20213/index.html>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2022): *Személysérüléses közúti közlekedési balesetek, 2021. IV. negyedév.* <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/bal/20214/index.html>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2025a): *Közlekedési balesetek.*
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/bal/2025a/index.html>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2025b): *4.2.1.4. Személysérüléses közúti közlekedési balesetek az okozók szerint, havonta.*
<https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/bal/2025b/4.2.1.4/index.html>
- Központi Statisztikai Hivatal [KSH] (2025c): *STADAT – Módszertan – Egészségügy, baleset*
- Közlekedéstudományi Intézet (2020): *Kettős jubileum – ünnepel az első és a jelenlegi KRESZ.*
- Közlekedéstudományi Intézet (2021): *KRESZ-történelem II. – Egy évvel megelőztük a motorizáció éllóvasát, Angliát.*
- Közlekedéstudományi Intézet (2024): *Magyarország közúti közlekedésbiztonsága szempontjából fontos események és programok az 1990 és 2023 közötti időszakban.*
<https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/magyarorszag-kozuti-kozlekedesbiztonsaga-szempontjabol-fontos-esemenyek-es-programok-az-1990-es-2023-kozotti-idoszakban/>
- Közúti Közlekedési Tudományos Kutató Intézet (1972): *A személysérüléses közúti közlekedési baleset-statisztikai adatfelvételi kap kitöltési útmutatója.* Budapest.
- Magyarországi Rendeletek Tára, 1867–1945 (2025a): *A m. kir. belügyminiszter 1910. évi 57.000 számú rendeletével kiadott szabályzat, a gépjárművek közúti forgalmáról. (Valamennyi törvényhatósághoz és a sz. f. m. kir. államrendőrség főkapitányához.)*
- Magyarországi Rendeletek Tára, 1867–1945 (2025b): *A m. kir. belügyminiszternek és a m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250.000. évi B. M. számú rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egységes szabályozásáról.*
- Mányi Szabó S. (1961): *A közúti balesetek statisztikai megfigyelésének új módszere.* *Statisztikai Szemle*, 39(7), 727–729.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1961/1961_07/1961_07_0727_0729.pdf
- Máténé Bella K. – Lovászné Skach E. (2024a): *A hazai közlekedés- és szállítástatisztika történeti áttekintése. I. rész.* *Statisztikai Szemle*, 102(7), 714–746.
<https://doi.org/10.20311/stat2024.07.hu0714>
- Máténé Bella K. – Lovászné Skach E. (2024b): *A hazai közlekedés- és szállítástatisztika történeti áttekintése. II. rész.* *Statisztikai Szemle*, 102(8), 837–871.
<https://doi.org/10.20311/stat2024.08.hu0837>

- Máténé Bella, K. – Lovászné Skach, E. – Szabó, Zsófia Janka (2025): A hazai közúthálózat statisztikájának történeti áttekintése, valamint kapcsolata a közúti közlekedési baleseti adatokkal. *Statisztikai Szemle*, 103(5), <https://doi.org/10.20311/stat2025.05.hu0442>
- Nemzeti jogszabálytár (2025): 24/2011. (IX. 9.) BM utasítás a Robotzsaru integrált ügyviteli, ügyfeldolgozó és elektronikus iratkezelő rendszer használatának szabályozásáról, az egységes elektronikus iratkezelés bevezetéséről és a bevezetést támogató projektszervezetek létrehozásáról. 24/2011. (IX. 9.) BM utasítás
- Nilsson, G. (2004): Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety. *Bulletin 221*. Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Traffic Engineering, Lund.
- Pálos I. – Zombori Gy. (1973): A közúti közlekedési balesetek alakulása, 1961–1972. *Statisztikai Szemle*, 51(8–9), 805–817. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1973/1973_08-09/1973_08-09_0805_0817.pdf
- Petrichevich-Horváth M. (1939a): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1937-ben. *Statisztikai Szemle*, 17(1), 59–64. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1939/1939_01/1939_01_0059_0064.pdf
- Petrichevich-Horváth M. (1939b): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1938-ban. *Statisztikai Szemle*, 17(11), 1181–1186. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1939/1939_11/1939_11_1181_1186.pdf
- Petrichevich-Horváth M. (1940): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon, 1939-ben. *Statisztikai Szemle*, 18(11), 969–974. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1940/1940_11/1940_11_0969_0974.pdf
- Petrichevich-Horváth M. (1941): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1940-ben. *Statisztikai Szemle*, 19(12), 859–864. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1941/1941_12/1941_12_0859_0864.pdf
- Pomázi I. (2014): Új irányok a társadalmi haladás és jóllét mérésében. *Statisztikai Szemle*, 92(2), 179–193. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/2014/2014_02/2014_02_179.pdf
- Sibelka-Perleberg A. (1931): A közúti forgalmi balesetek térbeli megoszlása Magyarországon. *Statisztikai Szemle*, 9(10), 951–954. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_10/1931_10_0951_0954.pdf
- Toronyi Á. (1963): A közúti közlekedési balesetek 1961-ben. *Statisztikai Szemle*, 41(1), 72–80. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1963/1963_01/1963_01_0072_0080.pdf
- Tóth G. (2024): A társadalmi innovációs potenciál és a területi jóllét számszerűsítésének lehetőségei. *Statisztikai Szemle*, 102(7) 679–713. <https://doi.org/10.20311/stat2024.07.hu0679>
- Várszeghy J. (1928a): Közúti forgalmi balesetek. *Statisztikai Szemle*, 6(2), 218–221. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_02/1928_02_0218_0221.pdf
- Várszeghy J. (1928b): Közúti forgalmi balesetek. *Statisztikai Szemle*, 6(3), 316. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_03/1928_03_0316_0316.pdf
- Várszeghy J. (1928c): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon az 1928. év első felében *Statisztikai Szemle*, 6(9), 1010–1016. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1928/1928_09/1928_09_1010_1016.pdf
- Várszeghy J. (1929): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1928-ban. *Statisztikai Szemle*, 7(8), 892–901. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1929/1929_08/1929_08_0892_0901.pdf
- Várszeghy J. (1930): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1929-ben. *Statisztikai Szemle*, 8(7), 594–604. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1930/1930_07/1930_07_0594_0604.pdf
- Várszeghy J. (1931): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1930-ban. *Statisztikai Szemle*, 9(7), 682–694. https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1931/1931_07/1931_07_0682_0694.pdf

- Várszeghy J. (1932): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon az 1931. évben. *Statisztikai Szemle*, 10(9), 772–777.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1932/1932_09/1932_09_0772_0777.pdf
- Várszeghy J. (1933): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1932-ben. *Statisztikai Szemle*, 11(10), 799–804.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1933/1933_10/1933_10_0799_0804.pdf
- Várszeghy J. (1934): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1933-ban. *Statisztikai Szemle*, 12(11), 944–949.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1934/1934_11/1934_11_0944_0949.pdf
- Várszeghy J. (1935): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1934-ben. *Statisztikai Szemle*, 13(9), 790–796.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1935/1935_09/1935_09_0790_0796.pdf
- Várszeghy J. (1936): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1935-ben. *Statisztikai Szemle*, 14(12), 1019–1027.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1936/1936_12/1936_12_1019_1027.pdf
- Várszeghy J. (1937): Közúti forgalmi balesetek Magyarországon 1936-ban. *Statisztikai Szemle*, 15(11), 994–1000.
https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/1937/1937_11/1937_11_0994_1000.pdf
- Virágh S. (2016a): *A 76-os KRESZ negyven éve – III. rész.* <https://tanulovezeto.eu/node/808>
- Virágh S. (2016b): *A 76-os KRESZ negyven éve – IV. rész.* <https://tanulovezeto.eu/node/839>
- Vörös L. (2018): *A baleseti helyszínelés története Magyarországon.* Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.
- United Nations Treaty Collection (2025): *1. Convention on Road Traffic.*
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&lang=en