Sebességcsökkentés és a baleseti költségek drágítása

dr. Rigó Mihály

aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök

a BME műszaki doktora

összevont előadásai

a győri I. Közlekedésbiztonsági konferencián 2023. IX. 22-én.

Ha bővebb információt óhajt, akkor kattintson az alábbi linkekre:

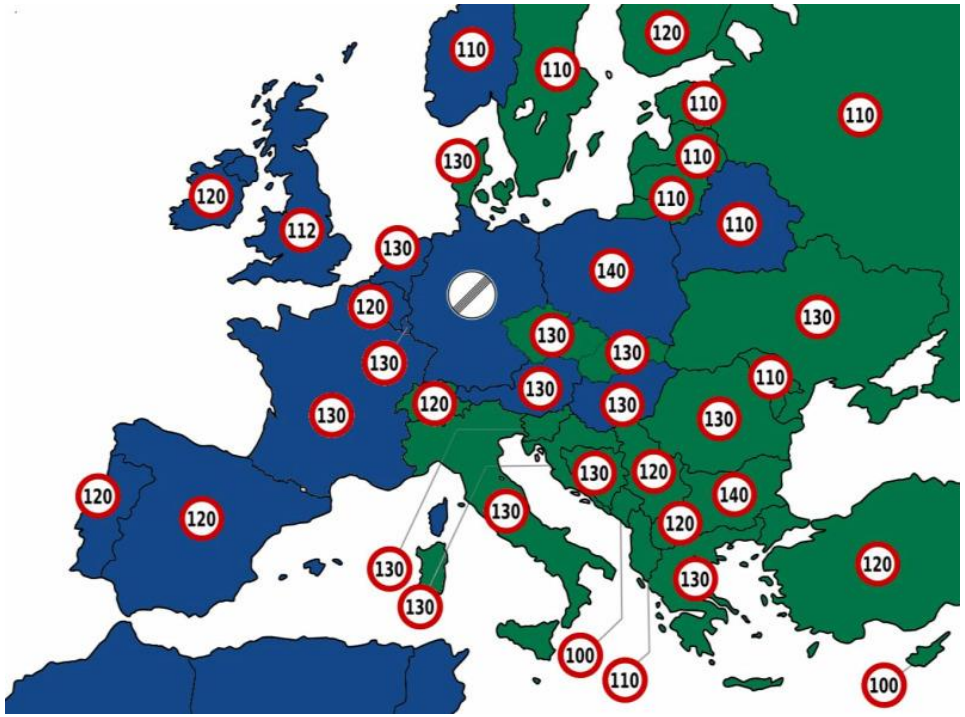
Microsoft Word - Sebessegcsokkentes.docx (mernokvagyok.hu)

Microsoft Word - olcso_baleset-2.doc (mernokvagyok.hu)

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”

dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

- Az autópályákon a maximálisan megengedett sebességekben sincs egység.



Az USA-ban: 70-75 mph, vagyis 114-121 km/óra.

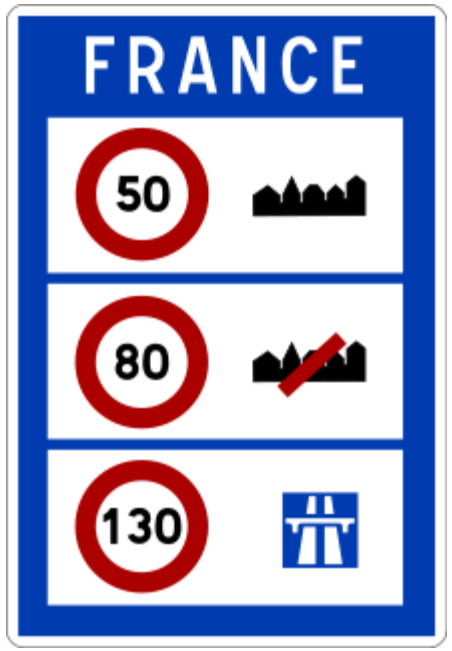
Egy holland elképzelés a környezetszennyezés csökkentéséért, mint új szempontként, az előbbi táblázat mellet és ellenére!



Az osztrákok igyekezete a környezetszennyezés csökkentéséért autópályán. Azaz a balestcsökkentés mellett már néhol tényleg számít a környezetterhelés csökkentése is!



Franciaországban 400.000 km-nyi főúton csökken tették le a megengedett legnagyobb sebességet 90-ről 80-ra. Még kimondani is alig meri az ember ezt a hatalmas úthosszat, ahol a csökkentést végrajtották. Milyen furcs, hogy a hazai szakirodalomban ez sem jelenik meg, mint ahogyan az előbbiek sem!



„**SVÉDORSZÁGBAN, AHOL CSAK 70 KM/ÓRÁVAL LEHET MENNI, EGYMILLIÓ LAKOSRA CSAK 27 HALÁLESET JUT,**

ami pont a fele a franciának. Egy csomó biztonságosnak tekinthető országban már eleve 80 km/óra a limit, ilyen például Norvégia (26), Svájc (26) Dánia (37) és Hollandia (37) is.”

„Nemrég a Franciaországgal határos, és hasonló halálozási statisztikával rendelkező Belgium Flamand régiójában is csökkentették a megengedett legnagyobb országúti sebességet, ott azonban nem 80-ra, hanem 70-re. Németországban és Ausztriában viszont továbbra is 100-zal lehet hajtani közúton.”

„Kiszámították, hogy a sebességhatár-csökkentés egy tipikus 25 kilométeres útnál csak 2 perc késést okoz, mellesleg és az alacsonyabb fogyasztás miatt egy tipikus autós évente akár 120 eurót (36 ezer forintot) is megspórolhat az üzemanyagon, ha mindig betartja a korlátozást.”

„Egymillió lakosra 54 közúti haláleset jut, ami jelentősen rosszabb, mint a környező országok statisztikái (Spanyolországban és Németországban 39-39, az Egyesült Királyságban 29 ez a szám), pedig tíz éve a franciák még a spanyolok előtt jártak ebben a kérdésben.”

„Hazai vizekre evezve, 2016-ban (az utolsó teljes évben, amiről vannak statisztikák) Magyarországon **62 halálos közúti baleset** jutott egymillió emberre, amivel az Európai Unió rosszabbul teljesítő országai közé tartozunk, egészen pontosan a 9. legrosszabb helyezést értük el a 28 tagállamból. Egyébként az uniós átlag 50 haláleset volt.”

A 27 ugye sokkal kevesebb a 62-nél, mégsem foglalkoztat ez senkit!

A sebességcsökkentési szándék még a belterületeken is megjelenik és egyre terjed

„ **Wales kormánya úgy határozott: egyes városok belterületein egységesen bevezetik a 20 mérföld/óra legnagyobb megengedett sebességhatárt. ”**

„Az intézkedés korántsem egyedi jelenség, hanem megfelel a napjainkat oly jellemző közlekedésbiztonsági irányoknak, folyamatoknak, trendeknek. A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy Európa egyre több országában, nagyvárosában ismerik fel és fogadják el a belterületi sebességkorlátozással járó előnyöket, melyek a közúti közlekedésbiztonság, az élhetőbb lakókörnyezet valamint a környezetvédelem területén egyaránt megnyilvánulnak. A korlátozott sebességű zónák, valamint az általános érvényű sebességkorlátozások elterjedése azóta gyorsult fel, hogy az ETSC (European Traffic Safety Council) 2013. december 17-én közzétette az EU városi mobilitási programját. A programban az ETSC arra szólította fel az Európai Unió vezető testületeit, hogy ösztönözze a tagállamokat a legfeljebb 30 km/h sebességű zónák bevezetésére …”

Nagyszerű előadást tartott erről Kovács Virág Zita úrhölgy, melyet kár lenne elkallódni hagyni!

A német ellenpélda

„A teljes német úthálózat 644 000 kilométer. Ebből az autópálya nagyjából 13 000 kilométer. Ebből 9 100 kilométer korlát nélküli – amikor épp nincs építkezés.”

„A német hálózati hossz **százalékban kifejezve ez komoly 1.4%. t úthálózat kevesebb mint másfél százalékán lehet "száguldozni„”**

A német autópályákon, ahol nincs sebességkorlátozás, 1978 óta érvényes az úgy nevezett ajánlott sebesség, ami 130 km/h. Mégi ez az állandó hivatkozási alap! Miért?

„Németország világszerte híres arról, hogy az autópályák legtöbb szakaszán – nagyjából 70 százalékán – olyan gyorsan lehet hajtani, ahogy az autó bírja.”

„Jelenleg az autópályák 70 százalékán nincs sebességkorlátozás.”

‚A német autópályákon az ajánlott sebesség 130 km/óra. Ha valaki ezt nem tartja be, és balesetet szenved, **a biztosító nem fizet**.”

Németországban évente 2,1 milliárd liter fosszilis üzemanyagot lehetne megtakarítani, ha az autópályákon 100-as, a lakott területeken kívül 80-as sebességkorlátozás lenne érvényben, és a sebességkorlátozás összességében öt-hét százalékkal csökkenthetné az orosz olajimportot – becsülte Claudia Kemfert, a Német Gazdaságkutató Intézet (DIW) energiaügyi közgazdásza. A szervezet szerint

EZZEL A MODELLEL MÉG 3,7 MILLIÁRD LITER BENZIN ÉS GÁZOLAJ MARADNA A TANKEREK GYOMRÁBAN.

A sebességkorlátozás bevezetését a Bundestagban eddig főként a szabad demokraták (FDP) akadályozták. Ez nem csoda, hiszen a párt elnöke, Christian Lindner ismert a sportautók iránti rajongásáról, és köztudott, hogy garázsában kétszáz kilométeres sebesség fölötti utazásra képes autók parkolnak.

Ami érdekes, melynek az okát megvizsgálni érdemes lenne:

„A német baleseti statisztika a legalacsonyabbak közé tartozik Európában és háromszor alacsonyabb az Egyesült Államok

Egy hazai mérés:

A Totalkcar megmérette a valóságot.

„110-nél, 130-nál, 150-nél mennyit eszik ugyanaz a kocsi?”

„Lemértük!

Elmentünk Szegedig meg vissza az M5-ösön, megkértük Hans Regenkurtot, német barátunkat, hogy vezesse a szabálytalanul … hajtott autót, és megnéztük, miként érvényesül a fizika a gyakorlatban.”

- „**110 km/h: 18,68 liter** gázolaj, **7339 forint**, 344 km, **62,1 km/h átlagsebesség**, fed.komp szerint **5,0 l/100 km**, számológép szerint **5,430 l/100 km**,
- **130 km/h**: **22,50 liter** gázolaj, **8840 forint**, 342 km, **82,1 km/h átlagsebesség**, fed.komp szerint **6,9 l/100 km**, számológép szerint **6,579 l/100 km**,
- **150 km/h**: **25,60 liter** gázolaj, **10058 forint**, 343 km, **94,9 km/h átlagsebesség**, fed.komp szerint **7,4 l/100 km**, számológép szerint **7,464 l/100** km.”

A végső mérleg: a **343-344** kilométer. … összesen **3 óra 25 perc** kellett … ha … 150-nel ment az autó … Aki igyekezett pont a megengedett maximummal autózni … **3 óra 47 perc** alatt tette meg a távot. Aki pedig 110-zel spórolt a sztrádán … összesen **3 óra 57 percig.**”

47-25=22 perc, 57-25=32 perc!

Engem az is megdöbbentett az, hogy autópályán, a Bp.-Szeged oda és vissza távon, az autónak megengedve a 150 km/órás sebességet az átlagsebesség csak 96 km/óra lett! Elképzelni is borzalmas azt, hogy 150-nel hajtva miféle csínyekbe kellett belemenni! Mit kell ezen még magyarázni? Ki nem érti ezt? Lehet, hogy nem szakértők, hanem jogász kontárok, pancserek döntögetnek mérnöki kérdésekben?

Javaslom itthon csökkenteni a megengedett legnagyobb sebesség csökkentését:

Magyarországon mi tart vissza bennünket a helyes gondolkodástól?

- **autópályán 100-(esetleg 110) km/órára,**
- **a főutakon 80 km/óra,**
- **a mellékutakon pedig 70 km/óra értékre.**
- **Legyenek az utak szerves részei a sebességmérő kamerák! Legyen minden időben alkoholszondázás, a kábítószer befolyásoltság szűrés.**

Látható, hogy a legfeljettebb morizáltságú, a legbiztonságosabb autókat hajtó skandináv országokban, ahol ezek a sebességek a legkisebbek, rendelkeznek a legjobb balesti mutatókkal!

A 130 km/óra nélkül is van élet! – mint mutatják nekünk!

A javaslat melletti évek:

1. **garantált balesetszám csökkenés,**
2. **garantált üzemanyag fogyasztás csökkenés, ezzel hozzájárulás az államadósság , a költségvetési hiány csökkenéséhez,**
3. **garantált károsanyag kibocsátás csökkenés,**
4. **garantált agresszió csökkenés,**
5. **egy kis nyugalom, békesség az utakon, a mai idegbaj, kapkodás, háborús nyomakodás helyett.**

Ez egy mérnöki javaslat, mely minden bizonnyal eredményt hozna.

Ki kell ezt egyértelműen jelenteni.

Ne tehessenek úgy a jogászok, hogy semmiről sem tudnak!

Semmiféle normális logika nem szól a mai szabályozás fenntartása mellett, miközben egyre több a megváltoztatása mellett

Ha ezt a jogászok felülbírálják, akkor ennek felelőssége is rájuk száll.

Ami pedig a balesettel kapcsolatos költségeknek nagyobb mérvű, az okozóra történő, áthárítását illeti

Szekeres Pál vívó olimpikon sorsa megható és megdöbbentő!



Mi is történt?

„1991 áprilisában Bonnba utazott a férfi tőr válogatott egy világkupaversenyre.”

„Az autópályán mintegy 100 km-es sebességgel mentem. Miután az előttünk haladó busz előzésébe kezdtem, az váratlanul, irányjelzés nélkül elénk vágott. Először balra kaptam a kormányt, de utána a szalagkorlát miatt jobbra. Ekkor megpördültünk és az árokban kötöttünk ki. A balesetnek egyébként szemtanúja volt egy mögöttünk haladó BMW vezetője is, aki tanúsította, hogy a busz valóban index nélkül, váratlanul vágott elénk.„

„Szekeres háti csigolyatörést szenvedett …”

„Szekeres kizuhant a kisbuszból, a forgalmas autópálya helyett, az út melletti szántóföldre esett. Így, bár túlélte a balesetet, de gerinctörése következtében az orvosai számára világossá vált, hogy többé nem fog lábra állni.”

„A balesetet követő egy év rettentően nehéz volt nekem és a környezetemnek. Egyáltalán nem könnyű elfogadni azt, ha az ember az akarata ellenére változásra van kényszerítve. 27 évesen eltört gerinccel feküdtem a kórházi ágyon, rádöbbentem arra, hogy ez másik véglete az életnek.”

„Egy válogatott sportoló dinamikus, minden izomzata, koordinációja tökéletesen működik, az egészség szimbólumát képviseli, majd ennek a kétharmadát lekapcsolják. Olyan volt, mint amikor a kisbaba tanul járni, csak kerekesszékben. Egyedül felöltözni, felkelni az ágyból, önállóan étkezni, az addig megszokott napi tevékenységeim másképpen mentek tovább.”

„A közös munka beérett Barcelonában, hiszen kerekesszékes tőrvívásban egyéni paralimpiai bajnokságot nyert Szekeres Pál, ezzel pedig az olimpiák történetében először került érem egy sportoló nyakába olimpián és paralimpián is. A világon jelenleg még egy olimpikon van, akinek sikerült elérnie ezt a bravúrt.”

Egy „kis” hiba, az irányjelző ki nem rakása, és az általa okozott gond.

Lehet, hogy a vétkes kapott pár évet, melyet estleg le is ült, de az áldozat élete teljesen megváltozott az élet további részében! Micsoda igaztalan aszimetria!

Csak be kellett volna kapcsolni!

„Lady Diana túlélhette volna a balesetet, ha bekapcsolja a biztonsági övét a boncolást végző orvos szerint”

„A világ egyik leghíresebb törvényszéki orvosszakértője szerint Diana Spencer túlélhette volna az 1997-es párizsi balesetet.” Ő is azt gondolta, hogy Ő olyan kivétel, akire semmi szabály sem vonatkozik? Sajnos tévedett, ezért az életével fizetett!



A kiváltságosok
Kern András művész úr, véleménydiktátor – aki úgy döntött, hogy rá a KRESZ nem vonatkozik, aki erre még büszke is – akik rendkívül rossz példát mutatnak a népnek- A zebrán át a járdásra állnak a kocsijukkal, egy péksütemény vásárlása miatt a Margit krt-on! „Másodszor kapták lencsevégre Kern Andrást, amint az egyik belvárosi pékség bejáratáig hajt a kocsijával, majd a járdán, tilosban áll meg, amíg beszalad az üzletbe. Nekik valószínűen saját KRESZ-ük van.
Ugyanígy a vészfékező népművelőknek, a lezárt vasúti keresztezősét felülbírálóknak, a gyorsulási versenyek rendezőinek. Azt képzelik, hogy őket ismertségük és főleg pénzik miatt külön jogok illeti meg!



Hiába minden, ha a szabálykövetési hajlam majdnem nulla!

A közlekedés egy össznépi társasjáték, a sajátos szabályaival.

Mint az élet minden területén ezeket be kellene tartani.

Ma Magyarország az adócsalók, a trükkösök, az elemi szabályokat kijátszók országa, ráadásul minden következmény nélkül.

Ma sincsenek meg a rendszerváltás körüli idők olajszőkítői, mint ahogyan ma sem azok a kereskedők, akik a tranzit engedéllyel rendelkező ukrajnai gabonát itthon kirakatták, raktározták, megőrölték és vélhetően velünk még meg is etették. Pedig ez olyan vegyszerekkel szennyezett lehetett, melyeket Európában évtizedek óta tilos használni. Az is feltételezhető, hogy ez GMO-val volt szennyezett volt. A magyar hatóságok lapítanak, hallgatnak, még véletlenül sem mernek érdemben intézkedni. De akkor miért kapnak fizetést?

Pedig itt nem pár gyémántot dugtak el az országban, hanem hatalmas mennyiségű, tömegű gabonát mozgattak, melyet eltitkolni képtelenség volt. A tranzit ugye egyébként azt jelentené, hogy szinte megállás NÉLKÜL kellett volna ennek a tömegnek átmenni az országon. Ezzel szemben mindennek az ellentéte történt. Hogyan ellenőrizte a magyar a hatóság a tranzit előírások betartását? Mennyi élelmiszer szemét került az országba? Mennyit etettek meg velünk? Mennyi a maradák? Mi lesz majd vele.

Nagyon távol vagyunk a moráltól. Ha az élet teljes területe morál ellenes, akkor miért görcsölnek egyesek évtizede az ún. közlekedési morál erőltetésével?

Hogyan nem tűnik fel az, hogy ennek az igyekezetnek semmi eredmény sincs? A szándékot semmiféle mutatószám nem igazolja vissza! Senkinek sem fontos egy beavatkozás EREDMÉNYTELENSÉGE? Nem kelle más irányt követni?

Ha nincs, akkor hogyan nem hagyják abba, és helyette olyannal nem foglalkoznak, melynek lenne eredménye. A bevezetésekor volt eredménye az alkoholszondázásnak vagy a biztonsági öv használatának, amíg mérték, amíg ellenőrizték, amig betartották. Ma miért hagyjuk magunkat becsapni, megvezetni?

Miként jellemzi az itthoni helyzetet a magas rangú rendőri vezető? Mire vezetett a közlekedési kultúra túlhangoztatása? Nos, itt tart a hazai közlekedési kultúra! Érdemes volt a tévútra lépni? Kinek is hisznek a döntéshozók?

„Elképesztő, nem hisszük el, amit látunk! Most az őskáosz uralkodik az utakon" – mondja Óberling József r. ezredes, az ORFK főosztályvezetője.

A 2018. X. 14-i állapotjelentés a harcmezőről:



„A magyar rendőrség vesztésre áll a hülyékkel szemben."

A közúti balesetszám nagysága országonként eltérő. Az, hogy vannak szerencsésebb országok, azt jelenti, hogy van esély a balestszámok csökkentésére. Ez így egy állandó küzdelem.

Az eddigi beavatkozások közül sok eredményt hozott korábban, azonban ma már valami új kellene, mert a balestszám csökkenése vagy megállt, vagy kis mértékben még növekedett is.

Jellemző, hogy a társadalom ezeket gátlásként éli meg, bár vannak kedvező változások. Régebben semmi gondot nem láttak abban, hogy ittasan ültek a volán mögé. Mára ennek társadalmi veszélyessége már nyilvánvaló lett.

De még mindig sokan kijátsszák pl. a biztonsági öv használatát.

Az ilyen beavatkozásokat általában autósüldözésnek, autóellenességnek tartják.

Az újabb próbálkozások a pénzhez kapcsolódnak. Én ezeket tartom a legéletképesebbnek, mert manapság mindenütt a pénz uralja az életünket. A pénz nyelvét mindenki érti.

A finnek pl. a közúti bírságokat az elkövető fizetéséhez szabják, hiszen ami egyeseknek nagy összeg, az másoknak fel sem tűnik.

A legutóbbi gyorsulási verseny kerékpáros halálos áldozata után itthon is felmerült a gyorshajtás keményebb bírságolása. Azonnal megszólaltak a károgók:

„A gyorshajtás elleni küzdelem „fokozása” 15 éve tragikomédiaként indult, mára viszont csak a tragédia maradt belőle, nevetni már senkinek sincs kedve. Nem kell bemutatnom, mindenki tudja:

A GYORSHAJTÓK KÖZIGAZGATÁSI BÍRSÁGOLÁSA SEMMIRE SEM JÓ A PÉNZBESZEDÉSEN KÍVÜL”

2008 óta ismert, hogy a közigazgatási bírságolás bevezetésével **a gyorshajtásoknak sem a volumene sem az intenzitása nem indult el abba az irányba, amerre a lakosság törvénytisztelő része szeretné.** Nem lett érezhetően kevesebb gyorshajtó az utakon és a tempó sem lett mérsékeltebb. Kivesézhetném a statisztikákat, de minek? Abból csak az derülhet ki, hogy hány gyorshajtót bírságoltak meg és nem az, hogy hányan hajtanak gyorsabban a kelleténél.

Egy dolgot viszont a várakozásoknak megfelelően hoz már 15 éve: milliárdos bírságbevételt generál, amivel a költségvetés minden évben előre számol!

Jó ez a mindenkori államapparátusnak, hiszen fix és jól tervezhető forrásként jelenik meg. De megfelelő a gyorshajtóknak is, hiszen egy kis pénzmagért cserébe szabad a vásár,

AKINEK TELIK RÁ, AZ KORLÁTLAN MENNYISÉGBEN SZÁGULDOZHAT

Mit lehetne tenni?

A)

Egy közúti balesetnek sokféle költsége van.

Sokszor ki kell vonulni a mentő helikopternek, melynek óradíja nem 2 Ft!

Mindig kimennek a mentők, a katasztrófa elhárítók, a rendőrök csapata, nagy létszámmal.

A helyszínt minél előbb rendbe kell tenni a közútkezelőnek, és visszaadni a forgalomnak.

A sérülteket kórházba kell vinni, ott különböző ideig ápolni. Ők sok olyan kórházi ágyat, kapacitást kötnek le, melyekre másoknak is szüksége lehet.

A gyógyszerek, az ápolás költsége is egyre magasabb. Sok kórházi ágyat elvonnak másoktól.

Sokszor **nem veszik figyelembe a felgyógyultak lecsökkent keresőképességét**, ha életben maradnak. Nem mindenkinek olyan szerencsés a laki alkata, hogy fel tudta dolgozni a szörnyű csapást. Sokan utána öngyilkosok lettek!

Halál esetén a családnak elhunyt képtelen élete végéig pénzt keresni, mely a család bevételét lényegesen csökkentheti. Ha az elhunyt éppen házat épített, kétségessé válik az építés befejezése, ha a gyerekei tovább tanulnának kiesik a tandíjuk.

Ma ezeket a költségeket sajnos ki sem számítják, ha estleg mégis, akkor csak részben.

Javaslom a pontos kiszámítást!

B)

A teljes baleseti költség minél nagyobb részét javaslom a balesetet okozóra terhelni! Melynek mértéke:

„az áldozat, áldozatok kártérítése jelentse azt, hogy olyan anyagi helyzetbe kell hozni őket, mintha ez a baleset be sem következett volna.” Nem immel-ámmal!

Számomra nyilvánvaló, hogy érdemi balesetszám csökkenést a mesterséges intelligencia alkalmazása fog hozni, amely kiejti a legfőbb balesetokozó tényezőt, az embert. Azonban, addig sem lenne szabad teret engedni az emberi felelőtlenségnek.

Én az összes kár kiderítését, a károk forintosítását és azok okozóra való **minél nagyobb %-ban** való okozóra terhelését javaslom! Különben maradunk a következmények nélküli országnak, ahol semmi sem az, aminek mondják, ahol általános a mellébeszélés.

Véleményem szerint az eddigi balesetszám csökkentő eszközök, technológiák már elértek a határaikhoz. További javulás ezektől már nem várható.

Sokan a drága autóval mintha megvennék a gazdagokhoz tartozás és a KRESZ szabályok felülírási jogát és mindenki kárára.

El kellene érni ezáltal azt, hogy minden járművezető azzal a tudattal indítsa be az autót, hogy ezt követően akár olyan balesetbe is keveredhet, amely egész családja létét, egzisztenciáját is veszélyezteti! Alakuljon ki minden járművezetőben egy olyan belső fék, gátlás, amely megakadályozza a bajt. Ne maradhassunk továbbra is a következmények nélküli ország.

Rettenetes baj egy baleset, legyen ennek az okozóra nézve súlyos anyagi következménye!

Az állam küzd ugyan a dohányzás, az alkoholizmus ellen is, mint a balesetek ellen is, de vajon mennyire hihető ez, mennyire álságos ez a „küzdelem”, hiszen mindkettőből hatalmas az állam haszna.

Ugyan miért csökkentené az üzemanyag fogyasztást is, hiszen ebből is hatalmas az adóbevétele? Az autójavítás és a gyógyítás pedig szolgálatás, tehát a GDP-mindkettő növeli, mely sokkal lényegesebb állami érdek, szemben a józan paraszti ésszel. Egy pillanatig sem kábítom magam azzal, hogy az előbbiekből bárkik bármit is figyelembe vesznek. De legyen, lehessen egy leírt, egy határozott mérnöki vélemény.

Szeged, 2023. IX. 19-23.