



RENĐŐRSÉGI - EGÉSZSÉGÜGYI HÍRLEVÉL

munkavédelem ◊ közegészségügy ◊ foglalkozás-egészségügy (alapellátás) ◊ pszichológia

ORFK Humánigazgatási Szolgálat Egészségügyi Szakirányító és Hatósági Főosztály szakmai kiadványa

Budapest, 2014. március 17.

Szerkesztette: Balog János Tamás r. alezredes – Nagy Tamás r. főhadnagy
Tel: 33-577; Mobil: 209/662-348 – 33-474; Mobil: 30/668-5365

A tavasz/nyári időszak legjellegzetesebb közúti közlekedési baleseti fajtájl, a motorbalesetek és azok megelőzése

Témaindító

Tíz év alatt harminchét százalékkal nőtt meg a motoros balesetek száma országosan!

Az elmúlt napok közlekedési baleseti eseményei – különös tekintettel az **egyik rendőr munkatársunk által szabadidőben elszenvedett halálos motorbalesetre** – rávilágítanak arra, hogy néhány gondolatban felhívjuk a figyelmet a tavaszi/nyári időszak legjellegzetesebb baleseti fajtájára, a **motorbalesetekre**.

A motorkerékpározás egyedi élménye, a „szabadság érzete”, valamint a gyorsabb közlekedés reménye egyértelműen csábítóan hat a közlekedők egyre bővülő rétegére.

Ezzel egy időben Magyarországon a motorkerékpáros közlekedés biztonsága az elmúlt időszakban az általános trendhez képest kedvezőtlen alakult.

Magyarországon az elmúlt tíz évben csaknem megduplázódott a személyi sérüléssel is járó motorkerékpáros balesetek száma.

Míg 2000-ben valamivel több, mint ötszáz ilyen esetet regisztráltak, az évtized végére már jóval ezer felett volt az ilyen ügyek száma.

A halálos balesetek száma az évtizedben átlagosan 80 eset körül mozgott évente.

A motorkerékpáros balesetek legfőbb okait az emberi tényezőben, a jogkövető járművezetői magatartás hiányosságában kell keresni.

Motorbalesetek Magyarországon (2001 - 2013)



2013: Összes elszennvedett: 1333, okozott: 658

A motorkerékpáros balesetek jellemző okai az elmúlt évben a sebesség nem megfelelő alkalmazása (58%), az irányváltoztatás, a haladás és kanyarodás szabályainak meg nem tartása (18%), valamint a szabálytalan előzés (7%) volt.

A hazai főutakon minden negyedik napon van áldozata a motorkerékpározásnak. A motorosok a „gépesített járművek” kategóriájának legvédtelenebb képviselői, akiknek a halálozási kockázata közlekedési baleset esetén nyolcszor nagyobb, mint a személygépkocsi vezetőké. Ennek oka kézenfekvő: **a motorosok testi épességét nem védik olyan műszaki megoldások**, mint a járművekben utazóké, így közúti baleset esetén a motorkerékpárosok teste közvetlenül érintkezik a talajjal.

Fokozottan figyelni kell, mert már a buszsáv felől is érkezhetsz a sávunkba motoros. A városi forgalomnál lényegesen gyorsabban haladnak még akkor is, ha amúgy nem lépik át a megengedett sebességet ez a dugóban, melegben "lelassult gondolkodású" autósok által elkövetett egyik leggyakoribb hiba.

Gyakori koccanási ok, hogy az autós hirtelen meglát egy szabad helyet a másik sávban és azonnal odakapja a kormányt.

Ha ott éppen jön egy motoros és nem néz a tükröbe, akkor be is löki egy másik autó alá.

A városi komoly sérüléseket, vagy halált okozó motorbalesetek leginkább **nem a nagy sebességből adódnak, hanem abból, hogy a motoros egy kisebb lökés után is beesik egy autó, vagy busz alá.**

Az elmúlt napokban tapasztalható tavaszi időjárás közlekedési balesetei – különös tekintettel az elszennvedett halálos motorbalesetekre – ösztönzőleg hatnak, hogy felhívjuk a figyelmet a tavaszi/nyári időszak legjellegzetesebb baleseti fajtájára, a motorbalesetekre.

A motorozás Európában és Magyarországon is újra a reneszánszát éli. Évről-évre növekszik az újonnan forgalomba helyezett motorkerékpárok száma, ezzel párhuzamosan baljóslatú tendencia tapasztalható a motorkerékpáros közlekedés biztonságának alakulásában, itthon és külföldön egyaránt.

A motorkerékpáron utazók baleseti kockázata átlag feletti. Ennek az oka, hogy a motorkerékpárosokat a gépkocsikban jellemző passzív biztonsági megoldások (karosszéria, energiaelnyelő zónák, biztonsági öv, légszákak stb.) nem védik, így közlekedési baleset esetén testük közvetlenül sérül.

Európában egy motorkerékpáros halálozási kockázata átlagosan 18-szor nagyobb, mint egy autóvezetőnek. A halálozási kockázat mértéke azonban országonként eltérhet.

Az előző év adatai szerint 83 motorkerékpáros vesztette életét hazánk közútjain, azaz átlagosan számítva csaknem **minden negyedik napon** a motorkerékpározás áldozatot szed.

A motorkerékpáros balesetek számszerű növekedésének több oka is van, de a legfőbb okot az emberi tényezőben, a **járművezetői magatartás** hiányosságaiban kell keresni.

A motorkerékpározás elterjedése – különösen Budapesten, a főváros környékén és a nagyobb városokban – minden bizonnyal összefügg a nagyvárosi közlekedés zsúfoltabbá válásával, s az átlagosan lassúbb haladási sebességgel. Sok a gyorsabb előrehaladás érdekében a sorozatos, szándékos, és sokszor igen durva szabálysértések elkövető motoros.

A motorkerékpáros balesetek és tragédiák legfőbb oka a sebesség nem megfelelő megválasztása.

Második kiemelt baleseti okként az irányváltás, haladás és kanyarodás szabályainak a meg nem tartása, míg harmadikként a szabálytalan előzés miatt.

Megdöbbenítő és elgondolkodtató, hogy a motorkerékpáros balesetben meghalt, ill. megsérült személyek (vezető és utas) **több mint 70 %-a nem töltötte be a 35. életévét.**

Elrettentésül ajánljuk szíves figyelmükbe az alábbi képeket, melyhez kommentárként csak annyi fűzhető, hogy **„Mindenkít hazavár valaki!”**





Rendőrségi vonatkozások

A leírtak alapján, az állományértekezleteken, eligazításokon, vagy bármely egyéb fórumon érdemes felhívni a figyelmet a rendőrség személyi állománya körében a megnövekedett motoros közlekedési baleseti kockázatokra, a motoros közlekedési szabályok betartására mind szolgálati-, és munkaidőben, mind pedig a szabadidős tevékenységek során.

Az alábbiakban összefoglaljuk a motorkerékpáros balesetek és tragédiák megelőzésének főbb lehetőségeit:

- ***kizárólag kifogástalan műszaki állapotú, és biztonságtechnikailag is megfelelő motorkerékpárok használata (szolgálati feladatok ellátása csakis ilyen motorkerékpárral lehetséges);***
- ***a közúti közlekedési szabályok betartása (fokozott figyelem pl. előzés, kanyarodás, egyéb manőverek során);***
- ***a megengedett (az út-, terep-, és látási viszonyoknak megfelelő) sebességgel történő közlekedés;***
- ***a bukósíkok és egyéb védőfelszerelések viselése, amely nagymértékben csökkenti a motorosok agysérülésének, gerinc-, és végtag-sérülésének és a baleseti halálnak a kockázatát.***

BALESETMENTES KÖZLEKEDÉST!

A hírlevelet szerkesztették:

Balog János Tamás r. alezredes
a Rendőrség munkavédelmi főfelügyelője
közegészségügyi-járványügyi főfelügyelő-helyettes

Belügyi telefonszám: 31-080 vagy 33-577
(Titkárság: 33-116)
Városi telefonszám: 443-5402
Belügyi fax-szám: 33-365
Szolgálati mobiltelefon: 06 209 / 662-348
E-mail: balog.janos@orfk.police.hu

Nagy Tamás r. főhadnagy
rendőrségi tanácsos
a Rendőrség közegészségügyi-járványügyi főfelügyelője
munkavédelmi főfelügyelő-helyettes

Belügyi telefonszám: 33-474 vagy 30-347
(Titkárság: 33-116)
Városi telefonszám: 443-5656 vagy 443-5097
Belügyi fax-szám: 33-365, vagy 33-994
Szolgálati mobiltelefon: 06 306/ 685-365
E-mail: nagytam@orfk.police.hu