

A közúti baleseti adatok 2014. évi alakulásáról, az új országos kamerahálózatról és a baleset-megelőzésről

Interjú Óberling József r. ezredes úrral, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetőjével, az ORFK-OBV ügyvezető elnökével



■ Hogyan értékeli a 2014-es évet a közúti közlekedésbiztonság szempontjából? Hogyan alakultak tavaly a baleseti adatok hazánkban?

Jelenleg a rendőrség által gyűjtött előzetes adatokkal rendelkezünk, melyek a balesetet követő 24 órás helyzetnek felelnek meg. A baleset utáni 30 napos állapotokat tükröző hivatalos KSH adatok csak később jelennek meg, de az elmúlt évek tapasztalatai alapján az előzetes és végleges adatok között csekély a különbség.

A 2014. évi előzetes adatok változatos képet mutatnak a baleseti adatok alakulása szempontjából. Egyes adatok kedvezőtlenebbek, mint 2013-ban voltak, míg más adatok vonatkozásában folytatódott a korábbi évek kedvező trendje.

■ Említene néhány példát?

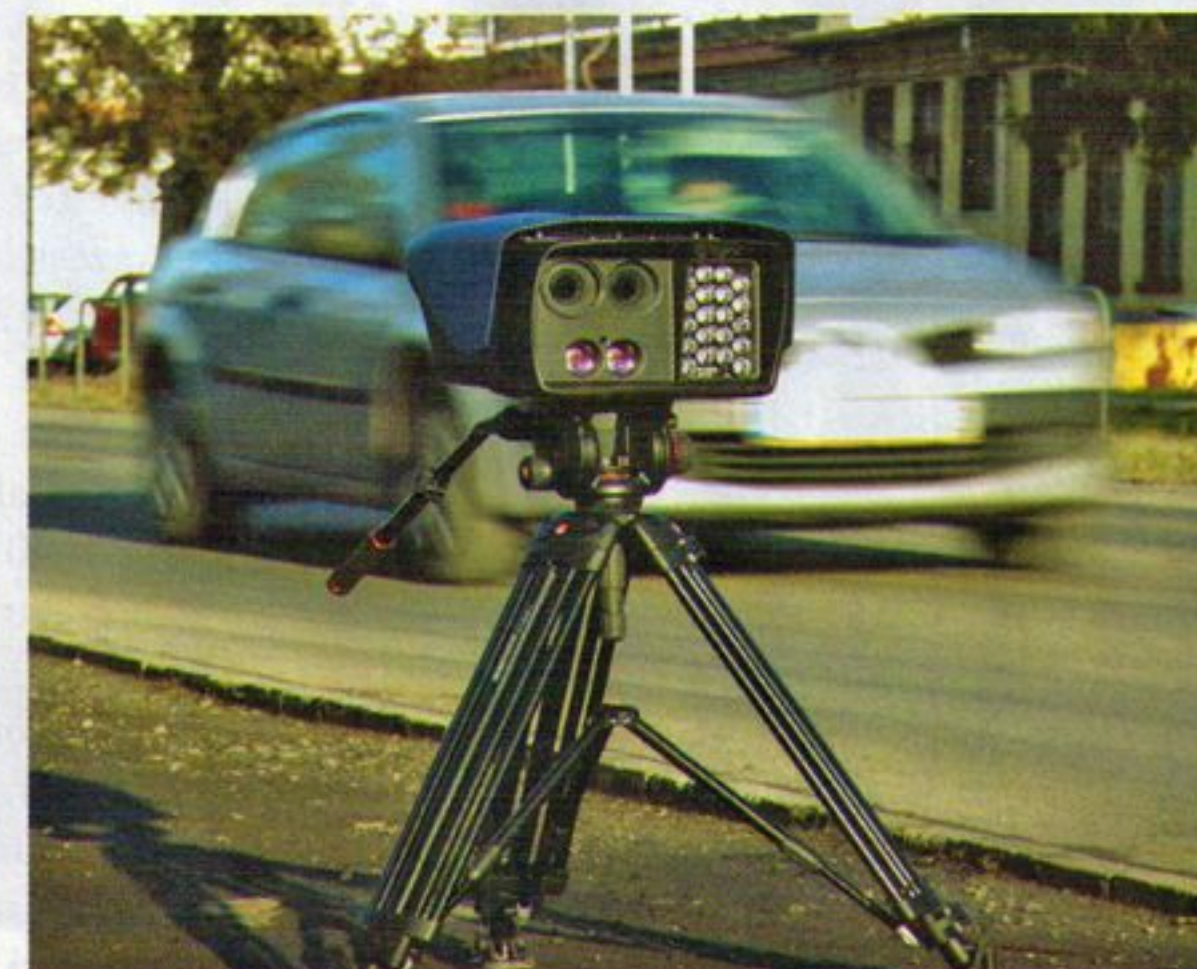
A személyesérüléses közúti balesetek száma például csekély mértékben, mintegy 0,5%-kal növekedett 2013-hoz képest, míg a halálos áldozatok számában 3,5%-os növekedést mérhettünk. Érdekes, hogy november végén mindkét említett területen még javuló baleseti adatokról számolhattunk be, azonban decemberben sajnos több baleset történt hazánk közútjain, és azok általában súlyosabbak voltak, mint egy évvel korábban.

Tavaly ugyanakkor csökkent a súlyosan sérültek száma, és kevesebben okoztak balesetet szeszestől befolyásolt állapotban az előző évhez képest. Érdemes kihangsúlyozni, hogy az ittasan okozott balesetek terén az ezredforduló óta 2014 volt a legsikeresebb esztendő. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy nincs már teendő ezen a területen, hiszen még mindig minden tizedik személyesérüléses közúti baleset hátterében az ittaság áll.

Ha pedig a baleseti adatokat az elmúlt öt évre visszatekintve vizsgáljuk meg, azt láthatjuk, hogy az új évtizedben a hazai utak biztonsága tovább javult. Ennek legfőbb mutatója, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 2010 óta hatodával csökkent.

■ A közlekedők többségének a rendőrökről alapvetően a sebességellenőrzések jutnak az eszébe. Miért éppen a sebességellenőrzés áll a rendőri intézkedések célkeresztjében?

A közterületi rendőri jelenlétnek Európa minden országában jelentős erőforrás korlátai vannak. Így van ez nálunk is. Ennek megfelelően a rendőrség leginkább a kiemelt kockázatu közlekedési szabályszegések visszaszorítására koncentrálnak. Tény, hogy a sebességtúllépés a közúti balesetek legfőbb oka, Magyarországon például tavaly a balesetek 28%-ának hátterében a gyorsajtás állt. Ezekben a balesetekben az érintettek sérülési, halálozási kockázata jelentősen magasabb az átlagnál, nem véletlenül nevezik a gyorsajtást az Európai Unióban a közutak első számú gyilkosának. Álláspontom szerint a gyorsajtások számának visszaszorítása nélkül a hazai és uniós közlekedésbiztonsági célkitűzések nem teljesíthetők, tehát sebességellenőrzésre az elkövetkezendő időszakban is elengedhetetlenül szükség lesz.



■ AZ ÚJ TRAFFIPAX – Több száz emberéletet menthet meg évente

Tevékenységünk azonban nem csak a gyorsajtók kiszűrésére irányul, hiszen hosszú évek óta nagy figyelmet fordítunk az ittas járművezetés visszaszorítására, valamint a passzív biztonsági eszközök használatának további terjesztésére. Részt veszünk továbbá a TISPOL által szervezett európai közlekedésbiztonsági kampányokban, ami évi kilenc fokozott ellenőrzést jelent egy-egy előre megadott beavatkozási területen, de a közlekedés legvédtelenebb képviselőinek biztonságát is szem előtt tartjuk.

■ Az elmúlt hetekben terjedt el annak a híre, hogy több év előkészítő munkát követően idén megkezdí működését az új országos forgalomellenőrző kamerarendszer. Mit lehet tudni az új rendszerről?

Az Európai Unió tagállamaiban a közúti ellenőrzéseknek igen fontos szerepük van. A közúti ellenőrzések hatékonyságát azonban a forgalom folyamatosságának biztosítása, valamint a balesetben meghalt személyek számának csökkentése érdekében növelni kell. Ennek egyik legfontosabb területe, hogy a hagyományos ellenőrzések megtartása mellett jelentősen növekedik a korszerű, automata eszközökkel végrehajtott ellenőrzések száma és részaránya. Hazánkban is már évek óta időszakosra vált egy automata, országos lefedettséget biztosító forgalomfelügyeleti kamerarendszer létrehozása, mely részlegesen heteken belül megkezdí működését. Az Európában egyedülálló rendszer a VÉDA nevet kapta.



■ MINDENT LÁT – Nincs kiskapu, az új rendszer a gyorsajtás mellett a szabálytalan sávváltást, a pirosra való áthajtást, valamint a be nem csatolt biztonsági övet is kiszűrja

■ Milyen költségből valósul meg, hány darab készülékből áll, és mennyiben jelent újat ez a rendszer?

A VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat európai uniós forrásból valósul meg, a Belügyminisztérium, az Országos Rendőr-főkapitányság és a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala együttműködésében. A VÉDA rendszer kiépítése gyakorlatilag két lépcsőből áll. Első lépcsőben 160 db változtatható helyű, azaz mobil Komplex Közlekedési Ellenőrzési Pont működésének megkezdésére kerül sor. Az új kamerák országos kiosztása januárban megkezdődött. Jelenleg a kamerák tesztelése folyik, most még szankció kiszabása nélkül. Az éles üzem várhatóan 2015. március elején veszi kezdetét.

■ Milyen közlekedési szabályszegések felderítésére tudják majd használni ezeket az új eszközöket?

A kamerák eleinte sebességmérésre, rendszámfelismerésre, forgalomszámlálásra, forgalomtorlás észlelésére, valamint

a járműről készített felvételek továbbítására lesznek alkalmasak. Az év közepétől azonban az említett alapfunkciók további kiegészítő funkciókkal egészülnek ki. Ezáltal a VÉDA rendszer alkalmas lesz többek között a záróvonal átlépésének észlelésére, a biztonsági öv használatára, a forgalomirányító fényjelző készülék jelzéseire vonatkozó előírások, a leállósáv igénybe vételére, valamint az autóbusz forgalmi sáv használatára vonatkozó szabályok megtartásának ellenőrzésére is.

■ Mit várnak az új országos kamerarendszer működésétől?

A VÉDA kamerahálózat működésétől a közúti közlekedésbiztonság javítását, a balesetek számának csökkenését, valamint további emberéletek megmentését várjuk. A projekt igazodik a hatályos EU, valamint hazai közlekedésbiztonsági programokhoz, és hozzá kíván járulni ahhoz a célkitűzéshez, mely 2010 és 2020 között felére kívánja csökkenteni a közúti balesetben meghalt személyek számát. Ez számokban kifejezve Magyarország vonatkozásában legalább 370 ember életének megmentését jelentené az évtized végére, tekintettel arra, hogy 2010-ben a közúti közlekedés 740 halálos áldozatot követelt.

■ Végezetül: hogyan tovább 2015-ben?

Januárban elfogadtuk az idei baleset-megelőzési irányelveket, melyek az előre látható és tervezhető feladatainkat tartalmazzák, ide értve a főbb kampányokat, közlekedésbiztonsági vetélkedőket, rendezvényeket stb. Természetesen rugalmasan bővítjük a feladatok körét, amennyiben menet közben ennek szükségét érezzük.

Idén is folytatódik „Az iskola rendőre” program, továbbfejlesztjük a „Sulimoped” kezdeményezést, melynek keretében reményeink szerint idén már ezer fiatal képzésére kerülhet sor. A tervek szerint a képzésben a hátrányos helyzetűek mellett a kiemelkedő tanulmányi eredményt elérő diákok is részt vehetnek.

A 2015-ös esztendőt a gyalogos és kerékpáros balesetek visszaszorítása évének nyilvánítottuk, hiszen elfogadhatatlan, hogy minden harmadik közúti halálos áldozat a gyalogosok és kerékpárosok köréből kerül ki. Március végén egy gyalogos és kerékpáros közlekedésbiztonsági konferenciát szervezünk a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és a Közlekedéstudományi Intézzel együttműködésben, majd napról napra fogjuk végezni azt a tevékenységet, mely a közúti balesetek és tragédiák megelőzésére irányul.

GYORSAJTÁS BÜNTETÉSI TÉTELEK 2015-BEN

50 km/óra		90 km/óra		130 km/óra	
65-75 km/h	30e Ft	105-120	30e Ft	150-165	30e Ft
75-85	45e Ft	120-135	45e Ft	165-180	45e Ft
85-95	60e Ft	135-150	60e Ft	180-195	60e Ft
95-105	90e Ft	150-165	90e Ft	195-210	90e Ft
105-115	130e Ft	165-180	130e Ft	210-225	130e Ft
115-125	200e Ft	180-195	200e Ft	225-240	200e Ft
125-	300e Ft	195-	300e Ft	240-	300e Ft