

Az alapidolozatom címe: **Dráguljanak meg a közúti balesetek**. Természetesen az okozónak!
A probléma 2018-as megfogalmazása után újabb információkhoz jutottam. Ezeket beírom a dolgozatomba úgy, hogy az új ismereteket az alapidolozat elé szúrom be, rendre a megismerés ütemében. Tehát:

1. változás

1/1 Mi a 2019-es baleseti helyzet?

Az előadás időpontja: 2019. szeptember 10.

A hazai közúti közlekedésbiztonsági helyzet értékelése

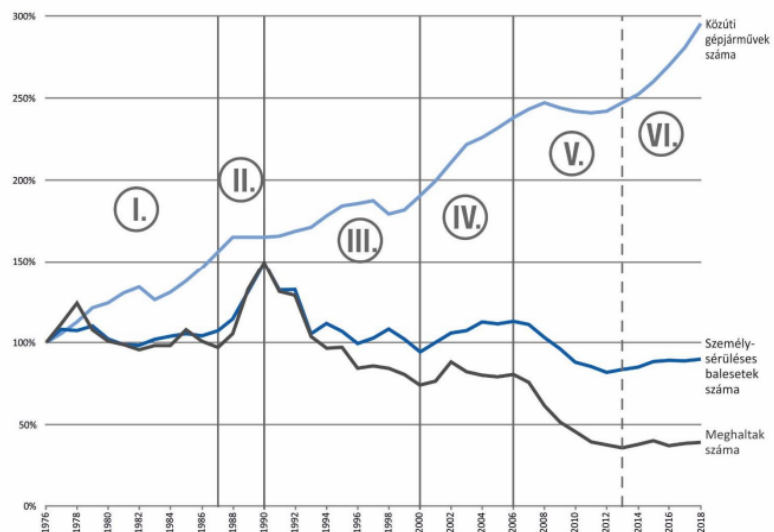
Prof. Dr. Holló Péter

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
kutató professzora,
az MTA doktora



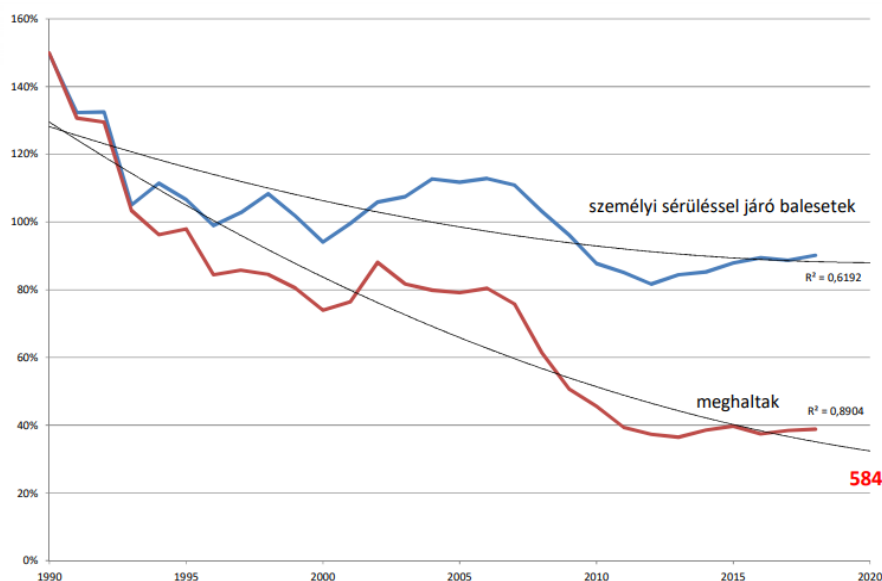
Akár meg is lehetnénk elégedve, mivel a csökkenés jelentős:

1. A hazai közúti biztonság története



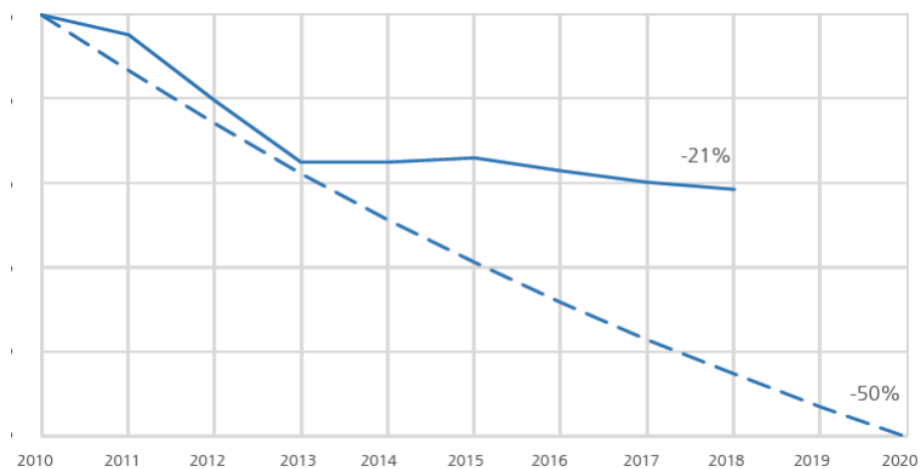
A forgalomba helyezett közúti gépjárművek, a személy-sérülé- séses közúti balesetek és az ezek következtében meghaltak száma Magyarországon 1976-tól 2018-ig. (A közúti biztonság fő szakaszai)

1. A hazai közúti biztonság története



2. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek és meghaltak számának trendje Magyarországon 1990 és 2018 között

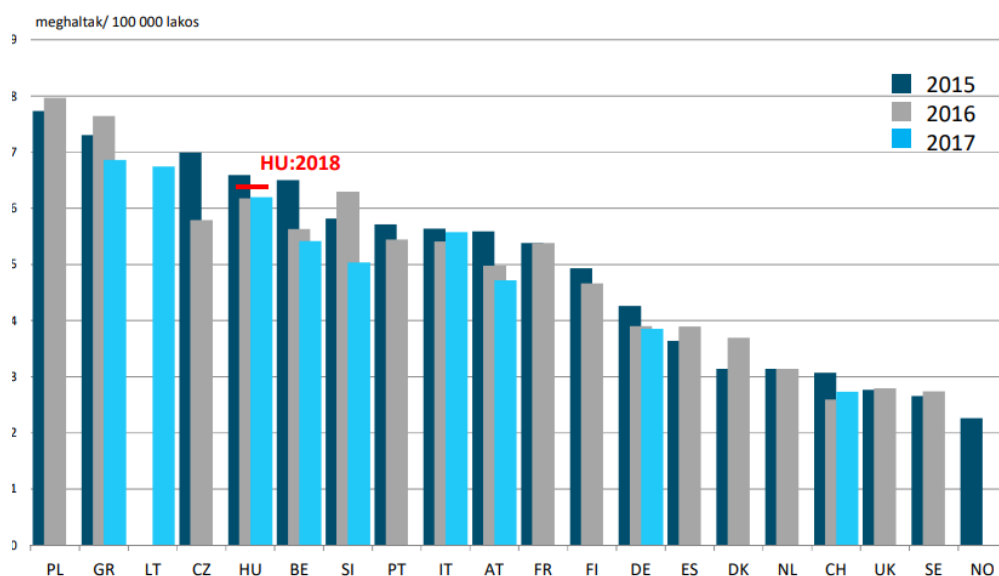
3. Nemzetközi összehasonlítás



3. ábra: Közúti baleset következtében meghaltak száma az EU-ban 2010 és 2018 között (szilárd kék vonal), számszerű cél 2020-ig (szaggatott kék vonal) (Forrás: ETSC)

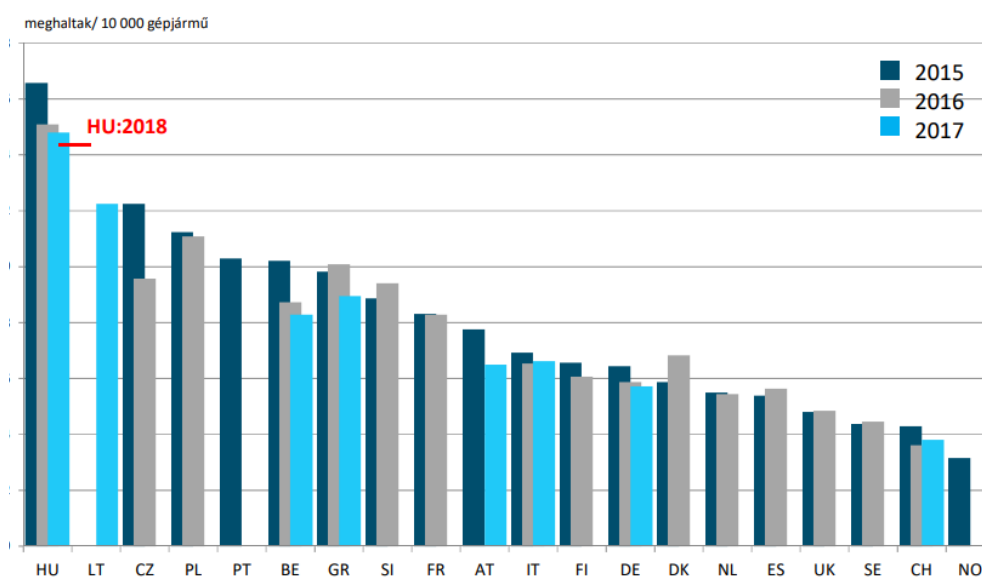
Ami a bajt jelzi:

3. Nemzetközi összehasonlítás



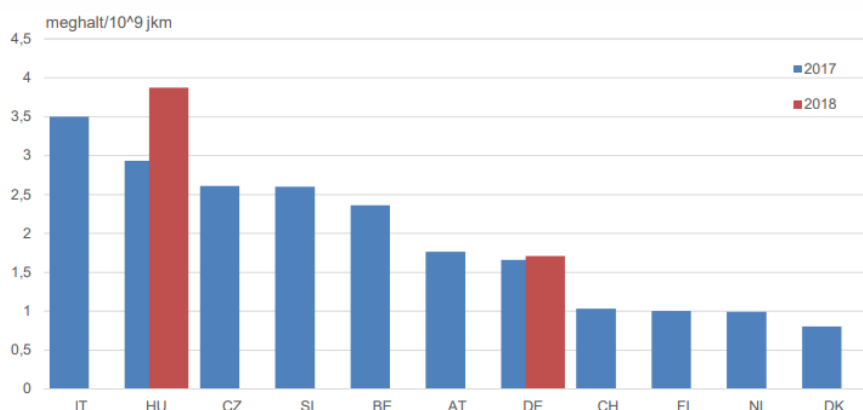
14. ábra: A mortalitás (meghaltak / 100.000 lakos) 2015-2017. évi értékei néhány OECD tagországban

3. Nemzetközi összehasonlítás



16. ábra: A halálzási mutató (meghaltak/10.000 gépjármű) 2015-2017. évi értékei néhány OECD tagországban

3. Nemzetközi összehasonlítás



19. ábra: Autópályák baleseti halálozási kockázata (meghaltak/1 milliárd jkm) nemzetközi összehasonlításban 2017-2018-ban

(Adatok forrása: IRTAD)

4. Összefoglalás

2013-ban, de még inkább 2013-tól megszűnt a korábbi évek javuló trendje. 2013-ban még csak a balesetszám, 2014-ben azonban már a halálos áldozatok száma is növekedett az előző évhez képest. Ez a növekedés 2015-ben is folytatódott. 2016 – sajnos csak átmenetileg - kedvező változást hozott; a halálos áldozatok száma 5,7%-kal csökkent az előző évhez képest. 2017-ben már újra többen veszítették életüket közúti balesetben, mint egy évvel korábban: a növekedés 2,8% volt. Ugyanez volt a helyzet 2018-ban is, akkor 1,3%-kal nőtt a halálos áldozatok száma 2017-hez képest. Lényegében 2013-tól a meghaltak görbéje stagnálást, a személysérüléssel balesetek pedig lassú növekedést mutat.

4. Összefoglalás

A személygépkocsiban meghaltak részaránya 2015-ben újból ugrásszerűen megnőtt. Ennek oka a biztonsági övviselési arány átmeneti csökkenése lehetett. A 2017. és 2018. évi megfigyelések adatai újból a biztonsági övek növekvő használati arányát mutatták. 2018-ban ennek ellenére ismét emelkedett a személygépkocsiban életüket veszítettek részaránya.

Fontos feladat az emelkedő övviselési arányok megőrzése, további növelése.

4. Összefoglalás

A halálos áldozatok csaknem fele személygépkocsi vezetője, vagy utasa volt. 2003-tól sikerült megfordítani az addig növekvő trendet: a meghalt személygépkocsi vezetők és utasok csaknem 50%-os részaránya 2014-re 41%-ra csökkent.

Ebben nagy szerepe lehetett a 2013-ig szinte évről-évre növekvő biztonsági övviselési arányoknak. Sajnos ez a javuló trend 2014-ben valószínűleg megtorpant, ezt a feltételezést erősítették meg a 2015. évi mérések is.

4. Összefoglalás

Magyarországon 2001 és 2010 között 40%-kal, 2011 és 2018 között pedig csupán 0,8%-kal csökkent a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Tudjuk, hogy az EU közlekedésbiztonsági célkitűzése évi 5-6 %-os átlagos csökkenést irányoz elő a közúti baleseti áldozatok számában, ennek fényében a 2011 és 2018 közötti csökkenés messze elmarad a célkitűzés mögött.

A 2007 és 2013 közötti jelentős javulás ellenére nemzetközi összehasonlításban még mindig kedvezőtlen a hazai közúti biztonság helyzete. Egyedül a halálos áldozatok lakosok számára vetített értéke mutat valamennyire elfogadható képet, egyesek szerint ennek alapján az EU „középmezőnyében” helyezkednénk el. Sajnos, erről nincs szó.

4. Összefoglalás

Ha figyelembe vesszük hazánk viszonylag alacsony motorizációs szintjét is (~450 gépjármű/1000 lakos), a halálos áldozatok gépjárműállományra vetített 2017. évi száma alapján már a vizsgált 20 ország közül a magyar érték a legkedvezőtlenebb (legmagasabb). Nem sokkal kedvezőbb a kép a hazai autópályák egymilliárd járműkilométerre jutó halálos áldozatainak száma alapján sem: itt a vizsgált 11 ország közül a 2017. évi magyar adatnál egyedül az olasz volt kedvezőtlenebb (magasabb), de 2018-ban a hazai érték már nagyobb volt, mint a 2017. évi olasz.

A 2007 és 2013 közötti nagymértékű javulás tehát nemzetközi viszonylatban nem jelentett előrelépést, mert ebben az időszakban a többi ország is jelentős haladást ért el, ami nagyrészt (a kutatások szerint mintegy kétharmad részben) a gazdasági visszaesésre volt visszavezethető.

4. Összefoglalás

Mindez azt mutatja, hogy a közúti biztonság további javítása érdekében újabb intézkedésekre, erőfeszítésekre van szükség.

A korábbi években kiemelkedő fontosságúnak tartottuk a következőket:

- a rendőri ellenőrzés hatékonyságának (a tettenérés valószínűségének) növelését

(minden nemzetközi összehasonlítás azt mutatja, hogy Magyarországon – más országokhoz képest - még mindig alacsony a „lebukás” veszélye. Az új, intelligens "VÉDA" kamerák csak átmeneti sikert hoztak. Ezért a rendőrség új sebességellenőrzési stratégia bevezetésére kényszerült, de szükség lenne a szakasz ellenőrzés – átlagsebesség mérés - mielőbbi bevezetésére is);

<http://www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/A%20j%C3%B6v%C5%91%20k%C3%B6zleked%C3%A9sbiztons%C3%A1gi%20kih%C3%ADv%C3%A1sai.pdf>

Mintha kimerültek volna a balesetcsökkentés eszközei. Újakra, hatékonyabbra lenne szükség, különben marad a stagnálás vagy a romlás.

1/2 Az eredménytelen irány választása helyett eredményes irány javaslata

„A közlekedési kultúra az emberiség kultúrájának közlekedéssel összefüggő része. Szűkebb értelemben a közlekedési kultúra a biztonságot előtérbe helyező, udvarias, partnerségre törekvő, környezettudatos, toleráns közlekedési magatartásformák, viselkedési minták és attitűdök összessége.”

https://hu.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6zleked%C3%A9si_kult%C3%B1ra

Ma „az emberiség kultúrája” lehetővé teszi egy 11 éves kisfiú élve elföldelését. „... a kocsiból kiszállva leütötte a gyereket, majd brutálisan bántalmazta, az orvos szakértő 40 szúrt sebet talált a fiú testén. Eközben a másik férfi a sírt ásta, a nő pedig zseblámpával világított. A még ekkor is életben lévő kisfiút eltemették, és a halálát végül a belélegzett föld miatti fulladás okozta.”

<https://www.origo.hu/itthon/20130513-szita-bence-ugy-sirt-mint-egy-ozike.html>

Ennek a „kultúrának” része akkor a közlekedési kultúra?

Az elkövetők ellen nagyon kevés a képmutató, kenetteljes duma!

Amikor a török megszállta Magyarországot, sokan megfogalmazták: ki kell őket űzni. A közlekedési kultúra napján csak beszélnek a „török kiűzéséről”, de mintha nem tudnák az

4. Összefoglalás

Hosszabb távon jelentős növekedést mutat a közúti baleset következtében elhunyt 65 évnél idősebbek száma:

Míg 2012-ben 121 idős ember lett közúti baleset áldozata, addig 2018-ban már 186.

Autópályán a 2017. évi 34 halálos áldozathoz képest 46-ra nőtt az elhunytak száma.

Személygépkocsiban - a növekvő biztonsági övviselési arányok ellenére - 290 ember vesztette életét az előző évi 275-höz képest.

4. Összefoglalás

- a gépjárművezető képzés rendszerének biztonság-központú átalakítását

(a környező országokban már „túl vannak” a próbaidős gépjárművezetői engedélyen, a többfázisú képzésen és a jelenleg leghatékonyabbnak tartott kísérővel való vezetést alkalmazzák);

- a meglévő közúthálózat szakszerű, független közlekedés-biztonsági felülvizsgálatát (Kétségtelenül történt előrelépés ezen a területen. A KTI SENSOR és RADAR projektjei – többek között – ezzel foglalkoztak, de az eddig felmért és kiértékelt hossz még nem tette lehetővé igazi „áttörés” elérését); ezért

- ennek eredményeképpen az ún. „kis-költségű forgalom-technikai beavatkozások” széles körű megvalósítását sem.

ehhez szükséges fegyvert, a megfelelő eszközt megtalálni. A kenetteljes szövegeknek, a ráolvasásoknak itt sincs hatása.

Napjainkban mindenki érti a pénz nyelvét, tehát lépéseinket ezen a nyelven kell megfogalmazni, mert szentelt vízzel nem lehet törököt kiűzni, balesetet csökkenteni.

A balesettel mindenképpen kár keletkezik, melyet nem szabad szemellenzősként azt a társadalomra hárítani.

1/3 Az alapul vett szakcikk

Dr. Tánczos Lászlóné - Dr. Bokor Zoltán

A közlekedés társadalmi költségei és azok általános és közlekedési módtól függő hazai sajátosságai

A már feltárt, tehát létező költségek:

| | | |
|-----------------------------------|--|--|
| 4. baleseti költségek | 4.1. anyagi károk költségei | <ul style="list-style-type: none">▪ járművek▪ út/pálya és létesítményei▪ épületek, építmények |
| 4. baleseti költségek (folytatás) | 4.2. adminisztratív költségek | <ul style="list-style-type: none">▪ rendőrség▪ törvénykezés▪ biztosítók |
| | 4.3. orvosi ellátás költségei | <ul style="list-style-type: none">▪ elsősegély▪ ambuláns ellátás▪ kórházi ellátás▪ egyéb ellátás▪ segélyek |
| | 4.4. termelési kiesésből adódó veszteség költségei | <ul style="list-style-type: none">▪ helyettesítés▪ kiesett output |
| | 4.5. kockázati költségek | <ul style="list-style-type: none">▪ szenvedés és bánat |

<http://real.mtak.hu/3051/1/1003045.pdf>

„Tánczos Lászlóné
az MTA doktora, egyetemi tanár
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Közlekedésgazdasági Tanszék

HATÉKONY KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIA KIALAKÍTÁSA

Magyar Tudomány 2008/02.”

„... a közlekedésbiztonság számos kérdésének megoldása a társadalmi szintű **hatékonyság és hatásosság** tekintetében további kutatásokat és nagyfontosságú fejlesztéseket tesz szükségessé. Ezek főként abban jelentenek előrelépést a témában történt korábbi kezdeményezésekhez képest, hogy a közlekedésbiztonság fejlesztését fokozottan összekapcsolják ... a „használó/károkozó fizessen” elv ... érvényesítésére törekednek.”

<http://www.matud.iif.hu/08feb/04.html>

Ha meghal egy ember a baleset miatt, akkor a családjából is kiesik. A család emiatt rendkívül hátrányos anyagi helyzetbe kerülhet, hiszen a család jövedelemtermelő képessége nagyon lecsökkenhet. A magas tudomány előbbi táblázatán túl ezt is számba kellene venni.

A költségsémát tehát ki kell egészíteni úgy, hogy az minél több költségfajtát tartalmazzon, majd ebből meg kell határozni az okozó felelősségének az arányát, és az ehhez rendelhető költséget. Végül ezt rá kell terhelni a baleset okozójára.

1/4 Helyzet a vízi balesetnél

Amikor a szállodahajó előzés közben a vízbe taposta a dél-koreai turistákat szállító sétahajót a Margit-hídnál:

„Áldozatonként 300 ezer eurót – 100 millió forintot – követel a Hableányt elsodró Viking Sigynt üzemeltető svájci cégtől egy tervezett kártérítési per, amelyről egy svájci bíróság fog dönteni ...”

„A Hableányt üzemeltető Panorama Deck Kft. is külön kárigénnyel léphet fel a svájci bejegyzésű, norvég tulajdonú Vikint River Cruisessel szemben: százmillió forintnak megfelelő összeget a sétahajó elvesztéséért, a többit a 22 éve működő cég elveszített hírneve miatt, ami a cég forgalmának bezuhanásához vezetett.”

https://index.hu/belfold/2019/10/05/viking_sigyn_karteritesi_per_szazmillio_forint_aldozatonkent/
https://hvg.hu/itthon/20191005_Milliardos_nagysagu_karteritesi_perek_indulnak_a_Hableany_kass_trofajaval_kapcsolatban

Tehát: a balesetet kártérítési per követi, melynek a végén a balesetet okozó kártérítést fizet, tetemes összeget!

Az okozó fizet, fizessen! Ez a helyes követendő irány a sok maszlag helyett.

1/5 Helyzet a légi balesetnél

„A Boeing amerikai repülőgépgyár 144 500 dollárt (mintegy 43 millió forint) fizet családonként 50 millió dolláros kárpótlási alapjából az általa gyártott, 737 MAX 8 típusú gépekkel tavaly októberben és idén márciusban lezuhant áldozatok hozzátartozóinak.”

„A jogosultaknak a kérelem és a szükséges igazolások benyújtásától számított tíz napon belül folyósítják az összeget.”

„... az igényléshez a családtagoknak nem kell lemondaniuk arról, hogy kártérítés iránti jogukat bíróság előtt érvényesítsék.”

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20190923/kozoltek-mekkora-karteritest-fizet-a-boeing-a-lezuhant-aldozatok-hozzatartozoinak-401747>

Levegőben minden ugyanúgy megy jobb helyeken, mint a vízen.

Vajon miért nem ez a mód a közúti baleseteknél.

Nem hiszem, hogy van jobb visszatartó erő a nagy összegű kártérítésnél, a balesettel kapcsolatos költségek napi áron, kedvezmények nélküli elszámolásánál.

Szeged, 2019. október 13.

HOZZÁSZÓLÁS

a Közlekedési balesetek és a közlekedő ember
Alcím: XXI. század: Forradalmi változások a közlekedésben, jelen, jövő
című konferencia (2018. X. 13.) előadásaihoz



Dráguljanak meg a közúti balesetek

dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

Az alapvetés

Világunk a pénz világa. A pénz ma mindenható. Ma a drágább az értékeesebb. A ténnyt elfogadom akkor is, ha nem értek vele egyet.

A javasolt új motiváció

A járművezető gondolkodását – és így a magatartását is – minden pillanatban határozza majd meg az a tudat, hogy amennyiben balesetet okoz, olyan költségeket ránt magára, melyek fizetésébe akár még a családja is belerokkanhat.

A rizikó, a kockázati szint emelése

A közúti közlekedés lényegében egy társasjáték, a jó értelemben. Sajátosak a játékszabályai, melyek nagy részét vérrel írták, hogy a baleset ne ismétlődjön.

Vannak, akik a szabályokat mégsem veszik figyelembe, a szabályokat nem tartják be.

Ez a magatartás az egész rendszer kockázati szintjét növeli, megnöveli a baleset bekövetkezési gyakoriságát, a baleset súlyosbodását. A kockázatonövelés senki mással le nem egyeztetett, egy valaki dönt a közösség sorsáról. Így nyilvánvalóan ez közösségellenes magatartás, tevékenység, melyet a közösség nem tolerálhat. Ne legyen egyetlen pillanata sem a közösség ellen lépőnek, amikor nem gondol arra, hogy döntése neki és a családjának nagyon sokba kerülhet.

Indokolhatatlan a német rendszer is, mely a rizikónövelést lehetővé teszi, majd a társadalom pénzén csökkenti a rizikónövelő esteleges terheit gyorsabb rendőrséggel, gyorsabb mentéssel, magasabb szintű kórházi ellátással.

A drágítás igazságos volta

A közúti baleset kárt okoz. A kárt okozó az ember, aki helytelen döntéseivel állította elő ezt a helyzetet.

A kárt mindig a károkozónak kell megfizetni.

Míg a sebességtűllépésért azért fizettet a rendőrség, mert nő a valószínűsége a balesetnek, ezzel szemben a baleseti kár már egy már megtörtént esemény következménye. Tehát nem egy föltételezés, hanem már tény. A balesetező saját magán túl véletleneket is nehéz helyzetbe hozhat.

A kár nagysága forintosítható.

A javaslatom lényege

A közúti baleset sokféle költséget okoz. Nagyon fontos, hogy

- a károk minél nagyobb számát derítsük ki, és mindent minél pontosabban forintosítsunk, árazzuk be. A felszámolt károk**

igazolhatóan a valóságot tartalmazzák. Legyen a közúti baleset nagyon drága az okozónak!

- **A károk ezután legyenek ráterhelve a károkozóra.**

Bízom ezek visszafogó, visszatartó erejében!

Van-e hasonló modell az élet más területén?

Igen, rengeteg próbálkozás történik napjainkban pl. a munkahelyi, az üzemi balesetknél, az orvosi műhibáknál.

„Sok országban létezik olyan szabályozás, amely a költségeket valamilyen módon visszavezeti (hozzárendeli, hozzákapcsolja – RM) arra ... a személyre, aki a költségeket okozta (az ún. költség internalizáció). Ez gazdasági ösztönzőként működhet jövőbeni sérülések vagy megbetegedések megelőzésére.” „A költségtényezők leltára” is létezik. Nekünk is hasonlókat kellene felállítani!



T É N Y E K
Európai Munkavédelmi Ügynökség

A munkabalesetek társadalmi-gazdasági költségeinek leltára

Az Európai Munkavédelmi Ügynökség társadalmi és gazdasági költségekről, sőt azok leltáráról ír!

3. táblázat: A sérülésekkel és betegségekkel közvetlenül összefüggő változók áttekintése a társadalom mint egésznek a szintjén

| Változó | Leírás | Hogyan fejezzük ki pénzürtékben |
|--|---|--|
| Egészséggel összefüggő költségek | | |
| Egészség | Kórházi ellátás (ágy-nap) Egyéb orvosi ellátás, például nem kórházi kezelés, gyógyszerek. Maradandó rokkantság (számok, a beteg életkora) Nem orvosi (pl. szakmai) rehabilitáció, ház-átalakítás | Az orvosi ellátás és rehabilitáció tényleges költségei |
| Halálos balesetek | | Készség a fizetésre vagy készség az elfogadásra |
| Életminőség | Várható élettartam, várható egészséges élettartam Minőségileg igazított életek (MIÉÉ) Rokkantsághoz igazított életek (RIÉÉ) | Készség a fizetésre vagy készség az elfogadásra. A kártérítések és kompenzációk teljes összege |
| Gyász és szenvedés | Az áldozatok, de rokonok és barátok részéről is | Készség a fizetésre vagy készség az elfogadásra. A kártérítések és kompenzációk teljes összege |
| Jelenlegi termelési veszteségek | Betegszabadság, hiányzás és rokkantság miatt elvesztett keresetek | A hiányzás időtartama alatt elvesztett kereset teljes összege |
| Pontenciális jövőbeni keresetek és termelési vesztesége | A tartós rokkantság teljes időtartama alatt elvesztett keresetek | A várható rokkantsági időtartam alatt elvesztett jövedelem összege, ahol mind a jövedelmet, mind az időtartamot statisztikai adatok alapján becsülik |
| Nem az egészséggel összefüggő költségek és károk | | |
| Betegszabadság stb. adminisztrációja | | Az erre a tevékenységre költött bérek teljes összege |
| (Balesetek miatt) sérült eszközök | | Pótlás költsége, piaci árak |
| A személyzet munkaképtelensége miatt kiesett termelés és a termelés időkiesése | | A kieső termelés piaci ára |

<http://www.mvkepviselelo.hu/eu/facts/facts27.pdf>

http://www.omikk.bme.hu/collections/mgi_fulltext/munkavedelem/2005/04/0407.pdf

Nem kellene tehát itt sem újra kitalálni a meleg vizet.

A nyilvánvaló károk



<https://www.vezess.hu/magazin/2016/01/12/tevuton-jar-a-rendorseg/>

Ezeket az autókat valamikor meg kellett venni. Létezésük korábban hasznot termelt, örömet okozott. Ezek egy pillanat alatt a teljes megsemmisülés állapotába juthatnak. Jórészt értékét veszítette a szállított áru is. Megsérültek a közút berendezései.

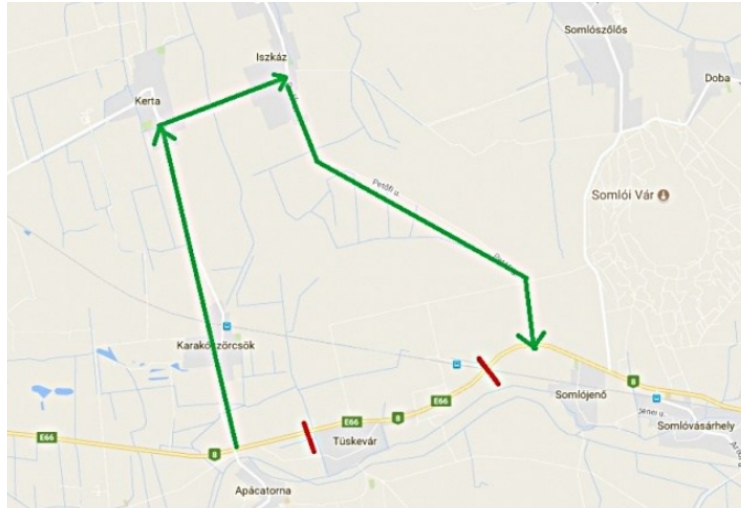


Kénytelenek voltak kivonulni a rendőrök, a mentősök, a tűzoltók, a közút emberei, esetleg még a mentő helikopter is az emberi és a nem emberi roncsok mielőbbi elszállítására. Ez alatt a forgalom vagy leáll, vagy lelassul a baleseti helyszín közelében, néha órákra.

A sok ember összegzett elveszett ideje hatalmas összeg. Elmaradhatnak egy üzleti tárgyalások, munkák teljesítése késik.

https://www.google.hu/search?rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&biw=1350&bih=608&tbm=isch&sa=1&ei=y3q-

[W4XSDoLjwALrtpqIAG&q=helikopter+and+k%C3%B6z%C3%BAti+baleset&oq=helikopter+and+k%C3%B6z%C3%BAti+baleset&gs_l=img.12...7830.10635.0.13431.7.7.0.0.0.56.370.7.7.0...0...1c.1.64.img..0.0.0...0.-dd3gGaq64k#imgrc=Yx2nBwoQAgtNDM:](https://www.google.hu/search?rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&biw=1350&bih=608&tbm=isch&sa=1&ei=y3q-W4XSDoLjwALrtpqIAG&q=helikopter+and+k%C3%B6z%C3%BAti+baleset&oq=helikopter+and+k%C3%B6z%C3%BAti+baleset&gs_l=img.12...7830.10635.0.13431.7.7.0.0.0.56.370.7.7.0...0...1c.1.64.img..0.0.0...0.-dd3gGaq64k#imgrc=Yx2nBwoQAgtNDM:)



<http://ajkaiszo.hu/ideiglenes-forgalomtereles-nyolcason/>

A sárga út piros merőleges vonalak közti szakaszán történt baleset miatt a zöld útra küldte a rendőrség a forgalmat. Ez azonnal többletút, többletidő sok embernek. Megnövekvő teher a zöld út menti lakosságnak.



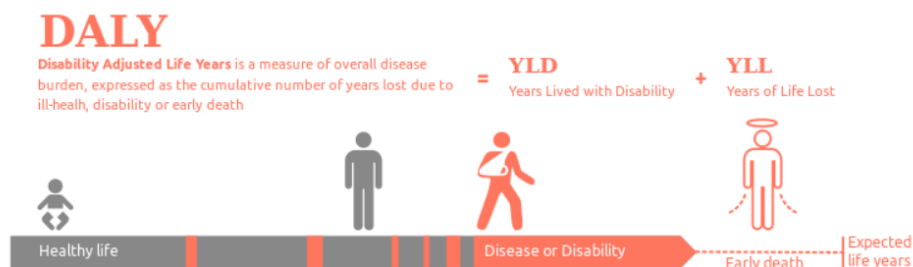
2018. VIII. 17. „Baleset miatt tíz kilométeres torlódás alakult ki a M7-es autópálya Balaton felé vezető oldalán Kápolnásnyék közelében péntek délelőtt”

„... az arra közlekedőknek 30-40 perccel hosszabb menetidővel kell számolniuk.” 10 km-en ilyen sűrűségben állni, araszolni sok embernek idővesztés, **stressz-gyártás, nagyüzemi stressz fokozás, az újabb balesetek megágyazása.**

https://hvg.hu/cegauto/20180817_10_kilometeres_a_dugo_az_M7esen_egy_baleset_miatt

Na és az emberi egészség kárai?

A baleset legsúlyosabb következménye az emberek sérülése, halála.



A fogyatékossgal korigált életévek=életévek betegséggel/fogyatékossgal+elvezett élet, korai halál

<http://www.grsphungary.hu/doc/grsp-varsanyipeter.pdf>

A baleset előtti emberi szakasz van a grafikon elején a kisgyerek kortól a felnőttéig. A baleset után vagy azonnali halál jön, vagy még beiktatódik egy életszakasz a betegségekkel és a fogyatékossgokkal. Mindkét új életszakasz bőven tartalmaz speciális költségeket.

Rendkívül fontos a piros színű szakaszok léte.

Ugyanis ezekben a közúti baleset miatt lecsökken az áldozat pénzkeresési képessége. Ezt viszont megsínyli a családja, a környezete is! A pénzgyártás csökkenése miatt alapvetően megváltozhat az élete, mely a rizikót növelő ember rossz döntése következménye!

A laikusnak nem annyira nyilvánvaló költségek

„Aki másnak kárt okoz, azt köteles megtéríteni, írja a Ptk. 339. paragrafusa. A közlekedési balesetben vétlen személyek vagyoni, tehát autójában, ruházatában, poggyászában, stb., valamint a baleset miatti sérelemdíjat (külföldi balesetnél fájdalomdíj), **elmaradt hasznot és kieső jövedelmet**, stb. a károkozó, vagy biztosítója köteles megtéríteni. Nem vagyoni kárigény sérelemdíj lehet a baleset során elszenvedett fizikai, lelki trauma következményei, **életvitel elnehezülés, életminőség romlás miatti kárigények.**”

<http://kozlekedesibaleset.hu/>

„A nem vagyoni kártérítés a halálos balesetben elhunyt **hozzátartozóinak a lelki gyógyulásra**, regenerálódásra fordítható kártérítési összeg.”

„Sokszor a tragédia mellett komoly anyagi kár is éri a családot. Ezért az elhunyt által eltartottak (például gyermek, idősebb szülő, házastárs) igényt tarthatnak tartáspótló járadékra, mely segítségével a **halálos baleset előtti életszínvonalukon tudnak tovább élni.**”

<https://baleseti-karterites.com/halalos-baleset/>

Ez a feladat!

Az áldozat gyerekei oktatási, iskoláztatási költségei elemi részei a kártérítésnek! Bizony az egyetem befejezéséig pótolni kell annak az egyetemista gyerek(ek) a költségeit, aki(K)nek az apját sikerült meggyilkolni! Nem vicc ez! Ha a járművezető erre gondol, talán finomabban nyomja azt a gázpedált.

„Milyen költségeinek megtérítését kérheti a balesettel kapcsolatban?

- jogosult a balesetben **tönkrement ingóságok** megtérítésére
- kérheti a kórházi tartózkodás idejére vásárolt ruhák (pizsama, papucs, köntös stb.) költségét
- a kórházi látogatás költségeinek a megtérítését (közvetlen hozzátartozók utazási költsége, kisebb ajándékok ellenértékének a megfizetése)
- **az élelem feljavítás többletköltségét**, ha erre orvosilag szükség van,
- a gondozási költséget (arra az időre, amíg a mozgáskorlátozottság miatt saját magát ellátni nem tudja)
- a **közlekedési többletköltséget**. (Annak a közlekedési költségnek a megfizetését, amelyet a felgyógyulása érdekében igénybe vett pl. orvosi felülvizsgálatra utazás, rehabilitációs utazás.

- a közlekedési **kísérő költsége**, amennyiben úgy kellett közlekednie, hogy kísérőre is szükség volt.
- **kulturális többletköltség**, a kórházi lábadozás időszakában vett újságok, folyóiratok költsége.
- az otthoni lábadozással felmerült többletköltség, pl. mosás, telefon, fűtés, elektromos áram stb.
- a háztartási kisegítő költsége, ha nem tudja kivenni részét a háztartási munkákban,
- gyógytorna és uszoda költség, ha erre orvosilag szükség volt
- gyógyszer költség, azoknak a gyógyszereknek az ellenértéke, amelyeket a balesetből eredő betegségre szedett.

Keresetvesztés

Ha Önnek a munkaképessége a baleset folytán csökkent és a baleset utáni keresete, jövedelme a baleset előtti keresetét nem éri el. A keresőképtelen időszak alatt a korábbi megkeresett keresetére tarthat igényt, amíg a keresőképes időszak alatt a baleset előtt elért jövedelem és a baleset után elért jövedelem különbözetét kérheti.

Erő megfeszítéssel elért jövedelem

Ha Ön a baleset után az új munkakörét csak jelentős erő megfeszítéssel tudja betölteni – járadékot kaphat.

A nem vagyoni kár illetve sérelemdíj

2014. március 15-e után az életbe lépő új Ptk. a nem vagyoni kártérítés helyébe a sérelemdíj jogintézményét vezette be. Sérelem díjat az kaphat, akinek élete, testi épsége vagy egészsége sérelmet szenved. ... A sérelemdíj mértékét az eset körülményeire, különösen a jogsértés súlyára, ismétlődő jellegére, a felróhatóság mértékére, **a sértetti életviszonyok módosulására** tekintettel egy összegben határozza meg.

A sérelem kifejeződhet abban, hogy a sértett mozgáskorlátozottá válik, **valamelyik testrésze torzul**, romlik az egészsége vagy bármilyen más testi változással kell élnie. A sérelem kifejeződhet továbbá **lelki változásokkal**. Például, amikor **a sérülés személyiségzavart**, lelki válságot okoz, vagy éppen pszichikai fájdalom tünetek lépnek fel. Ilyenkor a fizikai és lelki trauma hatására gyakran megváltozik a sérült élete. A baleset utáni lábadozása több hónapig tarthat, esetleg **szembesülnie kell azzal, hogy a sérülése maradandóan nem gyógyul és esetleg soha nem tud olyan aktív életet élni, mint a baleset előtt. A baleset miatt nem folytathatja korábbi keresőképes tevékenységét és más munkakörben kell dolgoznia. Élete négy fal közé kényszerül. Nem sportolhat, mint azelőtt, baráti köre megváltozik, stb. Hosszan sorolhatnánk, milyen drámaian képes felforgatni egy ember életét az olyan sérülés, amely kisebb-nagyobb maradandó egészségkárosodást okoz. Sérelemdíj jár akkor is, ha Önt lelki sérelem éri, hosszabb ideig van kórházban, jelentős poszttraumás stressz alakul ki vagy valamilyen fóbia a balesetből.**

<http://xn--krtrtsek-8ya6fc0c.hu/index.php/koezuti-balesetek/mire-tarthat-igenyt>

Beszélni kell a magas kórházi költségekről, ahol el kellene tekinteni a kedvezményektől, és természetesen az értelmesebben is felhasználható kórházi kapacitásokról!

A cél, a feladat, az alapelv:

„Maga a kártérítés azt jelenti, hogy olyan anyagi helyzetbe kell hozni a sérültet, mintha ez a baleset be sem következett volna.” Nem immel-ámmal!

Pl.: „... a sérült építkezésének félbeszakadása ...” Azaz: föl kell építeni teljesen a baleset halottja megkezdett házát! Nem vicc ez! Ha a járművezető erre gondol, talán finomabban nyomja azt a gázpedált.

<https://www.ich.hu/munkavedelem.html>

Az előbbieken túl még számtalan egyéb költség merülhet föl. Lehetőleg mindet fel kell tární, költségelni és a károkozóra terhelni.

A biztosítók ebbe bekeverhetnek, de ez nem érintheti a valódi költségszámítást.

Mi indokolja az új motívum bevezetését?

A magyar Kormány vállalása szerint a közúti balesetszámnak rendre csökkenni kellene. Ezzel szemben emelkedik, illetve stagnál! Megakadtunk! Elakadtunk!

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

A balesetszámok:

- 2017. I. félév: 2174 db
- 2018. I. félév: 2143 db

http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_evkozi/e_feb002.html

Mi ez, ha nem stagnálás?

Mi miatt lehet ez?

Én legfőbb okként a baleset kára és a kártérítés közti aránytalanságot tartom.

Észak-kelet Magyarországon élők kultúrájának mintha része lenne gyermekük balesete miatt a károkozót lincselni, véresre verni, vagy agyonverni (Olaszliszka, és most Encs).

A másik véglet a közönyé: figyelem a kereskedelmi adók hétvégi híreit. Megy a rettenetes diszkózene, zenebona, majd egy kis időre lehalkítják és beolvassák: ezen a hétvégén meghalt közúti baleset miatt 10 ember. Rögtön utána felhangosítják a zenét és minden megy tovább, mintha a 10 ember halála a világ legtermészetesebb dolga lenne! Úgyis túl sokan vagyunk, igaz?

Ennél európaiabbnak tartom a pénzben való kártérítést!

Valami hasonló ma is van, de a pénz szinte csak jelképes a dologban.

Én az összes kár kiderítését, a károk forintosítását és azok okozóra való terhelését javaslom! Különbön maradunk a következmények nélküli országnak, ahol semmi sem az, aminek mondják, ahol általános a mellébeszélés.

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

A közelmúlt legnagyobb szabású rendőrségi beavatkozása a Véda-rendszer telepítése volt. Ma ezt is támadják. Szerintük a rendőrség tévúton jár. Szerintük a 15 milliárdos rendszer csak az abszolút sebesség túllépőit tudja szankcionálni és nem a sokkal gyakoribb és veszélyesebb relatív gyorsajtást, melynek büntetésére a rendszerük képtelen.

„Idén az első öt hónapban 13 százalékkal nőtt közúti balesetek száma és a halálos áldozatoké is emelkedett. Mindez azt mutatja, hogy 15 milliárdért felszerelt Véda rendszer nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket - írja a Vezess.hu.”

https://www.napi.hu/magyar_gazdasag/szomoru_ami_a_magyar_utakon_tortenik_csutortokot_mondott_a_szupertraffipax.664511.html

„A lényeg, az autót vezetőket 24 különféle, balesetet előidézhető hibájából a 18-ik helyen áll a sebességhatár túllépése.”

„2014-ben a 14 616 sofőrhibás közlekedési balesetből 106 következett be a sebességhatár túllépése miatt, ami A BALESETEKNEK KEVESEBB MINT AZ 1 SZÁZALÉKA.”

„A 496 halálos balesetből 11 alkalommal okozta a tragédiát az abszolút gyorsajtás, másként fogalmazva: A HALÁLOS BALESETEKNEK A 2,2 SZÁZALÉKA KÖVETKEZETT BE A SEBESSÉGHATÁR MEGSZEGÉSE MIATT. Egy is sok, de látjuk, 97,8 százalékban más volt az ok.”

„Talán nem téves a következtetésünk, hogy ha a lista első felében lévő balesetokozó szabálytalanságokra legalább olyan erővel, létszámmal, gépekkel stb. állna rá a magyar rendőrség, mint a sebességhatárok túllépőire, akkor több eredménnyel kecsegtetne a munkájuk.”

„Éppen azokban a hónapokban nőtt meg a balesetek száma, amikor a rendőrség beszerezte, majd üzembe állította a 365 fix traffipaxot, és a 160 mobil készüléket.”

„Ehhez azonban kevés fémdobozokat az utak fölé csavarozni, és várni a lóvét. **És kevés a fűtött rendőrautóban szunyókálni egy bokor mögött, majd fotózni a kint felejtett 30-as táblánál 42-vel “gyorsajtókat”. Valami más is kéne, valami több. Itt az ideje elkezdenni!**”

<https://www.vezess.hu/magazin/2016/01/12/tevuton-jar-a-rendorseg/>

Mi lehet az igaz?

„A sérüléssel járó balesetek kiváltó okait vizsgálva az is látszik, hogy 32 százalékkal első a gyorsajtás, ezeknek csak egy része az utak mellé tett sebességhatárok átlépése (abszolút gyorsajtás), a másik a traffipaxszal nem büntethető, azaz sebességméréssel nem megelőzhető ún. relatív gyorsajtás volt.”

https://hvg.hu/cegauto/20180827_gyorsajtas_baleseti_statistika

Ezt nem igazolja több biztosító adatai!

„A biztosítóknál a legtöbb autós kár oka az elsőbbségadási kötelezettség megszegése és a rossz követési távolság. A rendőrség szerint a gyorsajtás vezetési rangsort.”

„Generali

- elsőbbségadási kötelezettség megszegése
- kanyarodási szabályok be nem tartása
- nem megfelelő követési távolság

AEGON

- elsőbbségadási kötelezettség megszegése
- nem megfelelő követési távolság

Groupama

- „figyelmetlen vezetés”
- nem megfelelő követési távolság
- elsőbbségadási kötelezettség megszegése”

„A három cég listája nem reprezentatív, együttesen 700-800 ezer személyautó tartozik hozzájuk, és a listák alapján egyértelműen kijelenthető, hogy az elsőbbségadási kötelezettség és a követési távolság megszegése mindhármuk ügyfélkörénél rengeteg baleset kiváltó oka. A gyorsajtást viszont egyikük sem említette, noha az Országos Rendőr-főkapitányság 2018. első félévi statisztikája szerint a baleseti okok között 31 százalékkal vezet a gyorsajtás, utána második 25 százalékkal az elsőbbségadás, harmadik 17 százalékkal a kanyarodás, negyedik pedig 9 százalékkal a követési távolság.”

<https://infostart.hu/belfold/2018/10/03/nem-a-gyorsajtás-okozza-a-legnagyobb-gondot>

Kezdeményeztem a sebességszabályozás átgondolását az európai gyakorlat megismerésén át, egy ORFK szervezésű konferencián. Természetesen senkinek sem kellett. Az elutasítás cinikus volt.

Németország sebességpolitikája minden európaival szembe megy, vélhetően a nagy autógyárak érdekei szerint. Féltő, hogy nagyon nagy hivatkozási alap lesz a sebességhatár emelőinek. A magyar gyakorlat a „sebesség öl”- elvet követi, és nem törődik a másfajtaakkal. Tudtommal már Lengyelország és Olaszország is eltér a többségtől. Legújabbban Ausztria emelt egy szakaszon max. sebességet. Mi a franciák főúti 80 km/órás ötletével sem tudunk mit kezdeni. Kinek van igaza? Megtáltuk-e a lényegét, vagy csak bajlódunk valamivel, felvállalva a pénzbehajtás vádját.

Tudnak nálunk egyesek a mi belterület 50 helyett 150-nel, külterületi 90-100 mellett 200-zal menni.

„Elképesztő, nem hiszük 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 riportban a rendőrség is megszólal, ők is tanácstalanok ...” Ide jutottunk ezzel „tulajdonképpen nincs is itt baj” - dumával?

„Januártól szeptember végéig 12576 személyi sérüléssel járó közlekedési baleset történt Magyarországon, ami több mint három százalékos romlást

jelent az előző év azonos időszakához képest. Továbbra is főként a könnyű sérüléssel járó balesetek száma tolja rossz irányba a statisztikát, miközben 463 ember vesztette életét és messze még az év vége.”

„Ha bárki kimegy a forgalomba, három dolgot tapasztalhat: minden korábbinál több közveszélyes örültet, minden korábbinál több traffipaxot és minden korábbinál rosszabb minőségű utakat.

A magyar rendőrség láthatóan nem tud mit kezdeni ezzel a helyzettel és tovább tekeri a potméter a régi logika szerint. Ha több a szabálysértés, többször és több helyen, illetve többféle módszerrel kell mérni az autók sebességét. Teljesen mindegy, hogy ez a koncepció a szemünk előtt látszik megbukni, és az is mellékes, hogy a 32 százaléknyi gyorsra visszavezethető baleset zöme nem a traffipaxosítható abszolút, hanem az útviszonyokhoz köthető relatív gyorsra miatt történik. Mindez nem számít, ezért még többet fognak mérni.”

„A helyzet valóban rossz és romlik, de ezt nem varrhatjuk a rendőrség nyakába. **Egy olyan országban, ahol a szabályokhoz tömegek viszonyulnak felesleges tilalomfaként és ahol krediteket szerez, aki ügyesen hágja át ezeket, nem lehet csodálkozni a kialakult helyzeten.**”

Nincs kiemelten közlekedési morál, hanem van egy általános morál – ismételtetve folyamatosan volt forgalmász kollégám!

„... megszólal a közlekedésrendészet vezetője is, aki nem tagadja, hogy válság van az utakon.”

Érdeemes megnézni a cikkben lévő kisfilmet mely életveszélyes eseteket mutat be, és megszólal a végén a r. ezredes úr is.!

https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2018/10/14/a_magyar_rendorseg_vesztesre_all_a_hulyek_elleni_haboruban/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

Megveszik a drága autóval együtt a kaszthoz tartozás, a szabályok be nem tartásának jogát?
Lehetnek, akik azt képzelik, hogy a drága kocsik vételével rangot is vesznek maguknak, bekerülnek a társadalom magasabb szintjére? Akikre a halandók szabályai nem érvényesek? Mint az indusok kasztjaiban.

Rossz mintát követnek? Mit is sugall a média?

Ha magas rangú politikus jön, akkor a fél város útjáról kitiltják az autókat, ők rendőri felvezetéssel száguldanak át a városon. Mutatva, hogy a gyorsra létezik, királyi jog, mely a naponta órákat dugóban üldögélők nem jár. Lehet vágyakozni!

Óriási figyelem kíséri a Formula-1 versenyeket, mely napjaink a legnagyobb cirkuszi játék, mert ott is a száguldásé a főszerep.

A sportkocsik igyekeznek imitálni a Forma-1-et a közúton.

1000 LE feletti motorokkal 330 km/ó-s végsebességgel járnak ezek a műszaki csótányok. Ezt a média a családapák álmanak hívja. 0-ról 300 km/ó sebességre 19 másodperc alatt eljuthat. A Forma-1-ben ehhez 8,4 másodperc is elég. Igaz 70 l üzemanyagot is elfogyasztanak közben 100 km-re. De miért?

https://hvg.hu/cegauto/20181010_csaladapak_alma_az_1000_loeros_audi_rs6_igy_gyorsul_0rol_30_Ora_video

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Formula%E2%80%931>

Ha belegondolunk, hogy a normálisék másként indítottak!

Az első VW Bogár csak 24 LE-s volt! Végsebességének is elég volt a 60 km/óra!

<https://keptelenseg.hu/keptelenseg/a-volkswagen-bogar-gyartasanak-tortenete-106846>

Az első Citroen 2CV 9 Le-s volt és ezzel tudta a 65 km/órás végsebességet!

https://hu.wikipedia.org/wiki/Citro%C3%ABn_2CV

<https://www.autonavigator.hu/cikkek/unnepi-kacsa-70-eves-a-citroen-2cv/>

Nem térhetnénk esetleg észhez?

Van még értelme a közlekedési morál módosításáról papolni? 30 év után sem nyilvánvaló ennek a sikertelensége?

Megengedhetjük azt, hogy nem vetünk be minden lehetséges balesetcsökkentő eszközt?

Meddig mehet még a mai teszetszaság?

Szeged, 2018. október 15.