

OTDK-dolgozat

Patak völgyiné Barta Annamária

BA

2013

**SZEMÉLYI SÉRÜLÉSES KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI BALESETEK
ALAKULÁSA HAJDÚ-BIHAR MEGYÉBEN**

Patakvolgyiné Barta Annamária

Kézirat lezárva: 2011. 11. 20.

Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek alakulása Hajdú-Bihar Megyében

Road traffic accidents with personal injuries in Hajdú-Bihar County

Dolgozatom témaválasztásakor kettős célt tűztem magam elé. Vizsgálni kívántam a 2000-2010 közötti időszakban Hajdú-Bihar Megyében bekövetkezett személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek alakulását, különös tekintettel az ittas vezetéssel kapcsolatban bekövetkezett balesetekre, valamint egy kérdőíves felmérést elvégezve szerettem volna feltárni az alkoholfogyasztás, az ittas vezetés és az ittasan okozott balesetek közötti összefüggéseket.

Tíz év baleseti adatainak elemzése során megállapítottam, hogy a baleseteket leggyakrabban a következő (emberi) tényezők okozzák: sebességtúllépés, kanyarodási szabályok megsértése, elsőbbségi jog meg nem adása. Egyértelműen kiderült, hogy ez a három szabálytalanság felelős a bekövetkezett személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek mintegy háromnegyedéért.

Az ittas állapot miatt bekövetkezett tragédiák számának alakulását külön fejezetben vizsgáltam. Bár hazánkban tilos a legkisebb mértékű alkohol elfogyasztása után közúti forgalomban járművezetőként részt venni, az ittasan okozott balesetek aránya évről évre 10-15% körül mozog.

Elvégeztem egy felmérést, mely az ittas vezetés arányát rendeltetett megbecsülni. A vizsgálati program összeállítását, a kérdőív szerkesztését, összesítését, feldolgozását és kiértékelést is magam végeztem. A kutatás eredménye alapján a megkérdezettek kb. 17 %-a ült már be alkoholos befolyásoltság alatt gépjárműbe vezetőként. Ez megközelíti az ittasan okozott balesetek arányát.

Mivel az utóbbi években csökkent a gépjárműeladások száma és az értékesített üzemanyagok mennyisége, megpróbáltam igazolni, hogy ennek hatására is csökkent a balesetek száma. Bár az egy időben az utakon tartózkodók száma kevesebb, mint a válság

előtt, kimutatható összefüggés csak a benzinüzemű személygépkocsik üzemanyag fogyasztásának mérséklődése és a balesetek számának csökkenése között állapítható meg.

A rendőrség baleset-megelőzési tevékenységét a Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottság munkásságán keresztül igyekeztem részletesen bemutatni. Úgy vélem, az ő prevenciós tevékenységük, oktató-nevelő munkájuk kiemelkedően fontos ahhoz, hogy a felnövekvő generációk közlekedési kultúrája jobb lehessen, mint az utakon napjainkban közlekedő gépjárművezetőké.

Összességében kijelenthető, hogy a közlekedésbiztonság érdekében mi, emberek tehetjük a legtöbbet azzal, ha felelősségteljes, higgadt, szabálykövető magatartást tanúsítunk közúti közlekedésünk során.

Road traffic accidents with personal injuries in Hajdú-Bihar County

Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek alakulása Hajdú-Bihar Megyében

When selecting the theme of my publication double purpose guided me, and that was the following.

I tried to examine the actual situation of road traffic accidents in Hajdú-Bihar County between 2000 – 2010, especially those which caused by drunk driving. In connection with the above one I planned a Questionnaire Survey to find the reasons between the habit of drinking alcohol and traffic accidents.

After analyzing ten years data I found that the most common reasons for traffic accidents, which also comes from human facts the following: overspeed, turning rules violation, failure to yield right of way. These three factors are responsible for the three-quarters of total occurring traffic accidents.

I analyzed the drunk driving caused accident in a separate section. The rate of accidents caused by drunk 15% from year to year, although zero tolerancy rules the Hungarian legal system in connection with drunk driving.

I tried to carry out measuring the estimated rate of accidents from drunk driving. I've done myself the development of the program, editing the questionnaire, a summary, processing and also the evaluation. The pattern showed that 17% of the surveyed had been sitting in the vehicle after drinking alcohol. As we can see this is similar to the number of accidents.

I have tried to prove that the lower quantity of fuel and vehicles sold last years, can affect the number of road traffic accidents. Although the road users are less than before the financial crisis, the research only shown relationship between road traffic accidents and decreasing number of petrol fuelled vehicles.

I tried to present the hungarian police activity in relation to accident prevention, with the help of Hajdú-Bihar County Police Department. This department's traffic accident prevention committee has an excellent prevention activity, instructor and tutor system operating as expected, which can help to manage the next generations road traffic culture than the nowadays drivers.

Summarizing the research's result I realized that we can do as much as we can for road safety, if we understand the importance of responsible, calm, regular driving on the roads.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	1.
2. Témaválasztás indoklása	2.
3. Hajdú-Bihar Megye közlekedési és baleseti képe	3.
3.1.Hajdú-Bihar Megye közlekedési adottságai	4.
3.2.Hajdú-Bihar Megye baleseti adatainak értékelése 2000-2010. között	6.
3.3.Az ittas vezetéssel összefüggő balesetek alakulása	14.
3.4.Az ittassági kérdőívvel kapcsolatos felmérés megállapításai	18.
3.5.A benzinár emelkedésének hatása a balesetek számára	22.
4. A rendőrség baleset-megelőzési tevékenysége	25.
5. Következtetések, javaslatok	35.
6. Összefoglalás	38.

Táblázatok jegyzéke

- 1. számú melléklet Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek 1991-2010
- 2.1. számú melléklet Balesetek okainak megoszlása
- 2.2. számú melléklet Balesetek okozóinak megoszlása
- 2.3. számú melléklet Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek számának alakulása
- 2.5. számú melléklet Külföldi okozók aránya a balesetek számához képest
- 2.6. számú melléklet Ittasan okozott balesetek száma az összes baleset számához képest
- 2.7. számú melléklet A közúti közlekedési balesetek okainak megoszlása
- 2.8. számú melléklet A közúti közlekedési balesetek okozóinak megoszlása
- 3. számú melléklet Vizsgálati program
- 4. számú melléklet Kérdőív
- 5. számú melléklet A kérdőíves felmérésben részt vevők megoszlása
- 6/1. számú melléklet A feldolgozott kérdőíveket összesítő statisztikai tábla 2/1. része
- 6/2. számú melléklet A feldolgozott kérdőíveket összesítő statisztikai tábla 2/2. része
- 7.1. számú melléklet Az alkoholt fogyasztó kitöltők aránya
- 7.2. számú melléklet Ittasan kerékpározók aránya
- 7.3. számú melléklet Ittas gépjárművezetők aránya
- 7.4. számú melléklet Ittas járművezető személy mögé utasként beülők aránya
- 7.5. számú melléklet A bulisofőr szolgáltatásokat korábban már ismerők aránya
- 7.6. számú melléklet A bulisofőr szolgáltatásokat igénybe venni szándékozók aránya
- 8.1. számú melléklet Az üzemanyag fogyasztás alakulása 2008-2011. között
- 8.2. számú melléklet Az értékesített üzemanyagok mennyisége, a forgalomba helyezett új gépjárművek és a balesetek számának alakulása 2008 – 2011 között

1. BEVEZETÉS

Mindannyian közlekedünk. Lehetünk gépjárművezetők vagy kerékpárosok, gyalogosok vagy tömegközlekedési eszköz utasai, de valamilyen formában naponta részt veszünk a közúti közlekedés forgatagában.

E tevékenységünk során nap, mint nap tapasztaljuk, hogy a forgalom növekedése mellett – valószínűleg részben annak hatására – igencsak megromlott a gépjárművezetők közlekedési morálja. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy jelentős számú személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset történik. Ezt a feltevést a jogszabályi háttér és a részletes baleseti adatok kölcsönhatásán keresztül szeretném megvizsgálni.

Számos baleset az ittas vezetés miatt következik be, melyekről a sajtó rendszeresen beszámol. Úgy gondolom, az ilyen jellegű nemkívánatos események száma az ittas vezetők számának csökkentésével mérsékelhető. Feltevésemet kérdőíves felmérés megvalósításával és elemzésével kívánom igazolni.

Kiemelkedő jelentőségű, a balesetek számát csökkentő tényezőnek tartom a benzinár emelkedését. Ezt a feltételezést a sajtóban megjelenő információkra alapozom, mely szerint a gépjármű eladások száma csökkent, és az emberek egyre kevesebb üzemanyagot tankolnak. Könnyen beláthatjuk, ennek az lehet a közvetlen következménye, hogy kevesebb autó közlekedik az utakon, mely közvetve a balesetek számának csökkenését vonja maga után. Ezt a hipotézist konkrét számadatok vizsgálatával kívánom igazolni.

A közlekedési morál javítása, azon keresztül a balesetek számának csökkentése a rendőrség közlekedésbiztonsági feladataival foglalkozó egységeinek egyik alapvető törekvése. Úgy vélem, hogy csupán utólagos, szankcionáló intézkedésekkel nem lehet ezt a feladatot elégségesen teljesíteni. Az emberek jobbá nevelése legalább olyan fontos lehet ebben a kérdésben, mint a büntetések kiszabása.

2. TÉMAVÁLASZTÁS INDOKLÁSA

A személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek elemzését elsősorban aktualitása miatt tartom fontosnak. A sajtóban megjelenő híradások napi rendszerességgel számolnak be súlyos vagy akár halálos kimenetelű közlekedési balesetokról. A tudósítások kerékpárral, motorkerékpárral, személy- és tehergépjárművel, autóbusszal vagy egyéb járművekkel közlekedők végzetes baleseteiről szólnak, a rendőrségi szóvivők naponta nyilatkoznak a tragikus eseményekről.

Hajdú-Bihar Megyét nemcsak azért választottam vizsgálódásom helyszínének, mert lakóhelyem, Mikepércs község itt található, hanem a Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottsághoz (MBB) fűződő személyes kapcsolatom miatt is.

Négy évvel ezelőtt, 2007-ben kért fel egyik ismerősöm, hogy a júliusban megrendezésre kerülő debreceni Campus Fesztiválon segítsen a civil sátrak egyikében tevékenykedő MBB munkáját. Mivel a józan közlekedés népszerűsítését tűzték ki célul, szívesen csatlakoztam a civil ruhában kampányoló rendőrökhöz.

Az itt eltöltött napok során igyekeztünk a fesztiválon részt vevő fiatalok többségét megállítani, megszólítani, a felelősségteljes – alkoholmentes – közlekedésre buzdítani. Megismertettük velük a „Charta a józan közlekedésért” elnevezésű programot, melyhez egyetlen aláírással a legtöbben formálisan csatlakoztak is.

2007-ben a Fesztivál Debrecen külterületén, a 471-es számú út mentén található Vekeri-tó partján került megrendezésre. A fiatalok vagy saját gépjárművükkel, vagy a szervezők által indított ingyenes autóbusz járatokkal érkeztek a helyszínre. Mivel igen nagy számban voltak azok, akik saját autóikat vezetve indultak haza a koncertekről, nagyon is indokolt volt figyelmüket a józan közlekedésre felhívni. A propagandamunkát a délutáni órákban végeztük, amikor a fiatalok még nem fogyasztottak alkoholt, többségüket még érkezésükkor igyekeztünk megszólítani.

Ez az ittaság elleni kampány fokozott közúti ellenőrzéssel lett egybekötve, a fesztiválról kerékpárral vagy gépjárművel távozókat a rendőrség megszondáztatta. Meglepően jó eredményt értünk el erőfeszítéseinkkel, hiszen ez volt az első olyan, több ezer főt befogadó rendezvény, amiről egyetlen résztvevő sem távozott ittas vezetőként.

Mivel a program sikeréről valamennyi helyi média tudósított, és a fiatalok körében igen népszerűnek tűntek ide kapcsolódó programjaink (részegséget szimuláló szemüveg kipróbálása, tesztlapok kitöltése, stb.), az MBB 2007 óta állandó résztvevője a fesztiválnak.

Az önkéntes munkát nagyon élveztem, azóta is minden évben a fiatal rendőrökkel tartok. A számtalan rövid, jó hangulatú beszélgetés során rengeteg fiatal tudunk megszólítani. Erőfeszítéseink igen hasznosnak és tanulságosnak bizonyultak, hiszen nem korlátozódtak kizárólag a fiatalok meggyőzésére, hanem mi is meghallgattuk az ő gondolataikat, elképzeléseiket, problémáikat. Többek szakmai tanácsot kértek és kaptak konkrét ügyeikkel kapcsolatban a rendőrség munkatársaitól.

Ha arra gondolok, hogy az elmúlt négy év során megszólított több ezer emberből csupán egyetlen egyet sikerült jobb belátásra bírni, az ittas vezetéstől eltántorítani és ezzel esetleg az életét megmenteni, a jó hangulatban telt munkát nem végeztük hiába.

3. HAJDÚ-BIHAR MEGYE KÖZLEKEDÉSI ÉS BALESETI KÉPE

3.1. Hajdú-Bihar Megye közlekedési adottságai

Hajdú-Bihar Megye közlekedésbiztonsági helyzetét alapvetően földrajzi fekvése, közúthálózatának rendszere, a gazdasági folyamatokban betöltött szerepe, az infrastruktúra színvonala és a közlekedők személye határozza meg.

Hajdú-Bihar Megye a keleti régió gazdasági, kulturális és idegenforgalmi centruma, emellett fontos közvetítő a keleti és nyugati nemzetközi kapcsolatokban. A tranzitszerep meghatározó a közúti és vasúti közlekedésben egyaránt. Közúti határátkelők Románia felé Ártándon, Létavértesen és Nyírábrányban találhatók.

Megyénkbe közúton a 4-es, 33-as, 35-ös, 36-os, 42-es, 47-es, 48-as és a 471-es számú főközlekedési útvonalakon, valamint az M3-as és az M35-ös autópályán lehet eljutni. A megyében több mint 10.000 km-nyi közút található, melyből 1500 km-nyi a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő útszakasz, míg a többi út kezeléséért a helyi önkormányzatok felelősek. A közúti és vasúti szintbeli kereszteződések száma a megyében 333, amelyből 130 kereszteződés sorompóval biztosított.

Az utak, útvonalak jelentős része városokon, falvakon át vezet. Mivel az elkerülő utak száma igen kevés, a helyi közlekedők és a jelentős átmenő forgalom keveredéséből zsúfoltság adódik. Ezt a problémát egyedül a 4-es főúton sikerült eddig megoldani, de a megyeszékhelyet ez az útvonal sem kerüli ki jelenleg. Útvonalainkon a járműforgalom rendkívül heterogén – így gyakori jelenség a lovas fogat, kerékpár, kamion –, mely egyre növekvő veszélyt jelent a közlekedésbiztonságra.

Az utak és az útburkolatok állapota rossz, nem a jelenlegi forgalom nagyságához tervezett. Bár az utóbbi néhány évben javult a főutak burkolata – 35, 33, 47, 42 sz. főút – a legforgalmasabb úton, a 4-es számú főúton továbbra is kaotikus állapotok uralkodnak. Legrosszabb állapotban a 471-es számú főút van, az út vonalvezetése, szélessége, minősége miatt itt jelentős számú közlekedési baleset következett be. Indokolt lenne mielőbbi felújítása, hiszen mindössze sebességkorlátozó táblákkal nem lehet a baleseteket hatékonyan megelőzni.

Az utak mentén túl sok a közlekedési jelzés (gyakran egy-egy oszlopra akár három jelzőtáblát is rögzítenek, és nem ritka, hogy egymás mellé az ilyen zsúfolt oszlopokból több is felállításra kerül), így a valóban lényeges információk nem mindig kapnak megfelelő figyelmet. További probléma, hogy jelentős számban vannak nem látható, vagy kevésbé észlelhető jelzőtáblák (pl. lombok takarják, nem belátható helyen vannak). Ezen problémák megoldása nem a rendőrség, hanem az út kezelőjének feladatkörébe tartozik. A rendőrség – elősegítve az útkezelők munkáját – tavaly indított egy olyan kezdeményezést, melynek keretében az állampolgárok telefonon vagy e-mailen jelenthették azokat a közlekedési jelzőtáblákat, amelyeket a fenti kritériumok alapján nem tartanak megfelelőnek. Mint ahogy a magyarokra jellemző, annak ellenére, hogy nap, mint nap bosszankodunk az ilyen jelzőtáblák miatt, bejelentés alig-alig érkezett.

Országos tapasztalat, hogy a közlekedésben résztvevők között indokolatlanul magas a tolakodó, agresszív, a szabályokat semmibe vevő vezetők aránya.

A fentieket figyelembe véve meg kell jegyezni, hogy a rendőrség balesetmegelőzési tevékenysége igen nehéz feladat. A megye útjain közlekedő járművek számát sem ismerjük pontosan, hiszen a helyi lakosokon kívül az ország bármelyik állampolgára, sőt számtalan külföldi rója nálunk a kilométereket naponta. A forgalom nagyságának becslésére szolgál az úgynevezett forgalomszámlálás, de nagyon költséges lenne az összes jelentősebb útvonalon több, egymástól a forgalom intenzitása tekintetében eltérő alkalommal vizsgálatokat végezni, így pontos adatok nem állnak rendelkezésünkre.

Tekintettel az utak és a közlekedők sokféleségére, a közúti közlekedési balesetek bekövetkezésének is többféle oka ismert. A következő fejezetben ezeket szeretném részletesen bemutatni.

3.2. A megye baleseti adatainak értékelése 2000-2010. között

Magyarország közlekedéspolitikai koncepciójának két kiemelten fontos kérdése: a közúti balesetek és halálos áldozatok számának 30 %-os csökkentése 2010-ig, valamint a közúti balesetek és halálos áldozatok számának 50 %-os csökkentése 2015-ig (*Magyar közlekedéspolitika 2003-2015*). Az előirányzott mutatószámok eléréséhez a rendőrségnek ma már olyan jogszabályok állnak rendelkezésére, melyek megfelelően képesek szankcionálni a tetten ért közlekedési szabálytalanságokat.

Közös társadalmi érdekünk, hogy országunk útjain minél kevesebb személyi sérüléssel járó közlekedési baleset történjen. Ezt a felismerést országunk mindenkori vezetői is fontosnak tartják, így az Országos Rendőr-főkapitányság – Országos Balesetmegelőzési Bizottság számára az ilyen jellegű események csökkentését határozták meg.

A hatóságok 1963 óta gyűjtik és rendszerezik a közúti közlekedési balesetekkel kapcsolatos információkat (*1. számú melléklet*). Ez az adatgyűjtés, valamint az ezt követő elemző-értékelő munka nélkülözhetetlen ahhoz, hogy hatékony baleset-megelőzési tevékenységet tudjanak végezni. Az 1963-1967-ig terjedő időszak adatait a rendőrség nem tartja hitelesnek, mert ekkor még nem voltak olyan egységesen felállított szabályok, melyek alapján a megye minden területén azonos feltételekkel készíthették volna a feljegyzéseket, kimutatásokat.

Hajdú-Bihar Megye személyi sérüléses közúti közlekedési baleseteinek adatai a Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályán belül működő Balesetmegelőzési és Vizsgálati Alosztály által kerülnek begyűjtésre és összesítésre. Az Alosztály széleskörű munkásságát, a Megyei Balesetmegelőzési Bizottság tevékenységében nyújtott szerepvállalását külön fejezetben kívánom bemutatni. A közlekedési balesetek számadatainak változását az ő baleset-megelőzési feladataikon keresztül szeretném szemléltetni, és egyben igazolni lelkes és fáradhatatlan munkájuk szükségességét.

A 2000-2010. közötti időszak személyi sérüléses közúti közlekedési baleseteire vonatkozó, a rendőrségtől kapott nyilvános adatokat úgy rendeztem táblázatba, hogy abból ne csak a balesetek illetve sérültek számának változása, hanem a baleseteket előidéző okoknak (*2.1 számú melléklet*) és a balesetek okozóinak (*2.2 számú melléklet*) megoszlása

is világosan áttekinthető, vizsgálható legyen. Figyelmemet azért fordítom kizárólag a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek alakulására, mert az egyéb, csak anyagi kárral járó balesetekről nincs teljes körű, hivatalos nyilvántartás. Ennek az az egyszerű oka, hogy az állampolgárok sem a rendőrség, sem a biztosító társaságok felé nem kötelesek az ilyen jellegű eseményeket jelenteni.

A közúti közlekedési balesetek számának csökkentésére két hatékony eszköz áll a rendőrség rendelkezésére. Az egyik a jogszabályi háttér, amelynek segítségével a már elkövetett és tetten ért szabálysértőket sújtják, ezáltal jogkövető magatartásra sarkallva őket. A másik lehetőség a lakosság közlekedési moráljának javítása, az utakon közlekedők oktatása, nevelése. E két, egymástól elválaszthatatlan módszer együttes használata teremti meg a lehetőséget arra, hogy az országútjaink közúti forgalmában részt vevők közlekedési kultúrája pozitív irányba változzon.

A közlekedési baleseteket előidéző tényezők sokfélék, a korábban bemutatott környezeti tényezők (az utak rossz minősége, túl sok vagy nem észlelhető közlekedési jelzőtábla, stb.) mellett az emberi tényező szerepe igen jelentős. A baleset-megelőzési tevékenység épp erre az emberi tényezőre koncentrálódik.

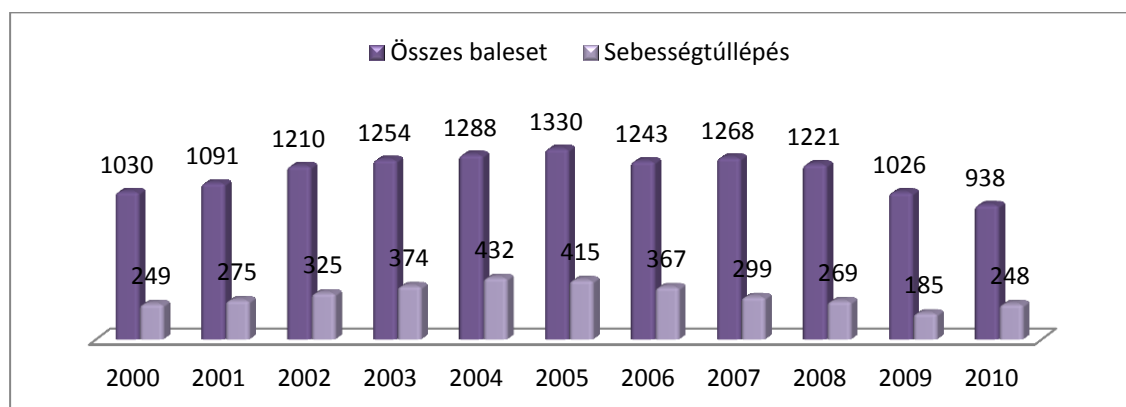
Ha megvizsgáljuk a 2000-2010 közötti időszakban bekövetkezett személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek számát (*2.3 számú melléklet*), akkor azt tapasztaljuk, hogy a 2000-2007 közötti időszakot kismértékű, folyamatos emelkedés jellemezte, míg az elmúlt 3 évben lassú, de egyértelműen kimutatható csökkenés tapasztalható.

A balesetek alakulását abból a szempontból is vizsgálhatjuk, hogy hányan sérültek meg a bekövetkezett nemkívánatos események során. A sérültek számát, a sérülések súlyosságát a *2.4 számú melléklet* részletezi. Ha az adatokat összevetjük az előző táblázat adataival azt tapasztaljuk, hogy a sérültek számának alakulása azonos módon változik a balesetek számának alakulásával. Ebből következik, hogy a személyi sérülések számának további csökkenése a balesetek számának csökkentésével érhető el.

A rendelkezésre álló adatok alapján vizsgálhatjuk a balesetek okainak összetételét is (*2.1 számú melléklet*). A balesetek legnagyobb részét a következő három tényező idézi elő: a megengedett sebesség túllépése (*1. ábra*), a kanyarodási, irányváltoztatási szabályok

megsértése (2. ábra) és az elsőbbség meg nem adása (3. ábra). Ezekkel a baleseti okokkal kapcsolatban néhány gondolat erejéig részletesebben is foglalkoznék.

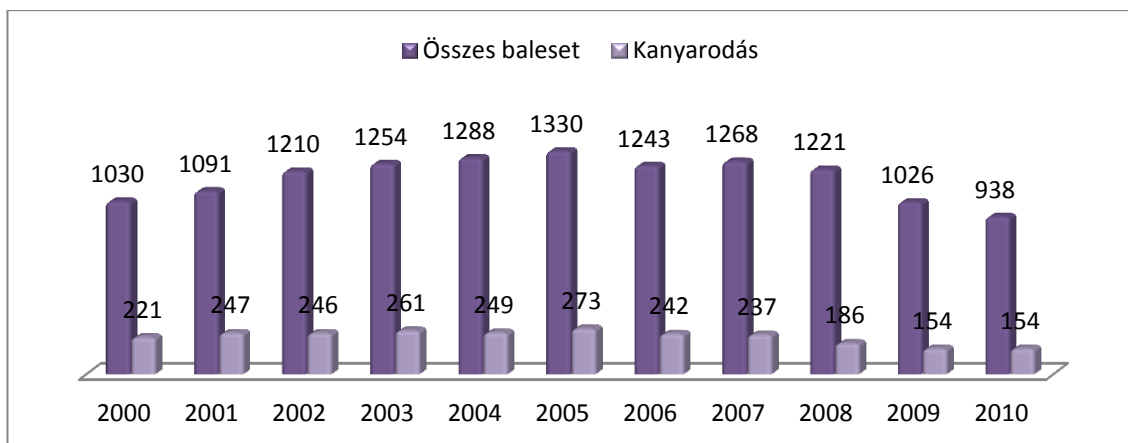
A sebességtúllépést hatékonyan megelőzni nem lehet. A jogszabály által meghatározott legnagyobb megengedett sebességről sokan csak úgy vélekednek, hogy „a KRESZ csak egy ajánlás”. Hasonló az általános megítélése az utak mentén kihelyezett sebességet korlátozó jelzőtábláknak is. A rendőrség egyetlen eszköze a megengedett sebességet túllépő közlekedőkkel szemben, hogy egyes útszakaszokon sebességmérő műszereket alkalmazva igyekszik tetten érni a gyorshajtókat, majd a jól látható, bizonyító erejű fényképekkel alátámasztott sebességtúllépésekről – az objektív felelősségnek megfelelően – bírságot szab ki a gépjármű tulajdonosára (üzembentartójára). Jellemző viszont, hogy a legnagyobb sebességrekordot felállító, nagy értékű és nagy teljesítményű gépjárművek vezetőit ez nem tartja vissza az újabb gyorshajtástól, mert az akár 300 ezer forintos közigazgatási bírság befizetése nem jelent valódi anyagi megterhelést számukra.



1. ábra: Sebességtúllépés miatt bekövetkezett közlekedési balesetek aránya

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

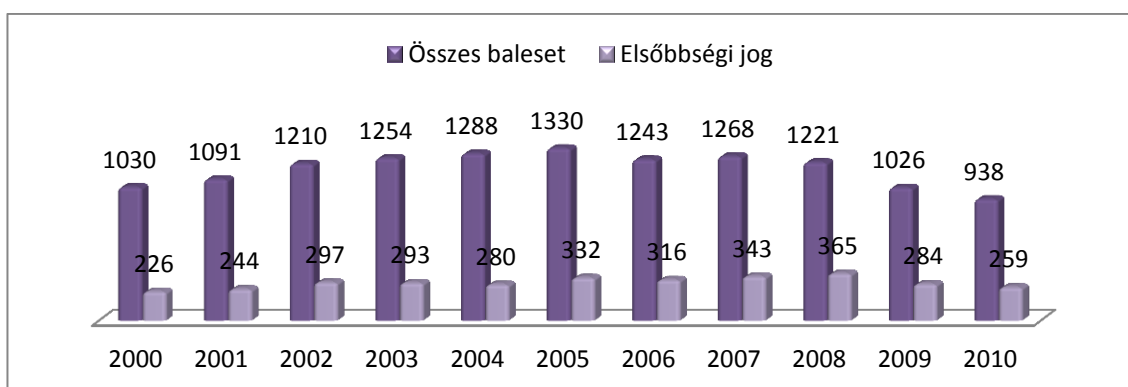
A kanyarodási szabályok megsértése többféle formában megvalósulhat, ilyenek például amikor a balra kanyarodó jármű nem ad elsőbbséget a szemből érkezőnek, vagy az irányjelzés elmulasztása, illetve a szabálytalan sávváltások, stb. Ezeket a szabályokat elsősorban azért nem tartják be a járművezetők, mert nincsenek tisztában azzal, hogy az adott közlekedési szituációban hogyan kell viselkedni. A másik jellemző ok az, hogy a magukat dinamikusabbnak tartó vezetők úgy gondolják, hogy a náluk higgadtabb közlekedők úgyis rájönnek a szándékaikra, hiszen azok egyértelműen látszanak (pl. irányjelzés nélküli sávváltásnál).



2. ábra: Kanyarodási szabályok megsértése miatt bekövetkezett balesetek aránya

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

Az elsőbbségi szabályok megsértéséből bekövetkezett balesetek egy kis odafigyeléssel, körültekintéssel, higgadtabb magatartással el lehetne kerülni. Sajnálatos tény, hogy Hajdú-Bihar megye forgalmas és baleseti szempontból kockázatos kereszteződéseinek többségénél nem működik forgalomirányító fényjelző készülék, vagy ha van is, az éjszakai órákban ezeket ki is kapcsolják, megnövelve ezzel a balesetek bekövetkezésének lehetőségét. Néhány forgalmasabb csomópontban akár körforgalom építésével is egyszerűbbé, biztonságosabbá válhatna a közlekedés.



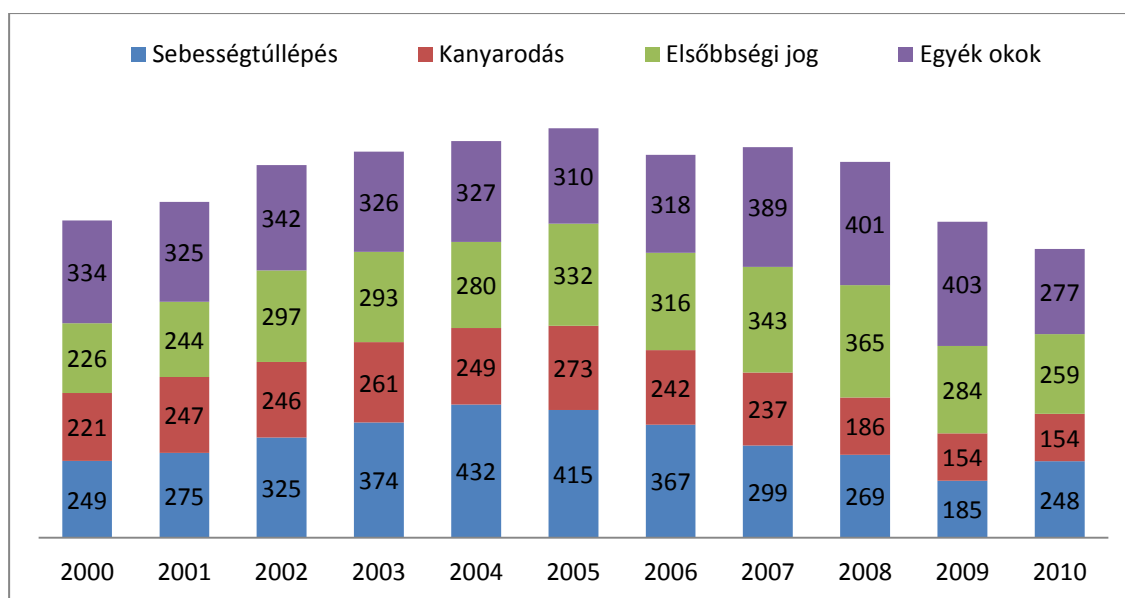
3. ábra: Az elsőbbség meg nem adása miatt bekövetkezett balesetek aránya

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

A számadatokat vizsgálva azt tapasztaljuk, hogy az elmúlt években kis mértékben csökkent az elsőbbségi szabályok megsértése miatt bekövetkezett közúti közlekedési balesetek száma. Ennek egyik oka az lehet, hogy a sárga és piros fényjelzésen áthaladó gép-

járművek tulajdonosaira (üzembentartóira) tettenérés esetén magas összegű közigazgatási bírságot szabnak ki, mely kissé megfőkezni látszik az ilyen jellegű szabálytalanságokat.

Az előző ábrákat megvizsgálva azt tapasztaljuk, hogy a kiemelt három leggyakoribb ok következtében bekövetkezett közlekedési balesetek aránya külön-külön is jelentős a közlekedési balesetek számához képest. Egyetlen ábrában szemléltetve jól látható, hogy ezek a balesetek az összes baleset számán belül valóban jelentős hányadot képviselnek (4. ábra).



4. ábra: A közlekedési balesetek fő okainak aránya

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

A rendőrség korábban, a közlekedési szabályok be nem tartása esetén bírságot és feljelentéssel büntette a tetten ért elkövetőket, emellett 2001. január 01-től az úgynevezett előéleti pontrendszer keretében büntetőpontokkal is szankcionálja a KRESZ-ben felsorolt szabálytalanságokat. A pontrendszer bevezetése némiképp javított a közlekedési morálon, de mivel 2 éven belül viszonylag kevesen szerezték meg a vezetői engedély bevonásához szükséges 18 büntetőpontot, hosszú távon nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Ennek ellentételezésére a pontgyűjtési periódust 2 évről 3 évre módosították (A közúti közlekedési előéleti pontrendszerről szóló 2000. évi CXXVIII. tv. szerint).

Nehéz volt azokat az elkövetőket számon kérni, akiket a rendőrség nem tudott a helyszínen megállítani (pl. sebességtúllépés miatt), hiszen a kiküldött megkeresésre gyakran érkezett vissza a következő nyilatkozat: „a gépjárművem egy közeli hozzátartozóm vezette, akit nem kívánok megnevezni, mert a törvény értelmében nem vagyok köteles terhelő vallomást tenni rá”. Ezt megelégtelve megszületett az objektív felelősség fogalma, mely 2008-tól nem vizsgálja a szabálytalanságot elkövető jármű vezetőjének kilétét, minden nyilatkozatot mellőzve a gépjármű tulajdonosát (üzemben tartóját) bünteti a kihágásért. Az objektív felelősség fogalmát *A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 21 §* nevesíti.

Megvizsgálva a 2008 előtti és utáni időszakot kijelenthetjük, hogy a balesetek számának alakulása igen kedvezően alakult az objektív felelősség bevezetése óta. Míg 2007-ben 1.268 személyi sérüléses baleset történt Hajdú-Bihar Megye útjain, 2010-ben ez a szám csak 938 volt, ami 26%-os csökkenést jelent. A balesetek kimenetelének súlyosságát vizsgálva még kedvezőbb eredményt kapunk, hiszen míg a könnyű sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek csak 22%-kal csökkentek, a súlyos sérüléses közlekedési balesetek száma 26,3%-os, a halálos kimenetelű közlekedési balesetek száma pedig 36,5%-os javulást mutat.

Magyarország uniós csatlakozása nemcsak az Európához való tartozásunkat jelenti, hanem hazánk útjainak megnyitását is a tagállamok állampolgárai előtt. Térségünkben Románia uniós csatlakozása idézte elő a legnagyobb változást, mivel ez a román és bolgár vendégmunkások előtt megnyíló szabad utat jelentette. S minthogy a Dunántúlon a nyugatra tartó forgalomban történik a legtöbb baleset, addig a hazafelé tartó külföldiek megyénkben baleseteznek a legtöbbször.

Ez annak az eredménye, hogy a vendégmunkások a lehető leggyorsabban, a legkevesebb pihenővel szeretnének túljutni több ezer kilométeres útjukon és mire úti céljuk közelébe érnek, teljesen elfáradnak. Egy részük pedig nem a pihenést, hanem a kockázatot választja. Ezt igazolják a *2.5 számú melléklet* adatai, mely szerint a külföldi állampolgárok által Hajdú-Bihar Megye útjain okozott közúti közlekedési balesetek száma az utóbbi években kis mértékben nőtt, 4 és 6 százalék között mozgott.

A rendőrség különféle akciókkal próbálja megállásra és pihenésre ösztönözni ezeket a gépjárművezetőket. A leggyakrabban használt eszközük az úgynevezett ébresztőszolgálat, melynek keretében éjszaka megállítják a külföldi rendszámú gépjárműveket és pár perc levegőzés keretében felhívják figyelmüket a pihenés nélküli továbbutazás kockázataira. Természetesen arra nincs jogosultsága a rendőrségnek, hogy huzamosabb időre feltartóztassa ezeket a közlekedőket, így csak a gépjárművezetők saját belátásán múlik, hogy a néhány perces kényszermegállás után tesznek-e önként még egy ébresztő sétát a friss levegőn, megszállnak-e valahol éjszakára, vagy további pihenés nélkül folytatják útjukat. Amennyiben a Megyei Balesetmegelőzési Bizottság is részt vesz az akcióban, úgy – költségvetésük terhére – kávé, teát, vagy kávéval töltött csokoládét kínálnak a sofőröknek. Mivel a vendégmunkások tömegesen leginkább az ortodox ünnepekre utaznak haza családjaikhoz, a rendőrség ezekben az időszakokban több napos ébresztőszolgálatot tart, különös tekintettel a nemzetközi forgalommal érintett 42. és 47. számú főúton közlekedőkre.

Bár baleseti adatokkal nem alátámasztható, mégis említést érdemel a vezetési szokások változásának vizsgálata is. Míg korábban higgadtabb, megfontoltabb gépjárművezetők rótták az utakat, mára – főleg a fiatalabb korosztálynak köszönhetően – egyre agresszívvabb vezetési stílus jellemzi a közúti közlekedők nagytöbbségét. Folyamatosan változik a járművezetők átlagéletkora is. A gondot nem csak azok az épphogy nagykorú vezetők okozzák, akik ajándékba kapják a nagy értékű, nagy teljesítményű autóikat, és nyilvánvalóan tapasztalattal, rutinnal még nem rendelkeznek.

Amíg néhány évtizede még nem ritka volt a 60 év feletti sofőr, addig mára egyre több nyugdíjas korú – esetenként egészségügyileg vagy szellemileg járművezetésre már alkalmatlan – járművezetővel találkozhatunk az utakon. Az idősebbekre jellemző higgadtabb és nyugodtabb vezetési stílus egyik oldalról előny, a másik oldalról viszont hátrány. A túl lassú tempó irritálja a dinamikusabban közlekedőket, ami veszélyes szituációkat eredményez. Kijelenthető, hogy mind a gyorshajtas, mind a túlzottan lassú vezetői magatartás balesetveszélyes, főként akkor, ha az utakon ez a két eltérő stílusú vezető találkozik.

A baleseti okok megoszlását vizsgálva egyértelműen kitűnik, hogy a balesetek többségének bekövetkezéséért az emberi tényező a felelős. Kijelenthetjük tehát, hogy a megfelelően végzett elemző tevékenységre, valamint az adatok értékelése utáni szervezett bale-

set-megelőzési munkára igenis szükség van ahhoz, hogy a balesetek fő okaként jelentkező emberi hibatényezőt csökkentsük.

A rendőri baleset-megelőzés legfőbb célja, hogy a rendelkezésre álló személyi, anyagi és tárgyi-technikai eszközeivel évről évre hozzájáruljon ahhoz az összetársadalmi tevékenységhez, mely arra irányul, hogy Magyarországon tovább csökkenjen a közúti közlekedési balesetek, valamint az abban életüket veszített személyek száma.

3.3. Az ittas vezetéssel összefüggő balesetek alakulása

Az Európai Unióban az alkoholos befolyásoltság alatti gépjárművezetésnek kétféle megítélése létezik. „Köztudott, hogy a vezetéshez megengedett véralkoholszint, az ittas járművezetés jogszabályi meghatározása és az alkalmazott szankciók országoként eltérnek, az egyes tagállamok ezt saját jogrendjükben szabályozzák. Valahol egy-két sör még belefér, máshol a szeszesital-fogyasztás általánosan tilos.” (Közlekedésbiztonság, 2011/2. szám, 33.) Magyarország az utóbbi kategóriába tartozik, országunkban tilos a legkisebb mértékű alkohol elfogyasztása esetén a közúti forgalomban részt venni.

2008. január 20-án lépett hatályba az a jogszabályváltozás, mely a sajtóban zéró tolerancia elveként kapott rendkívül széles nyilvánosságot. A tévhitekkel szemben Magyarországon ezt megelőzően is tilos volt a legkisebb mértékű alkohol elfogyasztása esetén is járművel közúton közlekedni, de 2008-ig az enyhébb fokú ittasságot csak kisebb összegű pénzbírsággal sújtották. A 2008-tól 2011. július 01-ig terjedő időszakban az ittasság mértékétől függetlenül a helyszínen elvételre került a vezetői engedély. Ezeket a szabályokat a 2011 közepén életbe lépett változások módosították.

A jelenlegi jogi szabályozás az ittas vezetésnek két típusát különbözteti meg. Azt az ittassági fokot, amely a 0,50 milligramm/liter légalkohol vagy 0,8 ‰ véralkohol szintet meghaladja, bűncselekmény kategóriába sorolja. Ha az ittas vezetőt gépjárművel való közúti közlekedés alkalmával érik tetten, és az alkoholszint vizsgálata során bűncselekmény elkövetését állapítják meg, vezetői engedélyét a helyszínen elveszik, az előéleti pontrendszer keretében 11 büntetőponttal „jutalmaznak”, majd a továbbiakban 75.000 forinttól 73.000.000 forintig terjedő pénzbírsággal sújtják. Amennyiben a bűncselekmény kategória nem valósul meg, az ittasság mértékétől függően 150 ezer, 200 ezer vagy 300 ezer forint közigazgatási bírságot szabnak ki az elkövetővel szemben, valamint az előéleti pontrendszer nyilvántartásában 6 illetve 8 pont bejegyzésére kerül sor. Nem gépi meghajtású jármű esetén (kerékpár, lovaskocsi) a kiszabható bírság összege 30.000 vagy 60.000 forint, az ittasság mértékétől függően. A közigazgatási bírsággal sújtandó közúti közlekedési kihágásokat *A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 20 § (1) K pontja* szabályozza, a kiszabandó összegeket a törvény végrehajtási rendelete, *A közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések*

megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. számú Kormányrendelet határozza meg.

Az ittas vezetést a Büntető Törvénykönyv a következők szerint nevesíti:

”Járművezetés ittas vagy bódult állapotban

188. § (1) Aki szeszes italtól befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vasúti vagy légi járművet, valamint gépi meghajtású vízi járművet vagy úszó munkagépet, avagy közúton gépi meghajtású járművet vezet, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”

A jogszabály további minősített eseteket is megfogalmaz, melyek a következők:

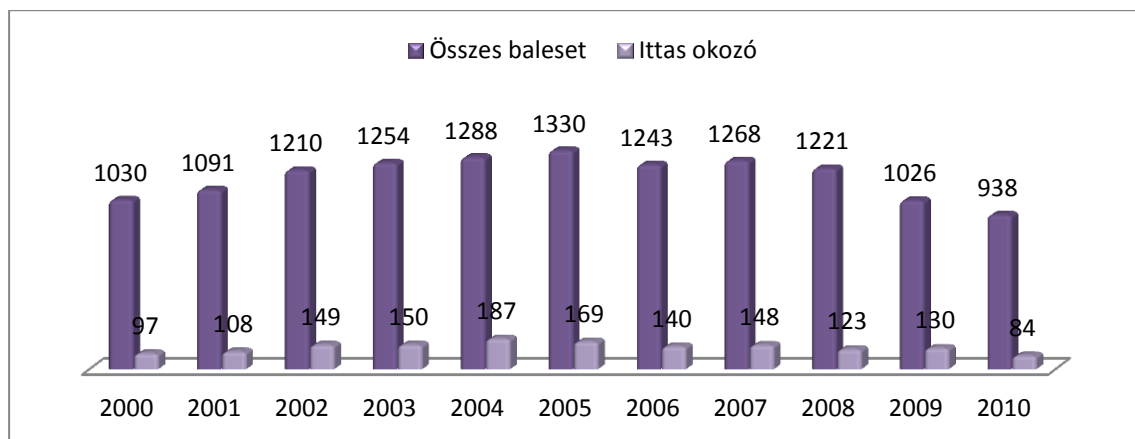
„188. § (2) A büntetés büntett miatt

- a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,*
- b) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást, vagy tömegszerencsétlenséget,*
- c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,*
- d) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.”*

Az igazságszolgáltatás ezt a büntetési tételt többnyire csak abban az esetben fogantatja, ha az ittas vezető súlyos vagy halálos kimenetelű személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetet idéz elő. Az ilyen súlyos balesetek okozóinak kivétel nélkül bíróság elé kell állniuk, az esetek többségében mégis felfüggesztett börtönbüntetésre ítélik őket.

A közelmúltban rendkívüli sajtónyilvánosságot kapott Stohl András büntetőügye, melyben a bíróság elmarasztaló ítéletének meghozatalában többek között az is szerepet játszhatott, hogy közéleti személyiség. Stohl András úgy okozott súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési balesetet, hogy a gépjárművezetés előtt alkoholt és kábítószer fogyasztott, melyért másodfokon letöltendő börtönbüntetést kapott. A jogalkalmazó az ítélelhozatala során valószínűleg azt a lehetőséget is figyelembe vette, hogy példát statuáló döntése az ittas vezetésre hajlamos egyéneknek az ilyen magatartástól való tartózkodását is eredményezheti.

Az ittasan okozott balesetek számát – az összes baleset számához viszonyítva – a 2.6 számú melléklet, valamint az 5. ábra szemlélteti. Ahogy az adatokból látszik, az ittasan okozott balesetek aránya évről évre változik (körülbelül 10-15% között alakul), de 2007 óta csökken.



5. ábra: Ittasan okozott balesetek aránya az összes baleset számához képest

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

Hasonlítsuk össze az 2.6 számú melléklet adatait úgy, hogy bázisévnek a bevezetést megelőző év, azaz 2007. adatait választjuk!

	2007	2008	2009	2010
Összes baleset	1268 db	1221 db	1026 db	938 db
Ittasan okozott baleset	148 db	123 db	130 db	84 db
Ittasság aránya	11,67 %	10,07 %	12,67 %	8,96 %
Bázisévhez képest	-	-16,89 %	-12,16 %	-43,24 %

A fenti adatok alapján egyértelműen kijelenthető, hogy a zéró tolerancia bevezetése óta – a megelőző évekhez képest – jóval kevesebb az ittasan okozott közúti közlekedési balesetek száma annak ellenére, hogy 2009-ben az összes baleset számához képest az ittasan okozott balesetek aránya kis mértékben nőtt.

A több-kevesebb mennyiségű alkoholfogyasztás minden korosztályban jellemző a magyar lakosságra, úgy férfiakra, mint nőkre. A nagyobb mennyiségben vagy gyakrabban alkoholt fogyasztók körét két fajsúlyos ok alapján kategóriákba sorolhatjuk.

Az egyik csoportot azok a fiatalok alkotják, akik a hétvégi szórakozásukat nem képesek alkohol nélkül élvezni, így rendszeresen, valahányszor kimozdulnak otthonról, alkoholt fogyasztanak.

A másik, szintén népes csoportot azok alkotják, akik az életüket kilátástalannak tartják, és csak az alkohol befolyása alatt képesek valamelyest újra embernek érezni magukat. A fokozott mértékű és/vagy rendszeres alkoholfogyasztás az ő esetükben tekinthető deviáns magatartásnak, melynek kialakulásában számos társadalmi, gazdasági és szociális tényező állhat. Esetükben az ittas vezetés visszaszorítása azzal válna elérhetővé, ha az alkoholizmusuk kiváltó okát tudná a társadalom megszüntetni. Ez nyilvánvalóan nem a rendőrség hatáskörébe tartozik.

Természetesen nem sorolható mindenki ebbe a két kategóriába, hiszen akadnak olyanok is, akik alkalmanként és/vagy mértékkel fogyasztanak alkoholt, és nem ritkák azok a személyek, akik egyáltalán nem élnek vele.

Bennünk, emberekben talán az a legcsodálatosabb, hogy ahányan vagyunk, annyi félek vagyunk. Ennek megfelelően viszont eltérő a felelősségtudatunk is. Szép számban vannak közöttünk törvénytisztelő, felelősségteljes állampolgárok, akik alkoholfogyasztás után legfeljebb gyalogsként közlekednek, tömegközlekedési eszközzel vagy taxival térnek haza. Akadnak viszont olyanok is, akik az ittasságukon felbátorodva, a következményekre fittyet hányva bármit megtesznek, pl. kerékpárral vagy gépjárművel közlekednek.

3.4. Az ittassági kérdőívvel kapcsolatos felmérésem megállapításai

Dolgozatom témaválasztásakor célul tűztem ki, hogy az alkoholfogyasztási szokások, valamint az alkoholos befolyásoltság alatti közlekedési szokások összefüggéseiről – általam összeállított vizsgálati program keretében – kérdőíves felmérést végezzek. A kérdőív összeállítását, az adatok összesítését és értékelését saját magam végeztem. A megkeresett személyek közül csak igen kevesen adtak elutasító választ, 191-en pedig szívesen válaszoltak a feltett kérdésekre. A felmérés vizsgálati programját az 3. számú melléklet tartalmazza. A kérdőív mintáját a 4. számú melléklet, a válaszadók megoszlását az 5. számú melléklet szemlélteti. A kérdőív valamennyi pontját feldolgozó statisztikai táblát a 6/1. és 6/2. számú melléklet, míg a konkrét kérdésekre érkezett válaszok megoszlását a 7.1. - 7.6. számú mellékletek tartalmazzák.

A kérdőívek feldolgozásánál – ahogyan a vizsgálati programban is meghatároztam – először a szükséges darabszám meglétét ellenőriztem, majd azt, hogy valamennyi kérdésre feleltek-e a válaszadók. A begyűjtött 191 darab kérdőív közül mindössze 2 darab kitöltése volt hiányos (ezek adatait nem vettem figyelembe), a többi megfelelőnek bizonyult.

Az adatok összesítésére olyan táblázatot szerkesztettem és nyomtattam ki, melynek minden rovatába lehetőségem volt akár 200 egyértelmű jelzés tételére. A kézi összesítéshez használt táblázat felosztása megegyezik a véglegesen elkészült statisztikai tábláéval (6/1. és 6/2. számú melléklet). A feldolgozás során egyenként vettem sorra a kérdőíveket, majd a rajtuk szereplő nyilatkozatoknak megfelelően egy-egy rovást húztam a táblázat megfelelő rovatába. Például, ha a kitöltő arra a kérdésre, hogy kerékpározott-e ittasan, igen választ adott, behúztam az igen oszlop minden olyan rovatába egy rovást, amelyek a személyi adatainak megfelelő sorban voltak. Amikor valamennyi kérdőívet sorra vettem, az összesítő táblázat adatait összeszámoltam, soronként és oszloponként ellenőriztem, a végleges számadatokat – statisztikai sorokat képezve – statisztikai táblában rögzítettem.

Az adatok összesítése után megállapítást nyert, hogy a megkérdezettek 84,13%-a nem zárkózik el teljesen az alkoholfogyasztástól (7.1 számú melléklet). Ez a szám a férfiak 95,24%-os és a nők 75,24%-os igenlő válaszaiból áll össze. Megállapíthatjuk, hogy az alkoholfogyasztás – a megkérdezettek körében – nagyobb mértékben jellemzi a férfiakat, mint a nőket. Tovább vizsgálva az első kérdésre adott válaszokat legérdekesebb észrevétel

az lehet, hogy a vezetői engedéllyel rendelkezők közül 89,31 %, azzal nem rendelkezők köréből csupán 56,67% fogyaszt valamilyen rendszerességgel alkoholt. Mivel az alkohol-fogyasztók összességének a megkérdezettek teljes létszámához mérten igen nagy az aránya, itt kiugró értékeket nem találunk.

Az ittas kerékpározással kapcsolatos kérdésre (7.2 számú melléklet) a válaszadók 1/3-a, 63 személy felelt igennel és az átlagtól magasabb arányban voltak közöttük a diplomával rendelkezők. Az adatok ilyen jellegű megoszlása alátámasztja a feltevést, hogy a baleset-megelőzés folyamán kiemelt figyelmet kell szánni a felnőtt fiatalok józan közlekedés irányába való terelésének. Szintén magasabb arányt tapasztalunk a középvezetők körében, ami feltehetőleg iskolai végzettségükből adódó egybeesés lehet. Kiugró, 58,33%-os arányban adtak igenlő választ az ittas kerékpározással kapcsolatos kérdésre a községben élők. Ennek feltételezhetően az lehet az oka, hogy a községek többségében nincs állandó rendőri jelenlét, így ott ritkán érik tetten a szabálysértő ittas kerékpárosokat. A munkanélküliek 77,78-os arányát talán szociális és anyagi problémák együttes meglétére vezethetjük vissza, mindenesetre ez az igen magas érték nagyon elkésztő, tekintettel arra, hogy a legveszélyeztetetebb közúti közlekedők épp a kerékpárosok.

A harmadik kérdésben arról kívántam nyilatkoztatni az embereket, hogy vezettek-e gépjárművet közúti forgalomban úgy, hogy alkoholos befolyásoltság alatt álltak (7.3 számú melléklet). Az adott válaszok jól tükrözik az ittasan okozott balesetek arányának alakulását. Ami a balesetek esetében 10-15% közötti érték volt, a kérdőívet kitöltők válaszainak megoszlása szerint 17,46%. Mivel a két érték közötti különbség nem számottevő, kijelenthetjük, hogy a gépjárművezetők hasonló arányban szenvednek ittasságukból adódóan balesetet, mint ahány százalékuk ittasan ül volán mögé. Ez a megállapítás tanulságul szolgálhatna minden ittasan közlekedőnek. Véleményem szerint a rendőrség is készíthetne – természetesen sokkal szélesebb körben – ilyen felméréseket, majd az abban részt vevőket megismertethetné a kapott eredményekkel, illetve azoknak a balesetek számával összefüggő szomorú tényével.

A legnagyobb meglepetést számomra a negyedik kérdésre adott válaszok közel 40%-os igenlő aránya okozta, mely szerint 10 emberből 4 már ült be olyan személy gépjárművébe utasként, akiről tudta, hogy nem sokkal korábban alkoholt fogyasztott (7.4 számú melléklet). Arányuk a 25-35 év közötti korosztályban a legmagasabb, közülük min-

den második személy utazott már úgy, hogy ittas járművezetőre bízta az életét. Az MBB munkatársai épp ezeket a fiatal felnőtteket igyekeznek a józan közlekedésre nevelni. Úgy vélem, munkájuk eredményének növelése érdekében nagyobb hangsúlyt kellene fektetniük arra, hogy felhívják a fiatalok figyelmét az ilyen szituációkban rájuk leselkedő veszélyre. Végül is mindegy, hogy melyik fiatal vezeti a gépjárművet, mert ha a sofőr ittas, a baleset bekövetkezésének valószínűsége hatványozottan megnő, egyenes arányban a reakcióidő növekedésével, és ilyenkor szinte teljesen mindegy, hogy vezetőként vagy utasként sérülünk meg (vagy halálunk el) egy esetleges baleset során.

A bulisofőr szolgálatok jellemzően a fővárosban tevékenykednek. Újszerű szolgáltatásuk lényege, hogy – felkérés esetén – kiszállnak a megadott helyszínre és helyettünk hazavezetik a gépjárművünket. A megrendelés szempontjából lényegtelen, hogy a saját gépjárművét vezetni képtelen személy miért kéri segítségüket, hiszen a cél, hogy épségben hazaérjen. A bulisofőr szolgálatokat két alapesetben igencsak indokolt lenne igénybe venni. Az egyik az előre nem tervezett alkoholfogyasztás, a másik pedig az az eset, amikor a jármű vezetője túl fárad, vagy egészségügyi problémák miatt bizonytalan a balesetmentes hazaérkezése. Sajnos vidéken még nem jellemző az ilyen jellegű szolgáltatás, ennek ellenére a megkérdezettek több, mint 2/3-a hallott már róla korábban (*7.5 számú melléklet*). Minthogy a szórakozóhelyek leginkább a megyeszékhelyekre és nagyvárosokba vonzzák a kikapcsolódni vágyó fiatalokat, legnagyobb szükség is ezeken a településeken lenne a bulisofőrökre. A válaszadók 68,25%-a válaszolta a feltett kérdésre azt, hogy igénybe venné ezt a szolgáltatást (*7.6 számú melléklet*). Összevetve a 7.5. számú melléklet és a 7.6. számú melléklet adatait azt tapasztaltam, hogy a két kérdésre adott igenlő válaszok között megoszlásban eltérés mutatkozik, de összességében a két kérdésre adott válaszok igenlő aránya mégis közel azonos (kevésbé 70% alatt). Ezekből az adatokból egyértelműen látszik, hogy a bulisofőr szolgálatok munkásságára a vidéki városokban is szükség lenne, csupán szervezőmunkára és vállalkozó kedvű gépjárművezetőkre lenne szükség a megvalósításhoz. Megjegyzem, ez a kezdeményezés a vidéki városokban további munkalehetőségeket teremtené.

Úgy vélem, az alkoholos befolyásoltság miatt elszenvedett közúti közlekedési balesetek számát tovább csökkentené Hajdú-Bihar megyében, ha a nagyobb városokban, különösen Debrecenben éjszakai buszjáratok közlekednének. Ebben az esetben a fiatalok a

tömegközlekedési eszközökkel indulnának szórakozni, és hajnalban ismét autóbuszokra szállva épségben haza is jutnának.

Mivel csak Debrecenben több tucat éjszakai szórakozóhely üzemel, valamint többségük a hét minden napján nyitva tart, így nehéz megfelelő megoldást találni a „diszkó balesetek” megelőzésére. Igazán hatékony módszer az lenne, ha minden éjszaka rendőrök szondáztatnák meg a szórakozóhelyekről távozó, gépjárművükbe szállni szándékozó fiatalokat, de a rendőrség nem rendelkezik ehhez megfelelő személyi és anyagi forrással. Marad tehát a baleset-megelőzés keretében végzett prevenciós munka és az utak mentén zajló ittasság ellenőrző akciók, melyek sikeréhez a közlekedők megfelelő hozzáállása, fogékonysága egyaránt elengedhetetlen.

3.5. A benzinár emelkedésének hatása a balesetek számára

A balesetek számának csökkenéséhez közvetve az üzemanyagárak növekedése is hozzájárulhat, igaz, arra vonatkozóan nem rendelkezünk adatokkal, hogy kevesebbet tankolnak-e a többet szabálytalankodó gépjárművezetők, ezzel is csökkentve a közlekedési balesetek számának lehetőségét. Mégis feltételezhetjük, hogy a kevesebb értékesített üzemanyag kevesebb megtett kilométert jelent, mely a közlekedők számának csökkenését, valamint a potenciális balesetet okozók és szenvedők számának csökkenését vonja maga után.

Az üzemanyagok fogyasztói árát a gazdasági és politikai környezet egyszerre alakította a történelem során.

Az 1990-es taxis blokád akkor robbant ki, amikor október 25-én az Antall-kormány bejelentette, hogy az üzemanyagok fogyasztói árát – ami ekkor a 95-ös oktánszámú benzin esetében 40 forint volt literenként - mintegy 65%-kal kívánja megemelni. Ezt tekinthetjük stratégiai áremelésnek, hiszen a Magyarországi kőolajtartalék csupán néhány napra volt elegendő, ami főként a szovjet csapatok kivonulásával volt összefüggésbe hozható. A Szovjetunió területén húzódó kőolajvezetékben csak alig, vagy egyáltalán nem érkezett hozzánk nyersanyag a megromlott gazdasági-politikai kapcsolatoknak köszönhetően. A kőolajhiány másik oka az öbölháború miatti nyersolaj-drágulás volt. Az árak magasak voltak, főként úgy, hogy a beszerzett olaj egy részét stratégiai tartalékok képzésére kellett volna fordítanunk.

Az azóta eltelt 21 évben több mint tízszeresére emelkedtek az üzemanyagárak. Ezt az óriási áremelkedést a kereslet rendkívüli mértékű megnövekedése is elősegítette. Míg a szocializmus idejében éveket kellett várni egy-egy megrendelt autóra, ma már jellemzően minden családban található egy, vagy akár több személygépkocsi is, ráadásul mind az autószalonokban, mind a használtautó kereskedésekben bőséges a választék a vásárolni szándékozók számára. Ahogyan a személyautók beszerzése egyre könnyebbé vált, úgy fogyasztott az ország lakossága egyre több és több üzemanyagot. Az egyre növekvő felhasználás egészen a válság kirobbanásáig, vagyis 2008-2009-ig jellemezte a társadalmat. A válság hatására viszont – mint a gazdaság többi területén is – egyre csökkent az üzemanyagok kereslete.

A magyar családok egyre nehezebben tudják fenntartani autóikat. Több százezer család jelenleg a lakáshitelét is képtelen fizetni, emiatt többen már el is veszítették a tetőt a fejük fölül. A gépkocsik jelentős része szintén hitellel van terhelve, műszaki állapotuk miatt rendszeres, költséges karbantartást igényelnek, üzemben tartásukért pedig nagy összegű adókat fizetünk az önkormányzatoknak. Az üzemanyag megvásárlásának problémája csak ezután következik.

Az üzemanyagárakban nemcsak a magas nyersolaj árak jelennek meg, hanem jelentős mértékű jövedéki adót is tartalmaznak. A gázolaj esetében ez 110,35 forint/liter, míg a benzinnél 120 forint/liter. Mivel a jövedéki adó állandó – időnként a kormány által megnövelt – összegű, az árak folyamatos emelkedését az nyersolaj árának emelkedése vonja maga után. Az áremelkedés valamennyi okát lehetetlen felsorolni, hiszen a világgazdaság minden jelentősebb változása hatást gyakorol az olajára, mint például a közel-keleti politikai-katonai állapotok, az Euro-övezeti gazdasági problémák, a Forint árfolyamának mozgása, a politikai választások, stb.

A Magyarországon felhasznált üzemanyagok mennyiségének csökkenését az elmúlt 4 évben a *8.1 számú mellékletben* szeretném bemutatni. Az adatok a belföldön értékesített üzemanyagok mennyiségét tartalmazzák, így magukba foglalják a magyar és a külföldi állampolgárok által megvásárolt benzin és gázolaj mennyiségét egyaránt.

Egyértelmű az összefüggés, ami az elfogyasztott üzemanyag mennyisége és a gépjárművek által megtett kilométer mennyisége között fennáll. Természetesen, ha 30-40 évre tekintenénk vissza, akkor ennek ellent is mondhatnánk, hiszen az autók fogyasztása ma jóval kisebb, mint korábban volt. Mégis meg kell állapítanunk, hogy az utóbbi 3-4 évben történt üzemanyag felhasználás csökkenés oka nem a gépjárművek üzemanyag fogyasztásának gazdaságosabbá válása, sokkal inkább az árak emelkedése volt.

A válság kezdetén, 2009-ben az értékesített üzemanyagok mennyisége a 2008-as adatokhoz képest kis mértékben, 0,4 %-kal nőtt. Ez a növekedés a gázolajfogyasztás 3,2 %-os növekedésének köszönhető, hiszen a benzin fogyasztása ekkor már 2,6 %-kal csökkent.

2010-ben, amikor már erősebben érezhettük a válság hatásait, az üzemanyag eladások összesen 9,5 %-kal estek vissza a korábbi évhez képest. Ehhez a csökkenéshez a benzin 12,9 %-os csökkenéssel, a gázolaj 6,2 %-os csökkenéssel járult hozzá.

Az eladott üzemanyagok mennyiségének csökkenése 2011-ben sem ért véget. Az idei évről még csak az 1-9 hónapra vonatkozó értékesítési adatok állnak rendelkezésünkre, de ha ezt az előző év 1-9 havi adataival vetjük össze, újabb (összesen 2,42 %-os) csökkenést tapasztalunk, mely várhatóan az éves adatokban is kimutatható lesz.

A fenti adatokból kitűnik, hogy a benzinfogyasztás arányaiban jobban visszaesett, mint a gázolajé. Ennek az az oka, hogy a gázolaj jelentős mennyiségét azok a vállalkozások használják, amelyek tevékenységéhez nélkülözhetetlenek (teher)gépjárműveik, így a magasabb üzemanyagárat is hajlandók és képesek megfizetni. Sajnos, ezt a többletköltséget a legtöbben kénytelenek beépíteni termékeik, szolgáltatásaik árába is, tehát közvetve a lakosság fizeti meg a növekvő gázolajárak plusz költségeit.

A benzinfogyasztás visszaesése a személygépkocsik használatának csökkenésével függ össze. A személygépkocsik többsége benzinnel üzemel és többnyire magánszemélyek tulajdonában van. A válság elmélyülésével egyre többen kényszerülnek arra, hogy a tömegközlekedést válasszák a költséges tankolások helyett, ami az új személygépkocsik forgalomba hozatalának mennyiségi változásával is jól szemléltethető. Ennek természetesen több pozitív hatása is lehetséges, gondoljunk csak a környezetszennyezés csökkenésére, vagy a közúti közlekedési balesetek csökkenésének lehetőségére.

A 8.2 számú mellékletben hasonlítsuk össze az eladott üzemanyag mennyiséget, a forgalomba helyezett új gépjárművek darabszámát, valamint a közúti közlekedési balesetek számának alakulását! Azt tapasztaljuk, hogy egyértelmű összefüggés nincs e három adat között, csak a benzin értékesített mennyisége és a balesetek számának alakulása mozog állandóan azonos irányba. Ez megerősíti azt a feltételezést, hogy a benzinüzemű személygépjárművek használatának csökkenése kismértékben hozzájárulhat a bekövetkező személyi sérüléssel járó balesetek számának csökkenéséhez.

4. A RENDŐRSÉG BALESET-MEGELŐZÉSI TEVÉKENYSÉGE

A Kormány 1992-ben új alapokra helyezte a baleset-megelőzési tevékenységet. A közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992 (Ht .2) számú Kormányhatározat többek között arról rendelkezett, hogy a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával, a közlekedési felügyeletek közreműködésével balesetek megelőzésére szolgáló területi és országos közlekedésbiztonsági tevékenységet kell folytatni.

Ez alapján 1992. novemberében megalakult az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB), amely a társadalmi változásokhoz igazodva folytatta a közel húsz évig működő Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) munkáját. Még ebben az évben valamennyi megyében létrejöttek a megyei balesetmegelőzési bizottságok.

A Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottsága (MBB) négy szervezetre osztható. Az elnökség évente több alkalommal ülésezik, tagjai azon szervezetek vezetői, képviselői, akik valamilyen módon kapcsolódnak a közlekedéshez, és saját területükön lehetőségük van a közlekedés biztonságosabbá tételében szerepet vállalni (így pl.: rendőrség, kormányhivatal közlekedési felügyelősége, megyei önkormányzat, közútkezelők, közlekedési vállalatok, polgárőrség, biztosítótársaságok, autóklub, közlekedéstudományi egyesület, egyéb civil szervezetek). Az elnökség megtárgyalja és elfogadja a bizottság költségvetését, munkatervét, beszámolóit, továbbá dönt azokban a közlekedésbiztonsági, baleset-megelőzési kérdésekben, amelyek szükségesek a munka végzéséhez.

A Balesetmegelőzési Bizottság másik szerve a titkárság. Ezt a feladatot a főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály Balesetmegelőzési és Vizsgálati Alosztály látja el. Feladata igen széleskörű, a rendőri feladatok mellett a titkársági funkcióból adódóan különböző társadalmi szervezetekkel tartja a kapcsolatot, előkészíti és lebonyolítja az MBB rendezvényeit, kampányait. Közlekedésbiztonsági programokat, előadásokat, vetélkedőket szervez és tart a gyermekektől kezdve a legidősebb korosztályig. Szervezi a sajtómegjelentéseket, javaslatokat tesz a megelőző munka hatékonyságának javítására. Feladatait a későbbiekben részletesebben kifejtem.

Az MBB harmadik szerve a szakértői csoportokból áll. A különböző területekre (sajtó- és kommunikáció, értékelő- elemző és okkutató, nevelési és versenyszervező, debreceni és pályázatíró) specializálódott munkacsoportok a háttéranyagok, valamint a magasabb szervek részére készített javaslatok összeállításáért felelős.

A negyedik szervét a nyolc Területi Balesetmegelőzési Bizottság (TBB) alkotja. A Megyei Balesetmegelőzési Bizottság által irányított szervezetek az adott rendőrkapitányság területén végzik a baleset-megelőzési feladatokat. Helyi, területi szintű versenyeket, vetélkedőket, családi napokat, kampányokat, rendezvényeket bonyolítanak le, közreműködnek a biztonságos közlekedésre nevelés irányelveinek kialakításában és megvalósításában.

Az MBB titkársága, vagyis a rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési és Vizsgálati Alosztálya végzi, szervezi, irányítja, koordinálja Hajdú-Bihar Megye baleset-megelőzési tevékenységét. Ennek keretében jól bevált régi módszereket, és teljesen újszerű kezdeményezéseket kombinál annak érdekében, hogy a megye lakosságát felelősségteljes és biztonságos közlekedésre nevelje, a közlekedés biztonságát ismeretek átadásával, tudatosan felépített oktatásokkal fokozza. Valamennyi, a megyében megrendezésre kerülő, elsősorban közlekedéssel vagy megelőzéssel kapcsolatos, nagy tömegeket vonzó rendezvényen megtalálhatók, ahol az egyszerű segítségnyújtás vagy felvilágosítás adás mellett komplex megelőzési programokkal várnak mindenkit.

A közlekedésre nevelést a főkapitányság baleset-megelőzéssel foglalkozó munkatársai már egészen kicsi korban megkezdik, számtalan óvodában tartanak technikai jellegű bemutatót. Ennek keretében elsősorban rendőrségi járművek és felszerelések kerülnek bemutatásra, hiszen a gyerekek oktatása itt még talán túlságosan korai lenne. Az elsődleges cél a rendőrség, a „rendőrbácsi” megszerettetése az óvisokkal, hogy a gyermek az egyenruhásoktól ne féljen, hanem barátként, segítőként tekintsen rájuk. Sajnos manapság gyakori, hogy a gyermekeket azzal riogatják a szülők, hogy ha rosszak lesznek, akkor elviszi őket a rendőr. Ezen a rossz beidegződésen próbálnak változtatni az óvodában megjelenő rendőrök, akik minden esetben türelemmel, a gyermekek fejlettségi szintjéhez igazodva kommunikálnak. Bizonyos esetekben persze már itt elkezdődhet az alapvető gyalogos közlekedési szabályok ismertetése, de itt is fő szempont, hogy az ne „rendőr-nyelven” történjen.

A közlekedésre nevelés legfontosabb színterei az általános iskolák. A balesetek szempontjából a gyalogos és kerékpáros gyermekek a legvédtelenebbek. Ők azok, akik életkorukból adódóan nem érzik a veszélyt, akár gyalogosként vagy kerékpárosként, akár utasként vesznek részt a közlekedésben. A gyermek a közúti közlekedésben képtelen saját életének, testi épségének megóvására. A gyermekek védelme érdekében a rendőrség elsőként a 2008/2009. tanévben hirdette meg „Az iskola rendőre” programot, melynek megyei koordinálása a Balesetmegelőzési és Vizsgálati Alosztály feladata.

A teljes tanéven át tartó kezdeményezés célja, hogy a programhoz csatlakozott valamennyi általános iskolának legyen egy iskola rendőre, aki közvetlen kapcsolatban van az iskola vezetésével és a diákokkal. Az iskola rendőr szeptemberben, a tanítás kezdetén az iskola környékén tevékenykedik, átsegíti a gyermekeket a forgalmas útesten, jelenlétével felhívja a közlekedők figyelmét arra, hogy megkezdődött az új tanév és egyre több gyermek közlekedik gyalogosan, kerékpárral. A tanév során baleset- és bűnmegelőzési előadásokat tart, továbbá amennyiben lehetősége van rá, részt vesz a tanévnyitó ünnepségen, évközben a szülői értekezleteken, az iskola szabadidős rendezvényein.

Az iskola rendőre program az általános iskolai oktatásra épül, hiszen a gyermekek a pedagógusok (osztályfőnök, közlekedési szakreferens) által megismerkednek a gyalogos és kerékpáros közlekedés alapvető szabályaival. Az iskola rendőrök az alsó és felső tagozatos gyermekek tanórák keretében elsajátított KRESZ ismereteit egészítik ki, bővítik, megismertetik a gyermekeket a közlekedés során rájuk leselkedő veszélyekkel, és a munkájuk során szerzett tapasztalataikat megosztva próbálják a gyermekeket tudatos, szabályos, és példamutató közlekedésre nevelni. Nem titkolt cél, hogy a rendőrök a gyermekek nevelésén keresztül a szülőkre is próbálnak hatni, hiszen az embereket megdöbbeníti, jó esetben jobb belátásra és a szabályok betartására készíti, ha a saját gyermeke figyelmezteti arra, hogy vezetés közben kösse be a biztonsági övét, ne telefonáljon, ne szaladjanak át a piroson, mert a „rendőr bácsitól” tudja, hogy azt nem szabad. Ebben a helyzetben a felelősségteljes felnőttek kényszeredetten mosolyognak és magukat kissé elszégyellve igazat adnak az okos gyermeküknek, és megpróbálják betartani a szabályokat, ami lehet, hogy éppen elegendő ahhoz, hogy kevesebb ember haljon meg, vagy sérüljön meg értelmetlenül az utakon.

A gyermekek helyes közlekedésre nevelése az ismeretek átadása mellett magában foglalja a tudásszint felmérését is, hiszen a száraz tananyag megtanulása mellett szükség van a játékos formájú visszacsatolásra, hogy a problémás területekre nagyobb figyelmet lehessen fordítani. Erre remek lehetőséget kínálnak a Területi Balesetmegelőzési Bizottságok és a Megyei Balesetmegelőzési Bizottság által minden tanévben meghirdetett úgynevezett felmenő rendszerű versenyek, melyek lebonyolításában az iskola rendőrök is részt vesznek. A versenyek igen népszerűek a gyermekek és a felkészítést végző pedagógusok körében, melyet mi sem bizonyít jobban, mint az, hogy számos generáció nőtt fel úgy, hogy valamelyik verseny részese lehetett.

A Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottság az alsó tagozatosok részére a Gyermek Iskola Kupa (GYIK) elnevezésű versenyt hirdet meg. Az iskolai válogatót követően a gyermekek városi, pontosabban területi döntőn mérik össze tudásukat. A gyerekek négyfős csapatokban versenyeznek egymással, ahol a legügyesebb, legfelkészültebb 1., 2., 3. és 4. osztályos tanuló képviselheti iskoláját. A területi döntőkön résztvevő csapatok közül – *az adott területen található iskolák számához igazított arányban* – a legjobbak jutnak be a megyei döntőbe, ahol 16 iskola nebulói küzdenek meg a megyei elsőségért.

A versenyek során elsőként a gyermekek elméleti tudását mérik fel a szervezők az életkorhoz igazodó KRESZ tesztlap kitöltésével. Mivel a vetélkedők általában a tanév elején kerülnek megrendezésre, ezért a legkisebbek esetében elsősorban képes, karikázós, kiválasztós feladatok kerülnek a tesztlapokba, melyet az elméleti verseny vezetőbírója olvas fel, hiszen az első osztályos gyermekek még ekkor tanulnak olvasni. A nagyobbak persze már nehezebb kérdésekkel találkozhatnak, ahol a gyalogosokra vonatkozó szabályok ismerete mellett a jelzőtáblák jelentéséről, továbbá a kerékpáros közlekedés szabályainak ismeretéről kell számot adniuk a versenyzőknek a szöveges és a szituációs kérdések helyes megválaszolásával.

Az elméleti tudás felmérése után, a verseny gyakorlati részében az alsós gyermekek úgynevezett szabályossági pályát teljesítenek. Az 1. és 2. osztályosoknak gyalogosan, a 3. és 4. osztályosoknak kerékpárral kell egyszerre, megadott ideig szabályosan közlekedni egy valós utcarészletet szimuláló, közúti jelzőtáblákkal, közlekedési csomópontokkal tűzdelt pályán, ahol minden ellenőrző pontot érinteniük kell, törekedve arra, hogy a lehető legszabályosabban közlekedjenek.

A verseny tisztaságát több tagból álló szakmai zsűri felügyeli, az eredmények objektivitásáért, pontosságáért, hitelességéért képzett, nagy tapasztalattal rendelkező pontozóbírók felelnek. A két versenyszám eredményeinek összesítésével alakul ki a végső sorrend, a legjobb helyezést elérő egyéni versenyzők és csapatok értékes díjazásban részesülnek. A Gyermek Iskola Kupa megyei rendezvény, a gyermekek fiatal életkora miatt több napos országos döntőt nem szervez az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság

Az általános iskolák felső tagozatosainak meghirdetett közlekedéssmereti verseny a Kerékpáros Iskola Kupa (KIK). A verseny alapjaiban hasonlít a Gyermek Iskola Kupa versenyre, itt is iskolai válogatóval kezdődik, majd a városi/területi döntővel folytatódik a megmérettetés, ezt követően a megyei döntőre azonos elvek alapján jutnak be az iskolák csapatai. Egy csapat két leány és két fiú versenyzőből áll. Az elméleti KRESZ tesztlap kitöltése mellett a felsősök valamennyien kerékpároznak a gyakorlati versenyszámok során. Itt már kibővül a verseny egy úgynevezett ügyességi résszel, ahol a versenyzők 10-15 akadályelemből álló pályán kerékpároznak, lehetőség szerint minél kevesebb hibát ejtve a pályán. A szabályossági rész annyiban tér el az alsósok versenyétől, hogy itt már nem egy szimulációs pályán, hanem valódi közúti forgalomban kell helyt állniuk a gyerekeknek.

Ez a verseny a legnépszerűbb, legtöbb gyermeket megmozgató vetélkedő, mely minden évben egy több napos országos döntővel zárul. Az idei, immár 19. országos döntő éppen Debrecenben került megrendezésre. Az eseményre a megyék legügyesebb leány, illetve fiú versenyzői érkeznek 19 megyéből és Budapestről. Természetesen a gyermekeket egy felkészítő pedagógus, és az adott megye balesetmegelőzési bizottságának képviselője kíséri. A közel 100 főt érintő esemény nemcsak a gyermekeknek, de a kísérőknek is felejthetetlen élményeket jelent, hiszen a versenyzés mellett életre szóló barátságok is születnek, mindemellett az üres időszakokban kulturális- és egyéb szabadidős elfoglaltságokat kínálnak a szervezők. Az országos döntők szépségét az adja, hogy minden évben más és más megyében kerül megrendezésre, így a gyermekek megismerkedhetnek eddig nem látott tájegységekkel, Magyarország nevezetességeivel, egyfajta jutalomként azért, mert korosztályukban ők a legügyesebben közlekedők. Nem beszélve arról, hogy az ORFK-OBB-nek köszönhetően a gyermekek olyan magas szintű ellátásban részesülnek, amellyel lehet, hogy életük során még nem találkoztak. Az idei évben pusztakocsikázással és slambucfőzéssel egybekötött hortobágyi látogatáson, exkluzív éjszakai állatkerti sétán, csak

nekik szervezett stand up comedy-n vehettek részt a csapatok, illetve lehetőségük volt a szálloda wellness részlegében és a város fedett élményszárműjében kikapcsolódni. A verseny végén senki nem távozott üres kézzel, és a szponzoroknak köszönhetően a legügyesebbek nagyon értékes ajándékokkal (kerékpárok, mobiltelefonok, mp3, mp4 lejátszók, kerékpáros védőfelszerelések, ajándécsomagok), érmekkel és oklevelekkel térhettek haza.

A rendőrség baleset-megelőzéssel foglalkozó munkatársainak közlekedésre neveléssel összefüggő feladatai természetesen nem fejeződnek be az általános iskolás korosztály oktatásával. A középfokú oktatási intézményekben már komplexebb bűn- és baleset-megelőzési foglalkozásokat, előadásokat tartanak a szakemberek. Sok esetben a diák-önkormányzati napok rendezvényeihez kapcsolódóan nyílik lehetősége a Balesetmegelőzési Bizottság munkatársainak, hogy a fiatalokkal kötetlenebb formában megismertessék a rendőrség prevenciós tevékenységét. Természetesen a középiskolás korosztály részére is kidolgozott az ORFK-OBK egy felmenő rendszerű versenyt, a Középiskolás Közlekedésbiztonsági Kupát (KKK). Ezen a versenyen 3 fős csapatot indíthat bármely középfokú oktatási intézmény. Minden versenyző egy kategóriában indul, így a csapatot egy kerékpáros, egy segédmotoros, és egy autós versenyző képviseli. Hasonlóan a felső tagozatosok vetélkedőjéhez itt is elméleti és gyakorlati (szabályossági, ügyességi) részből áll a verseny. Az országos döntőbe a kategóriájában legjobb egyéni összetett eredményt elérő versenyzők jutnak be.

A szakemberek elmondása alapján most érkezünk el a „legnyűgösebb” korosztályhoz, a fiatal felnőttekhez, az egyetemista és főiskolás fiatalokhoz. Az eddig bemutatott korosztályok esetében kidolgozott, jól bevált tematika alapján az oktatási intézményekkel karöltve, a pedagógusok segítségével támaszkodva zajlik a közlekedésre nevelési munka, ráadásul a gyerekek ebben az életkorban nagyon fogékonyak az új és számukra érdekes információk befogadására, nem beszélve arról, hogy sokkal könnyebben tanulnak meg szabályokat, ha nemcsak elméletben hallják, hanem vannak konkrét élmények (különböző vetélkedők) is az életükben, amihez kötni tudják a tanultakat.

Más a helyzet azonban a fiatal felnőttekkel, akik már vagy kikerültek az iskolai oktatásból, vagy a felsőoktatás résztvevői. Őket lényegesen nehezebb elérni, azonban a társaik, a haverok által nagyon befolyásolhatók. Vagányságból, a társaknak való megfelelési

kényszerből, a „csordaszellem” követéséből, adott esetben nemtörődömségből olyan helyzetbe keveredhetnek, amelyek akár egész további életüket megpecsételhetik. Ez a korosztály már nagy százalékban rendelkezik vezetői engedéllyel, azonban vezetési rutinjuk, felelősségtudatuk sok esetben nincs. Készek mindent kipróbálni, egy jó buli kedvéért bármilyen örütségbe beleugrani, a „nincsenek határok” érzése lebeg a szemük előtt, és ami a legveszélyesebb, hogy soha nem foglalkoznak a lehetséges következményekkel. A kérdésük egyben válasz is mindenre: „*Dehát most vagyok fiatal/főiskolás, mikor szórakozzak, ha nem most?*” És a szórakozás során az ellazuláshoz gyakran alkoholt, rosszabb esetben tudatmódosító szereket juttatnak szervezetükbe. Innen már csak egy ugrás az, hogy beülnek a volán mögé ittasan, vagy drog hatása alatt, és visszafordíthatatlan események előidézői lesznek, meghalnak a barátaikkal együtt, nyomorékká válnak, vagy azzal a tudattal kell leélniük életüket, hogy egy ballépés miatt az ő hibájából haltak meg a barátaik vagy akár idegen személyek. Sajnos ez nem olyan, mint egy elrontott zárthelyi dolgozat, itt nincs lehetőség a javításra, ráadásul minden a másodpercek törtresze alatt történik. Egy balesetet sokszor a józan, teljesen szabályosan közlekedő ember sem tud kivédeni, mert a közlekedés veszélyes üzem, tele hibázási lehetőséggel, de ha ezeket a hibalehetőségeket tovább fokozzuk, akkor nehezen elkerülhető a tragédia bekövetkezése.

A fiatal felnőttek figyelmét a fent leírtakra próbálják felhívni a balesetek megelőzéséért tevékenykedő személyek, és mivel intézményesített keretek között nehezen, vagy egyáltalán nem tudják őket elérni, ezért oda mennek, ahol a fiatalok vannak. A Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottság fiatal rendőrei 2011-ben már negyedik alkalommal jelentek meg Kelet-Magyarország legnagyobb könnyűzenei eseményén, a Campus Fesztiválon. Civil ruhában a „civil soron” kampányolnak, évről-évre nagy sikerrel, mindig egy kicsit megújult formában. A fő céljuk, hogy minél több fiatal meggyőződjön arról, hogy kikapcsolódni felelősségteljesen is lehet. A visszajelzések alapján mind a szervezők, mind a fiatalok szerint nagyon pozitív a rendőrök ilyen formájú részvétele a fesztiválon, hiszen *(amellett, hogy teljesen kötetlenül megpróbálnak felvilágosítást, tájékoztatást adni)* nem a szórakozás, vagy az alkoholfogyasztás ellen kampányolnak – hiszen erről mindenkinek magának kell döntenie –, csupán annyit kérnek, hogy „ha ittál, akkor ne vezess járművet, vagy ne kerékpározz”. Volt már lehetőség csatlakozni a Józan közlekedésért Charitáshoz, kipróbálhatták a résztvevők a részegséget szimuláló szemüvegeket, nyerhettek alkoholszondát, a kerékpárral érkezők átvizsgáltathatták a szakemberekkel a járműveiket, felmérhették közlekedési ismereteiket. A fiatalok legszívesebben a „részeg szemüvegeket”

próbálták ki, hiszen egy nagyon egyszerű kis pályán, játékos feladatokat teljesítve józanul szembesülhettek azzal, hogy milyen hatással van az emberre az alkoholfogyasztás, mennyire változnak a koordinációs készségek, hogyan változik a reakcióidő. A négy különböző ittasági szintet szimuláló szemüveg annyira népszerű volt, hogy sokszor hosszú sorokban vártak arra a fiatalok, hogy kipróbálhassák. Izgalmas és döbbenetes élmény, amikor józan fejjel érezhetjük, milyen is igazán részegnek lenni!

A Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottság feladatai ellátása során együttműködik valamennyi olyan társadalmi és civil szervezettel, amely fontosnak tartja a balesetek megelőzését, az emberek közlekedési moráljának és kultúrájának javítását. Így kerültek kapcsolatba a Hajdúsági Hallgatókért és Civilekért Egyesülettel (HAHA Egyesület), akikkel évek óta hatékonyan dolgoznak közösen több, elsősorban fiatalokat célzó kampányban. Közösen több megyét érintően Közlekedésbiztonsági Roadshow-t szerveztek, ahol Magyarországon egyedülálló módon bárki kipróbálhatott egy „alcokart” elnevezésű eszközt. Ezt a járművet egy belga baleset-megelőzési szervezett bocsájtotta rendelkezésre, melynek neve az alkohol és a gokart szavak összevonásából született. Ez a szerkezet valójában egy olyan átalakított gokart, mely úgy került átalakításra, hogy egy külső kezelő személy egy távirányító segítségével nem várt pillanatokban megváltoztathatja a jármű kezelőszerveinek irányíthatóságát, így a kormány és a fék néhány másodperccel később reagál, mint normál esetben. Az alcokart kipróbálásával a vezető olyan „élmény” részese lehetett, mintha alkoholfogyasztás hatására a reakcióideje megnövekedett volna.

Az MBB és a HAHA Egyesület másik, igen népszerű közös kampánya az Európai Balesetmentes Est, melyhez a két szervezet érdekéért Magyarország négy éve csatlakozott. A program lényege, hogy 29 európai országban egyszerre, október harmadik szombatján civilek kampányolnak az ittas vezetés ellen, a szórakozóhelyekről távozó fiatalokat meggyőzik arról, hogy ittasan ne üljenek a volán mögé, ezzel megelőzve az ún. „diszkó baleseteket”. A fiatalokat megérkezésükkor tájékoztatják a kampány lényegéről, és akik csatlakoznak, azokat távozásukkor megszondáztatják. Közben persze lehetőség nyílik a fiatalokkal kommunikálni, tanácsokkal ellátni, meggyőzni, mely szerves részét képezi a prevenciós munkának.

A Balesetmegelőzési Bizottság munkatársai a gyermekek közlekedésre nevelése, a fiatalok tudatformálása mellett nagy gondot fordít a családok védelmére. Ennek érdekében

egész családokat megmozgató rendezvényeket szervez, kapcsolódik minden olyan eseményhez, ahol a megelőzés fontosságát széles körben tudja közvetíteni, legyen szó gyereknapról, cégek által szervezett családi napról, falunapról, városi rendezvényről, autókiállításról, motoros fesztiválról. Egy-egy ilyen rendezvény során az érdeklődőket hasznos információkkal látják el, az embereket érdeklő kérdésekben felvilágosítást adnak, a standjukon tesztlapok kitöltésére, baleset-megelőzési spotok megtekintésére van mód. Nem hiányozhatnak persze a már említett részegséget szimuláló szemüvegek, illetve a felnőttek kipróbálhatnak egy ütköző-szimulátort, amely a biztonsági öv használatának fontosságára hívja fel a figyelmet. A szakemberek elmondása szerint nagyon kevés az az ember, aki az ütköző-szimulátor kipróbálása után úgy nyilatkozik, hogy a jövőben nem csatolja be magát. A gyermekek kerékpáros ügyességi pályán, illetve közlekedési társasjátékokkal kapcsolódhatnak ki. A programokban aktívan résztvevők hasznos ajándékokkal, láthatósági eszközökkel (mellény, hátizsák, kerékpáros lámpa, prizma, villogó), foglalkoztató füzetekkel, kiadványokkal, szóró ajándékokkal gazdagodva térhetnek haza.

A bizottság nem feledkezik meg az idősebbekről sem. Minden évben KRESZ totót tesz közzé a megye legnagyobb példányszámú napilapjában, melynek megfejtéseit nyugdíjas igazolvánnyal rendelkező személyek küldhetik vissza. A helyesen válaszolók közül a legszerencsésebbek értékes ajándécsomagokat nyernek. A Balesetmegelőzési Bizottság munkatársai kapcsolatban állnak a nyugdíjas klubokkal is, és igény esetén az időseket érdeklő közlekedéssel kapcsolatos témakörökben interaktív előadásokat tartanak.

Összegzésként megállapíthatjuk, hogy a személyi sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek számának csökkentése terén a területi és a helyi szintű baleset-megelőzési tevékenységre valóban nagy szerep hárul. A felvilágosító és propagandamunkában az aktualitások, a helyi sajátosságok és lehetőségek figyelembe vétele, új módszerek kialakítása, valamint az együttműködők körének lehetséges mértékű kiszélesítése szükséges.

Úgy érzem sikerült igazolnom korábbi kijelentésemet, hogy a Megyei Balesetmegelőzési Bizottság munkatársainak kitartó és fáradhatatlan munkájára igenis szüksége van mind a megye közúton közlekedő lakosainak, mind az oktatásra szoruló felnövekvő nemzedékeknek.

Mivel jelen dolgozat célja – a baleseti adatok értékelésén túl – a baleset-megelőzési munka bemutatása, a Közlekedésrendészeti és Vizsgálati Alosztály egyéb feladatairól csupán néhány mondatban írnék. Az Alosztály baleset-megelőzési tevékenysége a napi feladatoknak csak kisebb hányadát képezik, a munkaidő túlnyomó része rendőri feladatok ellátásával telik. Az Alosztály feladata a megyébe tartozó valamennyi, azonos szakterületen működő helyi szintű rendőri egységek szakirányítása, az egységekhez tartozó rendőri állomány képzése és helyszíni ellenőrzése, stb.

Az elméleti munka mellett tevőlegesen is részt vesznek a közúti gépjármű ellenőrzéseken, ellátják a megye területén szükséges vízi- és légirendészeti feladatokat, szakhatósággként helyszíni bejárásokra mennek, forgalmat irányítanak. Teszik mindezt úgy, hogy létszámuk kevesebb, mint 10 fő. A rendezvényeken mindenki egyformán kiveszi a részét a munkából, ha kell, az alosztályvezető épít bójákból ügyességi pályát a gyerekeknek. Innen fakadhat az a pozitív légkör, ami a társaságot átjárja. Valószínűleg ez az, ami erőt ad nekik ehhez az összetett, sokszor fizikailag és szellemileg egyaránt kimerítő munkához.

5. KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

Dolgozatom írását befejezve, azt még egyszer áttekintve úgy érzem, sikerült igazolnom a bevezető részben felállított hipotéziseimet.

Hogy útajaink biztonságosabbá válhassanak, két központi kérdéskörben szeretnék javaslatok tenni a megelőző munkával kapcsolatban: az első a közlekedési kultúra javítását, a második a közlekedők természeti környezetének adottságainak javítását célozza meg.

Úgy vélem, a közlekedésbiztonság javítása elsősorban a közlekedési morál, a közlekedési kultúra javításával érhető el. Véleményem szerint az MBB munkatársai jól vélekednek, amikor azt mondják, az emberek ilyen irányú nevelését már egészen kicsi korban meg kell kezdeni.

Ahogyan a Balesetmegelőzési Bizottság prevenciós tevékenységét bemutató fejezetben már leírtam, a baleset-megelőzéssel foglalkozó szakemberek igyekeznek a társadalom valamennyi rétegét és korosztályát megszólítani. Eredményeiket azzal lehetne tovább fokozni, ha ezt szélesebb körben tehetnék. Ennek jelentős akadályát az éves költségvetési keretük szűkössége, valamint a nehezen elérhető embercsoportok megközelítésének nehézsége jelenti.

Bár országosan több száz szakember dolgozik folyamatosan azon, hogyan juthatnának el üzeneteik a lakosság minden tagjához úgy vélem, még szélesebb sajtónyilvánossággal további eredményeket érhetnének el. Több kampányra lenne szükség, a helyi és országos sajtókban rendszeres megjelenésre, valamint még több tömegrendezvényen való személyes jelenlétre. Természetesen tisztában vagyok azzal, hogy a megjelenések ilyen mértékű növeléséhez nem adottak sem a személyi, sem az anyagi feltételek. Ezt a feladatot képtelenség lenne a jelenlegi kis létszámmal elvégezni, és minthogy a rendezvényeken az emberek már kötelező jelleggel elvárják az apróbb reprezentációs ajándékokat, tetemes összegeket kellene ezekre is költeni.

Az ittas vezetés visszaszorítása érdekében igen hatásos lenne, ha még több, előre meghirdetett ittasság ellenőrző akciót szerveznének, ahogy teszik ezt a különféle rendezvényekhez vagy ünnepekhez kapcsolódóan (például húsvét hétfőnként) megtartott ellenőr-

zések alkalmával. Az emberek ekkor, számítva a biztos ellenőrzésre, még akkor sem ülnek ittasan gépjárműbe, ha egyébként máskor megtennék azt. Természetesen, mivel az alkohosondák is pénzbe kerülnek, valamint a járőröknek egyéb területen is akad tennivalójuk, ennek megvalósításához is nagyobb létszám- és költségkeret szükségeltetik.

Az oktató-nevelő munka kiteljesítését úgy tudnám elképzelni, hogy az általános és középiskolákban – mondjuk az osztályfőnöki vagy technika órák tematikájába építve – a korosztálynak megfelelő oktatási módszertan szerint tantárgyi keretek között tanítanak meg a gyerekeket néhány alapvetően fontos közlekedési szabályra. A felsőoktatásban bevezetném, hogy – esetleg bűnmegelőzéssel egybekötött – baleset-megelőzéssel kapcsolatos, szabadon választható tantárgy keretében tanulhassák meg a fiatal felnőttek a számukra legfontosabb, a közlekedéssel és közlekedésbiztonsággal kapcsolatos ismereteket.

Az emberi tényezővel kapcsolatos elképzeléseim közül éppen azt a gondolatot hagytam utoljára, ami szerintem a legfontosabb. A gyermekek és a fiatal felnőttek biztonságos közlekedésre és felelősségteljes közlekedési magatartásra való nevelését elsősorban a családokon belül kellene megvalósítani. Úgy vélem, ez akkor lesz leghamarabb megvalósítható, amikor a most felnövekvő generációk már tudatosan adják át pozitív tapasztalataikat, ismereteiket az ő gyermekeiknek.

A közlekedők természeti környezetén elsősorban a közutak és kerékpárutak infrastrukturális meglétét, valamint az állandó jelleggel telepített közlekedésbiztonsági berendezéseket értem.

Hajdú-Bihar Megye közútjai többnyire két forgalmi sávból állnak, így az előzésekhöz a szembejövő forgalom sávját kell igénybe venni. Ez állandó veszélyforrást rejt magában és azzal lehetne kivédeni, ha az utakat szélesítenék, több sávossá alakítanák. Mint köztudott, a jelenlegi gazdasági helyzetben az utak minőségének javítására, a balesetveszélyes kátyúk betömésére sincs elegendő pénz, így ez az elképzelés is csak a nagyon távoli jövőben válhat reális törekvéssé.

Ennél valamelyest költségkímélőbb javaslatom a veszélyes útkereszteződésekben történő körforgalmak létesítése.

A növekvő benzinárral nő a kerékpárosok száma az utakon, hiszen a költséges tanakolások helyett sokan inkább ezt a közlekedési formát választják. Az önkormányzatoknak újabb kerékpárutakat kellene létesíteniük, hogy a bicikliseknek ne kelljen az amúgy is túlzsúfolt utakon közlekedniük. Megoldást kellene arra is találniuk, hogy a kerékpárral érkezők a hivatalok, munkahelyek közelében úgy tudják biztonságosan elhelyezni járműveiket, hogy azzal más közlekedőket ne zavarjanak.

Budapesten már több helyen működik úgynevezett P+R típusú parkoló, mely Debrecenben is a túlterhelt belvárosi forgalom csökkentését segíthetné elő. Elképzelésem szerint a vidékről érkezők a város határában, a főközlekedési útvonalak mentén létesített őrzött parkolóokban hagynák autóikat, melyeket – a Debreceni Közlekedési Vállalat tömegközlekedési eszközeire szóló havi bérletek megvásárlása fejében – ingyenesen őriznének. A P+R parkolóktól a DKV járatain a belvárosba utazhatnának az emberek, valamint a bérleteiket használva (átszállással) a város többi pontjára is eljuthatnának. Ezzel nemcsak a forgalmi dugók kialakulásának lehetőségét csökkentenék, de a belvárosi parkolóhelyek zsúfoltságára is megoldást találnának. Minthogy a forgalmi dugók kialakulása bosszantja az embereket, azok ingerültebbek lesznek, így nő a balesetek előfordulásának kockázata. Ezért úgy vélem, hogy a P+R parkolók létesítése tovább csökkenthetné a baleseti szituációk kialakulását.

A természeti környezet kialakításában fontosnak tartanám, hogy az utak mentén előre telepített, állandóan üzemelő sebességmérő műszerek legyenek. Úgy gondolom, hogy ezzel – legalább a telepített műszerek környezetében – hatékonyan csökkenhetne a sebességtúllépések előfordulása. Ha a fényjelző berendezésekhez mozgókép rögzítésére szolgáló műszereket helyeznék ki, azzal a tilos jelzésen áthaladókról készíthetnének felvételeket. Sajnos, ez újra csak hatalmas összegű beruházással lenne megvalósítható.

Az oktató-nevelő célzatú prevenciós munkán kívüli valamennyi felsorolt fejlesztés tetemes összegeket emésztene fel. Országunk gazdasági helyzetét ismerve kijelenthető, hogy ezek – sajnálatos módon – a közeljövőben nem megvalósíthatók.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

A közlekedésbiztonság kérdése olyan közügy, melynek megteremtése igen nehézkes és összetett feladat. Ennek a folyamatnak a rendőrség mindössze egyik – bár az ellenőrzési oldal vonatkozásában kiemelten fontos – részese. Nemzetközi tapasztalatok bizonyítják, hogy a közlekedésbiztonság javítását kizárólag rendészeti eszközökkel megvalósítani nem lehet, ugyanakkor a rendőrség szerepe nem lehet kérdéses.

Útjaink biztonságosabbá tételéért a Hajdú-Bihar Megyei Balesetmegelőzési Bizottság munkatársai folyamatosan dolgoznak. Feladatuk nagyban eltér a szokványos rendőri intézkedésektől, ők a megfelelő közlekedési kultúra kialakítása érdekében elsősorban oktató-nevelő munkát végeznek. Ennek eredményeként főként a felnövekvő generációk és napjaink fiatal felnőttjei válhatnak felelősségteljesebb közlekedőkké.

A megye területén bekövetkezett személyi sérüléses balesetek számának alakulása szoros összefüggésben áll az adott időszak jogszabályrendszerével, de erős hatást gyakorol az adatok javulására az MBB munkássága is.

A balesetek kiváltó okai közül három igen kimagasló értéket mutat, ezek a sebességtúllépés, a kanyarodási szabályok megsértése és az elsőbbség meg nem adása miatt bekövetkezett balesetek. Mivel a rendőrség ezeket csupán elkövetés és tettenérés esetén tudja szankcionálni, az ilyen jellegű kihágások igen gyakoriak.

A „Charta a józan közlekedésért” elnevezésű programhoz kötődő személyes élményeim alapján a baleseteket előidéző okok közül mégis inkább az ittas állapotban elszendvedt közlekedési balesetek alakulását, elemzését emeltem ki.

A már bekövetkezett balesetek vizsgálatán túl a lakosság körében kisebb kutatómunkát végeztem az alkoholfogyasztási és azzal összefüggő közúti közlekedési szokások vonatkozásában. A kérdőíves felmérés összesített adatait statisztikai táblákba foglaltam, grafikonokon ábrázoltam, majd az egyes kérdésekhez rövid szöveges magyarázatot fűztem. Az értékelésből egyértelműen kitűnt, hogy azok a fiatal felnőttek vannak leginkább kitéve az ittas vezetéssel összefüggő baleseteknek, akik megyeszékhelyen vagy nagyvá-

rosban élnek és diplomával rendelkeznek. Közülük a legtöbbben igénybe vennék az úgynevezett bulisofőr szolgáltatokat, ha az ő lakóhelyükön is működnének ilyenek.

Minthogy a közúti közlekedési balesetek bekövetkezéséért elsősorban mi, emberek vagyunk felelősek, elsősorban nekünk kellene a saját közlekedési morálunkon javítani.

A baleset-megelőző és a szabálytalanságokat szankcionáló rendőri munka csupán iránymutatást kellene, hogy jelentsen számunkra. Bár a baleset-megelőzéssel foglalkozó szakemberek igyekeznek minden korosztályt a saját érdeklődési körének megfelelően megszólítani (például Tiszta fejjel elnevezésű kampány keretében népszerű előadóművészek közreműködésével készítenek figyelemfelkeltő spotokat), sokaknál süket fülekre találunk különféle kezdeményezéseik. Éppen ezért a legtöbb közlekedési baleset bekövetkezéséért sajnos még mindig az emberi tényező tehető felelőssé.

A közlekedésbiztonság, a közlekedési kultúra javításához nekünk, embereknek kell felelősségteljesebb közlekedési magatartást tanúsítanunk, folyamatosan szem előtt tartva azt az egyszerű, de nagyon sokat mondó, a baleset-megelőzési kampányokból jól ismert szlogent, hogy **MINDENKIT HAZAVÁRNAK!**

FELHASZNÁLT IRODALOM

Szakfolyóiratok

- Somogyi Gábor (2011) – Nehéz örökség, készülő stratégiák. *Közlekedésbiztonság* 2011/1. pp. 5-7.
- Gégény István (2011) – Közlekedésbiztonsági elvárások a magyar EU-elnökség idején. *Közlekedésbiztonság* 2011/1. pp. 8-10.
- B.T., T.V. (2011) – Közlekedésbiztonsági programalkotás Magyarországon a XXI. század első évtizedében. *Közlekedésbiztonság* 2011/1. pp. 11-20.
- G.I. (2011) – Középtávú program a 18 éves Országos Balesetmegelőzési Bizottságtól. *Közlekedésbiztonság* 2011/1. pp. 24-26.
- Gégény István (2011) – Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzetének alakulása. *Közlekedésbiztonság* 2011/1. pp. 27-29.
- G.I. (2011) – Az ittas járművezetés határai az Európai Unióban. *Közlekedésbiztonság* 2011/2. pp. 33-35.
- dr. Prof. (2011) – A közúti közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókról. *Közlekedésbiztonság* 2011/3. pp. 32-35.
- Cseffalvay Márai (2011) - Az országos közúti metszeti forgalomszámlálás. *Közlekedésbiztonság* 2011/3. pp. 34-40.
- S.L. (2011) - Közlekedésre nevelés óvodától időskorig. *Közlekedésbiztonság* 2011/3. pp. 41-42.
- Pedagógusnapló – az MBB 2010. évi, iskoláknak szóló versenykiírásokat tartalmazó kiadványa

Internetes források

<http://www.civishir.hu/hajdu-bihari-hirek/elozzuk-meg-a-diszkobaleseteket/1015125657>

http://www.police.hu/friss/szo_111014_02.html

<http://www.teknocsoforszolgalat.hu/>

http://www.darbysoforszolgalat.hu/soforszolgalat_arak.html

<http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=204>

www.baleset-megelozes.eu – Az ORFK-OBB hivatalos honlapja

www.petroleum.hu – a Magyar Ásványolaj Szövetség hivatalos oldala

www.police.hu – a Magyar Köztársaság Rendőrsége hivatalos honlapja

MELLÉKLETEK

Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek 1963-1990

Időszak	A balesetek száma				Ittas okozók (fő)	Megsérült személyek			
	Halálos (db)	Súlyos (db)	Könnyű (db)	Összesen (db)		Meghalt (fő)	Súlyos sérült (fő)	Könnyű sérült (fő)	Összesen (fő)
1963	26	199	60	285	69	30	238	126	394
1964	28	190	109	327	70	31	220	193	444
1965	18	217	237	472	73	25	252	354	631
1966	26	206	212	444	78	26	242	305	573
1967	26	278	284	588	105	26	314	412	752
1968	38	328	307	673	129	39	400	472	911
1969	57	420	362	839	118	58	478	532	1068
1970	57	385	339	781	137	60	453	595	1108
1971	61	379	404	844	136	73	444	671	1188
1972	62	359	322	743	133	72	432	561	1065
1973	52	399	368	819	123	52	486	627	1165
1974	45	395	357	797	124	47	463	613	1123
1975	60	365	354	779	128	81	46	5599	1145
1976	47	287	336	670	87	52	339	538	929
1977	55	348	343	746	114	60	439	549	1044
1978	69	325	333	727	106	74	387	551	1012
1979	68	326	399	793	121	74	397	670	1141
1980	60	328	369	762	113	71	402	626	1099
1981	57	358	445	860	122	64	403	678	1145
1982	65	346	451	862	136	70	400	666	1136
1983	96	406	542	1044	194	97	481	811	1389
1984	73	375	541	984	150	85	440	834	1359
1985	77	408	545	1030	150	101	484	833	1418
1986	71	415	536	1022	160	75	470	824	1369
1987	76	418	584	1078	139	77	487	899	1463
1988	74	486	717	1277	151	91	580	1101	1772
1989	105	541	805	1451	213	111	650	1288	2049
1990	100	635	883	1618	229	106	747	1395	2248

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

Személyi sérüléssel közlekedési balesetek 1991-2010

Időszak	A balesetek száma				Ittas okozók (fő)	Megsérült személyek			
	Halálos (db)	Súlyos (db)	Könnyű (db)	Összesen (db)		Meghalt (fő)	Súlyos sérült (fő)	Könnyű sérült (fő)	Összesen (fő)
1991	78	534	819	1431	183	80	622	1168	1870
1992	91	487	740	1318	191	102	597	1198	1897
1993	78	435	695	1208	147	88	498	990	1576
1994	74	452	752	1278	160	82	543	1144	1769
1995	77	416	740	1233	162	86	505	1075	1668
1996	72	349	626	1047	130	76	448	974	1497
1997	90	402	682	1174	123	108	489	1083	1680
1998	54	414	780	1248	142	61	494	1215	1770
1999	63	374	700	1137	126	70	443	1108	1621
2000	50	314	666	1030	93	59	378	1020	1457
2001	60	364	667	1091	108	62	441	998	1501
2002	85	404	722	1211	149	99	474	1097	1670
2003	59	385	810	1254	150	72	450	1195	1717
2004	71	377	840	1288	187	79	477	1312	1868
2005	57	422	851	1330	169	63	501	1300	1864
2006	59	391	422	1243	140	64	459	1218	1741
2007	63	372	833	1268	148	70	429	1229	1728
2008	50	365	806	1221	123	56	428	1210	1694
2009	46	301	679	1026	130	57	347	1018	1422
2010	40	266	633	939	84	49	300	899	1248

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

2.1. számú melléklet

Balesetek okainak megoszlása

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
gyorshajtás	249	275	325	374	432	415	367	299	269	185	248
előzés	53	72	72	76	79	68	78	69	68	46	53
kanyarodás	221	247	246	261	249	273	242	237	186	154	154
elsőbbségi jog	226	244	297	293	280	332	316	343	365	284	259
követési táv	64	56	88	73	77	77	58	82	110	69	60
műszaki hiba	10	5	7	8	6	5	9	3	3	4	5
gyalogos hiba	64	73	87	72	80	89	55	72	44	48	35
figyelmetlenség	80	58	12	32	15	13	46	75	53	125	50
egyéb ok	63	61	76	65	70	58	72	88	123	111	74
Összesen	1030	1091	1210	1254	1288	1330	1243	1268	1221	1026	938

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

2.2. számú melléklet

Balesetek okozóinak megoszlása

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
személygépkocsi	598	624	696	751	820	861	793	795	795	606	576
tehergépkocsi	138	138	151	156	145	136	125	122	108	92	86
motorkerékpár	17	22	25	23	30	35	23	27	43	37	26
kerékpár	138	144	164	154	135	135	165	156	153	168	146
segédmotoros	40	48	44	41	35	40	44	54	31	35	40
autóbusz	7	14	9	16	9	12	13	13	11	9	7
egyéb jármű	28	28	34	29	34	22	25	29	35	32	25
gyalogos	64	73	87	84	80	89	55	72	45	47	33
Összesen	1030	1091	1210	1254	1288	1330	1243	1268	1221	1026	939

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

2.3. számú melléklet

Személyi sérüléssel közlekedési balesetek számának alakulása

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Halálos	50	60	85	59	71	57	59	63	50	46	40
Súlyos	314	364	404	385	377	422	391	372	365	301	269
Könnyű	666	667	721	810	840	851	793	833	806	679	629
Összesen	1030	1091	1210	1254	1288	1330	1243	1268	1221	1026	938

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

2.3. számú melléklet

Személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek számának alakulása

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Halálos	59	62	99	72	79	63	64	70	56	57	49
Súlyos	378	441	474	450	477	501	459	429	428	347	303
Könnyű	1020	998	1095	1195	1312	1300	1218	1229	1210	1018	893
Összesen	1457	1501	1668	1717	1868	1864	1741	1728	1694	1422	1245

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

2.5. számú melléklet

Külföldi okozók aránya a balesetek számához képest

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Összes baleset	1030	1091	1210	1254	1288	1330	1243	1268	1221	1026	938
Külföldiek	57	54	48	41	30	46	43	66	55	39	56

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

2.6. számú melléklet

Ittasan okozott balesetek száma az összes baleset számához képest

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Összes baleset	1030	1091	1210	1254	1288	1330	1243	1268	1221	1026	938
Ittas okozó	97	108	149	150	187	169	140	148	123	130	84
ebből halálos	0	5	9	8	3	4	10	7	0	4	3
ebből súlyos	31	38	61	67	65	60	46	47	36	38	18
ebből könnyű	66	65	79	75	119	105	84	94	87	88	63

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

A közúti közlekedési balesetek okainak megoszlása

Balesetek okai	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás
gyorshajtás	432	0,335	415	0,312	367	0,295	299	0,236	269	0,220	185	0,180	248	0,264
előzés	79	0,061	68	0,051	78	0,063	69	0,054	68	0,056	46	0,045	53	0,057
kanyarodás	249	0,193	273	0,205	242	0,195	237	0,187	186	0,152	154	0,150	154	0,164
elsőbbbségi jog	280	0,217	332	0,250	316	0,254	343	0,271	365	0,299	284	0,277	259	0,276
követési távolság	77	0,060	77	0,058	58	0,047	82	0,065	110	0,090	69	0,067	60	0,064
műszaki hiba	6	0,005	5	0,004	9	0,007	3	0,002	3	0,002	4	0,004	5	0,005
gyalogos hiba	80	0,062	89	0,067	55	0,044	72	0,057	44	0,036	48	0,047	35	0,037
figyelmetlenség	15	0,012	13	0,010	46	0,037	75	0,059	53	0,043	125	0,122	50	0,053
egyéb ok	70	0,054	58	0,044	72	0,058	88	0,069	123	0,101	111	0,108	74	0,079
Összesen	1288	1,000	1330	1,000	1243	1,000	1268	1,000	1221	1,000	1026	1,000	938	1,000

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

A táblázatban szereplő megoszlásokat relatív gyakorisággal számítottam $g_i = f_i / \sum f_i$

A közúti közlekedési balesetek okozóinak megoszlása

Balesetek okozói	2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás	darab	megoszlás
személygépkocsi	820	0,637	861	0,647	793	0,638	795	0,627	795	0,651	606	0,591	576	0,613
tehergépkocsi	145	0,113	136	0,102	125	0,101	122	0,096	108	0,088	92	0,090	86	0,092
motorkerékpár	30	0,023	35	0,026	23	0,019	27	0,021	43	0,035	37	0,036	26	0,028
kerékpár	135	0,105	135	0,102	165	0,133	156	0,123	153	0,125	168	0,164	146	0,155
segédmotoros	35	0,027	40	0,030	44	0,035	54	0,043	31	0,025	35	0,034	40	0,043
autóbusz	9	0,007	12	0,009	13	0,010	13	0,010	11	0,009	9	0,009	7	0,007
egyéb jármű	34	0,026	22	0,017	25	0,020	29	0,023	35	0,029	32	0,031	25	0,027
gyalogos	80	0,062	89	0,067	55	0,044	72	0,057	45	0,037	47	0,046	33	0,035
Összesen	1288	1,000	1330	1,000	1243	1,000	1268	1,000	1221	1,000	1026	1,000	939	1,000

Forrás: HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés

A táblázatban szereplő megoszlásokat relatív gyakorisággal számítottam $g_i = f_i / \sum f_i$

VIZSGÁLATI PROGRAM

7. A vizsgálat céljának meghatározása, a kérdőív megszerkesztése

E konkrét statisztikai program célja olyan adatok gyűjtése, melyekből összefüggések tárhatók fel a lakosság alkoholfogyasztási és gépjármű vezetési szokásai közötti kapcsolatról. Vizsgálni szeretném, hogy az ittasan kerékpározók vagy gépjárművet vezetők között hogyan oszlanak meg a férfiak és a nők, milyen gyakorisággal fordul elő a különböző életkorú csoportok csoportokban, valamint milyen az arányuk a lakóhely, az iskolai végzettség vagy a betöltött munkakörük szerint.

Az adatokat kérdőívek fogom begyűjteni. A kérdőívet úgy kell megszerkesztani, hogy abból a kitöltő személye később ne legyen visszakövetkeztethető. A kérdőíven fel kell tüntetni, hogy az adatszolgáltatás önkéntes és anonim, valamint meg kell jelölni, hogy az összegyűjtött adatokat kizárólag a Nyíregyházi Főiskola számára beadandó TDK dolgozatomban kívánom felhasználni.

A kérdéseket két témakörbe kell csoportosítani, melyből az első a válaszadó személyére vonatkozó általános adatokat tartalmazza (neme, életkora, lakóhelye, iskolai végzettsége, betöltött munkaköre, rendelkezik-e vezetői engedéllyel). A kérdőív második felében az alkoholfogyasztási és azzal kapcsolatos közlekedési magatartás összefüggéseire vonatkozó kérdések kerülnek feltevésre (fogyaszt-e alkoholt egyáltalán, kerékpározott-e már ittasan, vezetett-e már ittasan gépjárművet, utasként beült-e ittas mögé gépjárműbe). A kérdéseket röviden, világosan kell megfogalmazni, hogy az előre megadott válaszok aláhúzásával egyértelműen lehessen rájuk felelni.

8. Adatgyűjtés

Az adatgyűjtés időszaka egy hét, amely idő alatt legalább 100 darab kérdőívet kell begyűjteni. Amennyiben több érkezik, azokat szintén fel kell dolgozni. Az adatgyűjtést – az idő rövidsége miatt – elsősorban az ismerősök, valamint az ő ismerőseik körében tudom elvégezni, ennek megfelelően az adatgyűjtést részleges megfigyeléssel kívánom megvalósítani.

ni. A kérdőíveket igyekszek különböző korosztályhoz tartozó, eltérő iskolai végzettségű és munkakörű személyekkel kitölttetni mind a férfiak, mind a nők köréből.

9. Ellenőrzés, összesítés

Amennyiben a szükséges 100 kérdőívet sikerül begyűjteni, ellenőrizni kell azok teljes körűségét, különös tekintettel arra, hogy valamennyi kérdésre válaszoltak-e a kitöltők, illetve nem fordult-e elő olyan eset, amikor egyszerre több, egymásnak ellentmondó választ is adtak. Az ellenőrzött kérdőívek adatait egyetlen, összefüggő statisztikai táblában kell összesíteni úgy, hogy abból minél részletesebb adatok legyenek kiolvashatók. (Például ki kell derülnie, hány válaszadó vezetett már ittasan gépjárművet, illetve az is, hogy közöttük milyen volt a megoszlás nem, életkor, lakóhely, iskolai végzettség és munkakör szerint.)

10. Az adatok elemzése, értékelése

A statisztikai táblába rendezett adatokból – elsősorban megoszlási viszonyszámok képzésével – szerzett információkat, következtetéseket a dolgozat megfelelő részében kívánom szövegesen bemutatni.

Az összeállított kérdőív és az adatok összesítésére szolgáló táblázat a vizsgálati programhoz mellékelve.

KÉRDŐÍV

1. Kérem, válaszoljon az alábbi kérdésekre! A megfelelő választ húzza alá!

a) *Neme:*

Férfi Nő

b) *Kora:*

18 év alatt 18-25 év között 25-35 év között 35 év felett

c) *Lakóhelye:*

Megyeszékhely Nagyváros Kisváros Község Egyéb

d) *Legmagasabb iskolai végzettsége:*kevesebb, mint 8 általános 8 általános szakmunkásképző
szakközépiskola érettségi főiskola/egyeteme) *Jelenlegi beosztása:*felsővezető középvezető alkalmazott egyéni vállalko-
zó munkanélküli tanuló egyébf) *Rendelkezik-e Ön – bármilyen kategóriájú - vezetői engedéllyel?*

igen nem

2. Kérem, válaszoljon az alábbi kérdésekre! A megfelelő választ húzza alá!

a) *Fogyaszt-e Ön – akár csak alkalmanként is – alkoholt?*

igen nem

b) *Közlekedett-e már közúti forgalomban kerékpárral úgy, hogy előtte alkoholt fogyasztott?*

igen nem

c) *Ült már be alkohol fogyasztása után VEZETŐKÉNT gépjárművébe azért, hogy azzal közúton közlekedjen?*

igen nem

d) *Ült már be olyan személy gépjárművébe UTASKÉNT, akiről tudta, hogy a vezetés előtt alkoholt fogyasztott?*

igen nem

e) *Hallott-e már az úgynevezett bulisofőr szolgálatokról?*

igen nem

f) *Amennyiben igénybe vehetné ezt a szolgáltatást (hazavezetik Ön helyett a gépjárművét, amennyiben Ön alkoholt fogyasztott), élne-e ezzel a lehetőséggel?*

igen nem

Köszönöm, hogy válaszolt kérdéseimre!

Ezt a kérdőívet a Nyíregyházi Főiskola Tudományos Diákköri Konferenciájára megírandó, közlekedési balesetek elemzéséről szóló dolgozatomhoz kívánom felhasználni. Önkéntes válaszadásával, anonim kitöltésével Ön hozzájárulását adta ahhoz, hogy a megadott válaszait feldolgozzam és elemezzem a dolgozat megírása során.

A kérdőíves felmérésben részt vevők megoszlása

		Válaszadók	
		<i>száma (fő)</i>	<i>aránya (%)</i>
Nem	Férfi	84	44,44
	Nő	105	55,56
	Összesen	189	100,00
Életkor	0-18	3	1,59
	18-25	15	7,94
	25-35	117	61,90
	35-	54	28,57
	Összesen	189	100,00
Lakóhely	Megyeszékhely	123	65,08
	Nagyváros	15	7,94
	Kisváros	24	12,70
	Község	24	12,70
	Egyéb	3	1,59
	Összesen	189	100,00
Végzettség	Kevesebb, mint 8 általános	0	-
	Általános iskola	12	6,35
	Szakmunkásképző	6	3,17
	Szakközépiskola	9	4,76
	Érettségi	57	30,16
	Főiskola/egyetem	105	55,56
	Összesen	189	100,00
Beosztás	Felsővezető	0	-
	Középvezető	21	11,11
	Alkalmazott	108	57,14
	Egyéni vállalkozó	18	9,52
	Munkanélküli	9	4,76
	Tanuló	12	6,35
	Egyéb	21	11,11
	Összesen	189	100,00
Okmány	Jogosítvánnyal rendelkezik	159	84,13
	Nem rendelkezik	30	15,87
	Összesen	189	100,00
Összes válaszadó			189

Forrás: saját szerkesztés

A feldolgozott kérdőíveket összesítő statisztikai tábla 2/1. része

		Alkoholfogyasztás		Ittas kerékpáros		Ittasan vezetett		Ittas mögé beült		Bulisofőrt ismeri		Bulisofőrt igényli	
		Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	80	4	38	46	19	65	37	47	73	11	56	28
	Nő	79	26	25	80	14	91	38	67	56	49	76	29
	Összesen	159	30	63	126	33	156	75	114	129	60	132	57
Életkor	0-18	0	3	0	3	0	3	0	3	0	3	3	0
	18-25	7	8	4	11	0	15	5	10	8	7	13	2
	25-35	106	11	49	68	22	95	58	59	83	34	88	29
	35-	46	8	10	44	11	43	12	42	38	16	28	26
	Összesen	159	30	63	126	33	156	75	114	129	60	132	57
Lakóhely	Megyeszékhely	113	10	38	85	19	104	44	79	91	32	98	25
	Nagyváros	10	5	3	12	4	11	7	8	7	8	13	2
	Kisváros	12	12	8	16	5	19	10	14	15	9	13	11
	Község	21	3	14	10	5	19	12	12	13	11	8	16
	Egyéb	3	0	0	3	0	3	2	1	3	0	0	3
	Összesen	159	30	63	126	33	156	75	114	129	60	132	57

Forrás: Saját szerkesztés

A feldolgozott kérdőíveket összesítő statisztikai tábla 2/2. része

		Alkoholfogyasztás		Ittas kerékpáros		Ittasan vezetett		Ittas mögé beült		Bulisofőrt ismeri		Bulisofőrt igényli	
		<i>Igen</i>	<i>Nem</i>	<i>Igen</i>	<i>Nem</i>	<i>Igen</i>	<i>Nem</i>	<i>Igen</i>	<i>Nem</i>	<i>Igen</i>	<i>Nem</i>	<i>Igen</i>	<i>Nem</i>
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Általános iskola	10	2	4	8	0	12	4	8	3	9	5	7
	Szaktanulmányok	3	3	0	6	3	3	3	3	2	4	3	3
	Szakközépiskola	6	3	0	9	0	9	3	6	2	7	4	5
	Érettségi	41	16	18	39	8	49	23	34	46	11	41	16
	Főiskola/egyetem	99	6	41	64	22	83	42	63	76	29	79	26
	Összesen	159	30	63	126	33	156	75	114	129	60	132	57
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Középvezető	21	0	9	12	7	14	10	11	13	8	12	9
	Alkalmazott	85	23	35	73	11	97	22	86	79	29	76	32
	Egyéni vállalkozó	18	0	3	15	3	15	9	9	13	5	14	4
	Munkanélküli	6	3	7	2	7	2	9	0	7	2	3	6
	Tanuló	9	3	3	9	0	12	7	5	4	8	10	2
	Egyéb	20	1	6	15	5	16	18	3	13	8	17	4
	Összesen	159	30	63	126	33	156	75	114	129	60	132	57
Jogi	Rendelkezik	142	17	61	98	32	127	65	94	115	44	107	52
	Nem rendelkezik	17	13	2	28	1	29	10	20	14	16	25	5
	Összesen	159	30	63	126	33	156	75	114	129	60	132	57

Forrás: Saját szerkesztés

Az alkoholt fogyasztó kitöltők aránya

		Összes	Fogyaszt-e alkoholt?		Megoszlás (%)	
		válaszadó	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	84	80	4	95,24	4,76
	Nő	105	79	26	75,24	24,76
	Összesen	189	159	30	84,13	15,87
Életkor	0-18	3	0	3	0,00	100,00
	18-25	15	7	8	46,67	53,33
	25-35	117	106	11	90,60	9,40
	35-	54	46	8	85,19	14,81
	Összesen	189	159	30	84,13	15,87
Lakóhely	Megyeszékhely	123	113	10	91,87	8,13
	Nagyváros	15	10	5	66,67	33,33
	Kisváros	24	12	12	50,00	50,00
	Község	24	21	3	87,50	12,50
	Egyéb	3	3	0	100,00	0,00
	Összesen	189	159	30	84,13	15,87
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	-	-
	Általános iskola	12	10	2	83,33	16,67
	Szakmunkásképző	6	3	3	50,00	50,00
	Szakközépiskola	9	6	3	66,67	33,33
	Érettségi	57	41	16	71,93	28,07
	Főiskola/egyetem	105	99	6	94,29	5,71
	Összesen	189	159	30	84,13	15,87
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	-	-
	Középvezető	21	21	0	100,00	0,00
	Alkalmazott	108	85	23	78,70	21,30
	Egyéni vállalkozó	18	18	0	100,00	0,00
	Munkanélküli	9	6	3	66,67	33,33
	Tanuló	12	9	3	75,00	25,00
	Egyéb	21	20	1	95,24	4,76
	Összesen	189	159	30	84,13	15,87
Jogi	Rendelkezik	159	142	17	89,31	10,69
	Nem rendelkezik	30	17	13	56,67	43,33
	Összesen	189	159	30	84,13	15,87

Forrás: Saját szerkesztés

Ittasan kerékpározók aránya

		Összes	Ittas kerékpáros		Megoszlás (%)	
		válaszadó	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	84	38	46	45,24	54,76
	Nő	105	25	80	23,81	76,19
	Összesen	189	63	126	33,33	66,67
Életkor	0-18	3	0	3	0,00	100,00
	18-25	15	4	11	26,67	73,33
	25-35	117	49	68	41,88	58,12
	35-	54	10	44	18,52	81,48
	Összesen	189	63	126	33,33	66,67
Lakóhely	Megyeszékhely	123	38	85	30,89	69,11
	Nagyváros	15	3	12	20,00	80,00
	Kisváros	24	8	16	33,33	66,67
	Község	24	14	10	58,33	41,67
	Egyéb	3	0	3	0,00	100,00
	Összesen	189	63	126	33,33	66,67
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	-	-
	Általános iskola	12	4	8	33,33	66,67
	Szaktanulmányok	6	0	6	0,00	100,00
	Szakközépiskola	9	0	9	0,00	100,00
	Érettségi	57	18	39	31,58	68,42
	Főiskola/egyetem	105	41	64	39,05	60,95
	Összesen	189	63	126	33,33	66,67
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	-	-
	Középvezető	21	9	12	42,86	57,14
	Alkalmazott	108	35	73	32,41	67,59
	Egyéni vállalkozó	18	3	15	16,67	83,33
	Munkanélküli	9	7	2	77,78	22,22
	Tanuló	12	3	9	25,00	75,00
	Egyéb	21	6	15	28,57	71,43
	Összesen	189	63	126	33,33	66,67
Jogi	Rendelkezik	159	61	98	38,36	61,64
	Nem rendelkezik	30	2	28	6,67	93,33
	Összesen	189	63	126	33,33	66,67

Forrás: Saját szerkesztés

Ittas gépjárművezetők aránya

		Összes	Ittasan vezetett		Megoszlás (%)	
		válaszadó	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	84	19	65	22,62	77,38
	Nő	105	14	91	13,33	86,67
	Összesen	189	33	156	17,46	82,54
Életkor	0-18	3	0	3	0,00	100,00
	18-25	15	0	15	0,00	100,00
	25-35	117	22	95	18,80	81,20
	35-	54	11	43	20,37	79,63
	Összesen	189	33	156	17,46	82,54
Lakóhely	Megyeszékhely	123	19	104	15,45	84,55
	Nagyváros	15	4	11	26,67	73,33
	Kisváros	24	5	19	20,83	79,17
	Község	24	5	19	20,83	79,17
	Egyéb	3	0	3	0,00	100,00
	Összesen	189	33	156	17,46	82,54
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	-	-
	Általános iskola	12	0	12	0,00	100,00
	Szakmunkásképző	6	3	3	50,00	50,00
	Szakközépiskola	9	0	9	0,00	100,00
	Érettségi	57	8	49	14,04	85,96
	Főiskola/egyetem	105	22	83	20,95	79,05
	Összesen	189	33	156	17,46	82,54
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	-	-
	Középvezető	21	7	14	33,33	66,67
	Alkalmazott	108	11	97	10,19	89,81
	Egyéni vállalkozó	18	3	15	16,67	83,33
	Munkanélküli	9	7	2	77,78	22,22
	Tanuló	12	0	12	0,00	100,00
	Egyéb	21	5	16	23,81	76,19
	Összesen	189	33	156	17,46	82,54
Jogi	Rendelkezik	159	32	127	20,13	79,87
	Nem rendelkezik	30	1	29	3,33	96,67
	Összesen	189	33	156	17,46	82,54

Forrás: Saját szerkesztés

Ittas járművezető személy mögé utasként beülők aránya

		Összes	Ittas mögé beült		Megoszlás (%)	
		válaszadó	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	84	37	47	44,05	55,95
	Nő	105	38	67	36,19	63,81
	Összesen	189	75	114	39,68	60,32
Életkor	0-18	3	0	3	0,00	100,00
	18-25	15	5	10	33,33	66,67
	25-35	117	58	59	49,57	50,43
	35-	54	12	42	22,22	77,78
	Összesen	189	75	114	39,68	60,32
Lakóhely	Megyeszékhely	123	44	79	35,77	64,23
	Nagyváros	15	7	8	46,67	53,33
	Kisváros	24	10	14	41,67	58,33
	Község	24	12	12	50,00	50,00
	Egyéb	3	2	1	66,67	33,33
	Összesen	189	75	114	39,68	60,32
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	-	-
	Általános iskola	12	4	8	33,33	66,67
	Szaktanulmányok	6	3	3	50,00	50,00
	Szakközépiskola	9	3	6	33,33	66,67
	Érettségi	57	23	34	40,35	59,65
	Főiskola/egyetem	105	42	63	40,00	60,00
	Összesen	189	75	114	39,68	60,32
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	-	-
	Középvezető	21	10	11	47,62	52,38
	Alkalmazott	108	22	86	20,37	79,63
	Egyéni vállalkozó	18	9	9	50,00	50,00
	Munkanélküli	9	9	0	100,00	0,00
	Tanuló	12	7	5	58,33	41,67
	Egyéb	21	18	3	85,71	14,29
	Összesen	189	75	114	39,68	60,32
Jogi	Rendelkezik	159	65	94	40,88	59,12
	Nem rendelkezik	30	10	20	33,33	66,67
	Összesen	189	75	114	39,68	60,32

Forrás: Saját szerkesztés

A bulisofőr szolgáltatokat korábbról már ismerők aránya

		Összes	Bulisofőrt ismeri		Megoszlás (%)	
		válaszadó	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	84	73	11	86,90	13,10
	Nő	105	56	49	53,33	46,67
	Összesen	189	129	60	68,25	31,75
Életkor	0-18	3	0	3	0,00	100,00
	18-25	15	8	7	53,33	46,67
	25-35	117	83	34	70,94	29,06
	35-	54	38	16	70,37	29,63
	Összesen	189	129	60	68,25	31,75
Lakóhely	Megyeszékhely	123	91	32	73,98	26,02
	Nagyváros	15	7	8	46,67	53,33
	Kisváros	24	15	9	62,50	37,50
	Község	24	13	11	54,17	45,83
	Egyéb	3	3	0	100,00	0,00
	Összesen	189	129	60	68,25	31,75
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	-	-
	Általános iskola	12	3	9	25,00	75,00
	Szakmunkásképző	6	2	4	33,33	66,67
	Szakközépiskola	9	2	7	22,22	77,78
	Érettségi	57	46	11	80,70	19,30
	Főiskola/egyetem	105	76	29	72,38	27,62
	Összesen	189	129	60	68,25	31,75
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	-	-
	Középvezető	21	13	8	61,90	38,10
	Alkalmazott	108	79	29	73,15	26,85
	Egyéni vállalkozó	18	13	5	72,22	27,78
	Munkanélküli	9	7	2	77,78	22,22
	Tanuló	12	4	8	33,33	66,67
	Egyéb	21	13	8	61,90	38,10
	Összesen	189	129	60	68,25	31,75
Jogi	Rendelkezik	159	115	44	72,33	27,67
	Nem rendelkezik	30	14	16	46,67	53,33
	Összesen	189	129	60	68,25	31,75

Forrás: Saját szerkesztés

A bulisofőr szolgáltatásokat igénybe venni szándékozók aránya

		Összes	Bulisofőrt igényelné		Megoszlás (%)	
		válaszadó	Igen	Nem	Igen	Nem
Nem	Férfi	84	56	28	66,67	33,33
	Nő	105	76	29	72,38	27,62
	Összesen	189	132	57	69,84	30,16
Életkor	0-18	3	3	0	100,00	0,00
	18-25	15	13	2	86,67	13,33
	25-35	117	88	29	75,21	24,79
	35-	54	28	26	51,85	48,15
	Összesen	189	132	57	69,84	30,16
Lakóhely	Megyeszékhely	123	98	25	79,67	20,33
	Nagyváros	15	13	2	86,67	13,33
	Kisváros	24	13	11	54,17	45,83
	Község	24	8	16	33,33	66,67
	Egyéb	3	0	3	0,00	100,00
	Összesen	189	132	57	69,84	30,16
Végzettség	Kevesebb, mint 8 ált.	0	0	0	-	-
	Általános iskola	12	5	7	41,67	58,33
	Szakmunkásképző	6	3	3	50,00	50,00
	Szakközépiskola	9	4	5	44,44	55,56
	Érettségi	57	41	16	71,93	28,07
	Főiskola/egyetem	105	79	26	75,24	24,76
	Összesen	189	132	57	69,84	30,16
Beosztás	Felsővezető	0	0	0	-	-
	Középvezető	21	12	9	57,14	42,86
	Alkalmazott	108	76	32	70,37	29,63
	Egyéni vállalkozó	18	14	4	77,78	22,22
	Munkanélküli	9	3	6	33,33	66,67
	Tanuló	12	10	2	83,33	16,67
	Egyéb	21	17	4	80,95	19,05
	Összesen	189	132	57	69,84	30,16
Jogi	Rendelkezik	159	107	52	67,30	32,70
	Nem rendelkezik	30	25	5	83,33	16,67
	Összesen	189	132	57	69,84	30,16

Forrás: Saját szerkesztés

Az üzemanyag fogyasztás alakulása 2008-2011. között
adatok literben

Üzemanyag	2009	2008	Változás
RON95	1 516 150 653	1 549 953 373	-2,2%
RON98	55 269 598	62 666 118	-11,8%
Benzin összesen	1 571 420 251	1 612 619 491	-2,6%
Gázolaj	1 696 326 773	1 643 590 106	3,2%
Üzemanyag összesen	3 267 747 024	3 256 209 597	0,4%

Üzemanyag	2010	2009	Változás
RON95	1 332 244 868	1 516 150 653	-12,1%
RON98	35 796 576	55 269 598	-35,2%
Benzin összesen	1 368 041 444	1 571 420 251	-12,9%
Gázolaj	1 591 052 487	1 696 326 773	-6,2%
Üzemanyag összesen	2 959 093 931	3 267 747 024	-9,5%

Üzemanyag	2011. 1-9. hó	2010. 1-9. hó	Változás
RON95	944 491 702	1 004 253 728	-5,95%
RON98	4 756 320	7 219 984	-34,12%
Prémium benzin	19 685 796	22 125 553	-11,03%
Benzin összesen	968 933 818	1 033 599 265	-6,26%
Gázolaj	1 145 661 808	1 124 091 878	1,92%
Prémium gázolaj	44 267 597	54 757 431	-19,16%
Gázolaj összesen	1 189 929 405	1 178 849 309	0,94%
Üzemanyag összesen	2 158 863 223	2 212 448 574	-2,42%

Forrás: Magyar Ásványolaj Szövetség

Az értékesített üzemanyagok mennyisége, a forgalomba helyezett új gépjárművek és a balesetek számának alakulása 2008 – 2011 között

Megnevezés	M.e.	2009	2008	Változás
Benzin összesen	liter	1 571 420 251	1 612 619 491	-2,6%
Gázolaj	liter	1 696 326 773	1 643 590 106	3,2%
Üzemanyag összesen	liter	3 267 747 024	3 256 209 597	0,4%
Forgalomba helyezés	darab	59 700	153 000	-41%
Balesetek száma	darab	1 026	1 221	-15,97%

Megnevezés	M.e.	2010	2009	Változás
Benzin összesen	liter	1 368 041 444	1 571 420 251	-12,9%
Gázolaj	liter	1 591 052 487	1 696 326 773	-6,2%
Üzemanyag összesen	liter	2 959 093 931	3 267 747 024	-9,5%
Forgalomba helyezés	darab	43 000	59 700	-28%
Balesetek száma	darab	939	1 026	-8,48%

Megnevezés	M.e.	2011. 1-9 hó	2010. 1-9. hó	Változás
Benzin összesen	liter	968 933 818	1 033 599 265	-6,26%
Gázolaj összesen	liter	1 189 929 405	1 178 849 309	0,94%
Üzemanyag összesen	liter	2 158 863 223	2 212 448 574	-2,42%
Forgalomba helyezés	darab	33 700	32 500	3,80%
Balesetek száma	darab	639	710	-10%

Forrás: A Magyar Ásványolaj Szövetség és a HBM-i Balesetmegelőzési Bizottság adatai alapján saját szerkesztés