



TELEPÜLÉSEK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI RANGSOROLÁSA

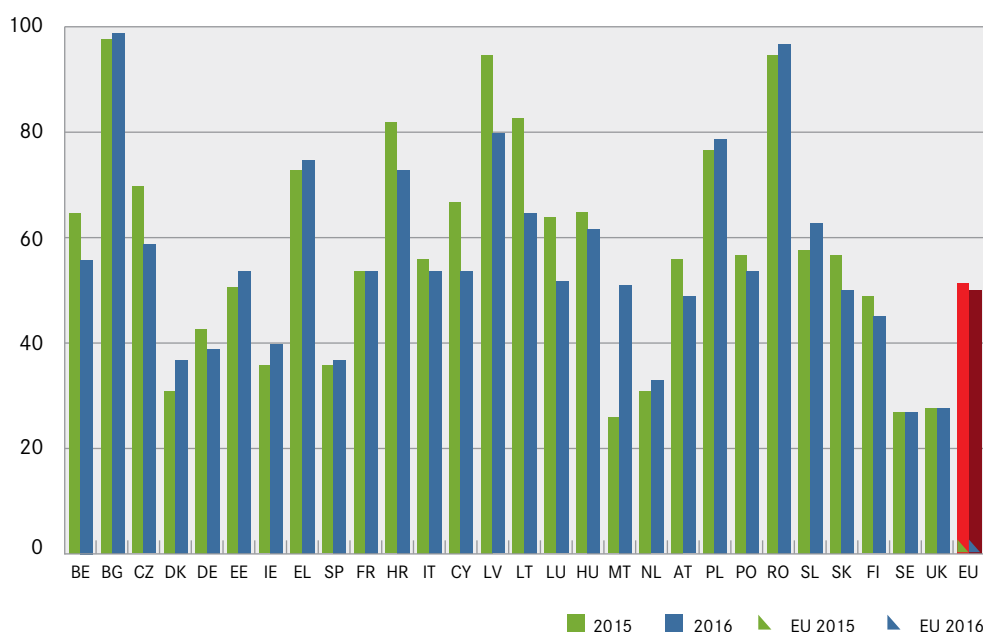
BEVEZETÉS

Az európai utak továbbra is a legbiztonságosabbak a világon: 2016-ban az Európai Unióban 50 halálos áldozat esett egy millió lakosra vetítve, ezzel szemben a globális mutató értéke ennél jóval magasabb, 174 haláleset/millió lakos volt.

Az elmúlt év fordulópontra jelentett a halálos áldozatok számának csökkentésében: két év stagnálás után 2% -kal csökkent az életüket veszítettek száma. 2016-ban 25500 ember halt meg, 600-zal kevesebb, mint 2015-ben, és 6000-rel kevesebb, mint 2010-ben (*Itkonen and Perier, 2017*).

A halálesetek száma az EU-ban 2001 és 2010 között 43% -kal csökkent, a 2010 és 2020 közötti időszakra kitűzött stratégiai cél elérése azonban jelentős kihívás elé állítja a tagállamokat (Európai Parlament, 2015).

Míg a legtöbb tagállam 2010 óta javította a közúti közlekedésbiztonsági mutatószámait, az EU-ban e tekintetben még mindig jelentős javulási lehetőség mutatkozik. 2016-ban a legkisebb halálozási rátával (elhunytak száma/millió lakos) Svédország (27) rendelkezett, majd ezt követte az Egyesült Királyság (28), Hollandia (33), Spanyolország (37), Dánia (37), Németország (39) és Írország (40). Az érem túlsó oldalán Bulgária (99), Románia (97), Lettország (80) és Lengyelország (79) szerepelt. 2015 és 2016 között a legjelentősebb csökkenést a halálozási ráta tekintetében Litvánia (22%), Lettország (16%) és Csehország (16%) érte el (*Perier and Adamovicz, 2016*).



1. ábra: Halálozási ráta (elhunytak száma/millió lakos) EU tagállamonként
 Forrás: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/

Láthatjuk, hogy a közlekedésbiztonsági mutatószámok területenként jelentős eltérést mutatnak, a szerzők célja a hazai helyzetkép bemutatása a településeken történt közúti személyesérüléses közlekedési balesetek társadalmi veszteségértékein keresztül.



MÓDSZERTAN

Jelenleg 3155 db település van Magyarországon melyek közigazgatási területükkel együtt hálózatot alkotnak. A településszerkezeti adottságok eltérőek, melyek kialakulását befolyásolta a földrajzi elhelyezkedés és a történelem. Jogilag ötféle településkategóriát különböztetünk meg egymástól. Hierarchia szerint ezek a következők: község, nagyközség, város, megyei jogú város, főváros. Az egyes kategóriák feladatait, hatásköreit és térségi szerepköreit a 2011. évi CLXXXIX. törvény rögzíti (Országgyűlés, 2011).

Vizsgálatunkhoz a településeket az állandó lakónépesség szerint csoportosítottuk. A bontást az elemzés pontossága, a településkategóriák változása, valamint a települések besorolása és funkcióváltozása indokolta. A lakónépesség szerinti bontásban a képzett csoportok a következők lettek:

- 1. kategória » 0-499 fő (aprófalú)
- 2. kategória » 500-2999 fő (falú)
- 3. kategória » 3000-9999 fő (nagyközség)
- 4. kategória » 10000-29999 fő (város)
- 5. kategória » 30000-999999 fő (megyei jogú városok, nagyvárosok és Budapest kerületei)

Az egyes kategóriákba besorolt települések jellemzői hasonlóak. A 0-499 fős csoportba az aprófalvak kerültek, melyek jellemzően közös önkormányzati hivatalt fenntartó községek. Ezek a települések többnyire a Nyugat-Dunántúlon, Dél-Dunántúlon valamint Borsod-Abaúj-Zemplén megye északi részén helyezkednek el. A magasabb kategóriákba besorolt települések elhelyezkedése nem ennyire koncentrált, azok az egész ország területén megtalálhatóak. Az 500-2999 fős csoportba a falvak kerültek. A 3000-9999 fős kategóriába a nagyközségeket, a 10000-29999 fős kategóriába a városokat soroltuk. A 30000-999999 fős csoportba a megyeszékhelyek, a megyei jogú városok, Budapest kerületei, valamint a 30000 főnél több lakosú nagyvárosok tartoznak. (1. táblázat)

Az egyes kategóriák településszáma a vizsgált időszak alatt (2013-2015) változott. 41 település a 2013-ban besorolt csoporthoz képest magasabb, vagy alacsonyabb kategóriába került. 27 településen a népességcsökkenés, míg 14 településen a népesség növekedése okozta a csoportba sorolás változását. Mivel a változás a lakónépesség minimális változásából adódik, ezért ezekben az esetekben a 2013-as kategória csoportot vettük figyelembe.

| Településkategória | Települések száma [db] 2013 |
|--|-----------------------------|
| 0-499 fő (aprófalú) | 1128 |
| 500-2999 fő (falú) | 1561 |
| 3000-9999 fő (nagyközség) | 323 |
| 10000-29999 fő (város) | 110 |
| 30000-999999 fő (megyei jogú városok, nagyvárosok) | 55 |
| 1000000 fő felett (főváros) | 1 |

1. táblázat: Települések száma kategóriánként. Forrás: KTI

Kutatásunk során a legfontosabb adatok a településeken történt közúti balesetek adatai voltak ("KSH Statinfo v39," 2017). Ezek képezték elemzésünk alapját, valamint a számított mutatók is ezen értékeken alapultak. Vizsgálatunk során foglalkoztunk:

- a balesetek kimenetelével (halálos, súlyos sérüléssel, könnyű sérüléssel);
- balesetben megsérült személyek számával.



KÉPZETT MUTATÓK

Vizsgálatunk során 2 mutatót képeztünk, melyek a következők voltak:

- Közúti személysérüléses közlekedési balesetek éves átlagos társadalmi veszteségértéke lakosságra vetítve (2013-2015)
- Közúti személysérüléses közlekedési balesetek éves átlagos társadalmi veszteségértéke járműszáma vetítve (2013-2015)

A baleseti sérültek veszteségértékeinek számításánál¹ McMahon és Dahdah kutatásait (*McMahon and Dahdah, 2008*) vettük alapul, az értékeket a Világbank adatai alapján aktualizáltuk.

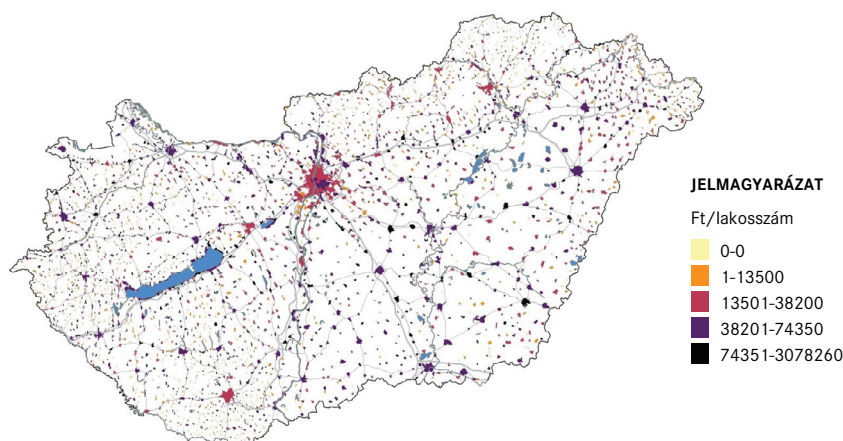
| Év | Halálos [Ft] | Súlyos [Ft] | Könnyű [Ft] |
|------|--------------|-------------|-------------|
| 2013 | 212 729 496 | 51 662 878 | 880 000 |
| 2014 | 228 306 281 | 55 445 811 | 880 000 |
| 2015 | 239 705 847 | 58 214 277 | 880 000 |

2. táblázat: Baleseti sérültek veszteségértékei. Forrás: KTI

EREDMÉNYEK

A kapott eredményeket térképen szemléltetjük. Budapestet az ábrázolás során kerületekre bontottuk. Az ábrázolásnál világossárga színnel jelöltük azokat a településeket, ahol nem volt baleset, így a képzett mutatók értéke 0 volt. Az osztályközök további intervallum megválasztásánál a településeket egyenlő arányban osztottuk fel, így egy-egy beosztás a nem 0 értékű mutató 25-25%-át jelenti.

A 2. ábra a közúti személysérüléses közlekedési balesetek éves átlagos társadalmi veszteségértékét mutatja lakosságra vetítve 2013-2015 között. 675 településen ezekben az években nem történt könnyű, súlyos vagy halálos kimenetelű közlekedési baleset. **A legkevesebb veszteségértékkel rendelkező települések a Dél-Dunántúlon, Nyugat-Dunántúlon és Észak-Magyarországon elhelyezkedő aprófalvak, falvak voltak. Ennél rosszabb értékekkel rendelkeztek Budapest külső kerületei, valamint Kelet-Magyarországon elhelyezkedő települései.** A lila színnel jelölt városok – melyek a vizsgált mutató alapján sorba rendezett teljes minta harmadik negyedébe sorolt települések – között Budapest belső kerületei, valamint az ország nagyobb városai, megyei jogú városai is szerepeltek. A legnagyobb veszteséggel rendelkező települések elhelyezkedésére koncentráció nem figyelhető meg.



2. ábra: Közúti személysérüléses közlekedési balesetek éves átlagos társadalmi veszteségértéke lakosságra vetítve (2013-2015). Forrás: KTI

¹ Egy halálos áldozat veszteségértéke az egy főre jutó GDP a vásárlóerő paritás alapján (PPP – Purchasing Power Parity), nemzetközi USD-ban kifejezett hetvenszerese, míg egy súlyos sérülés veszteségértéke ennek tizenhétszerese, a könnyű sérülésekre vonatkozó veszteségekre egységesen 880 e Ft-ot alkalmaztunk. Az értékeket a WorldBank hivatalos adatai alapján képeztük.

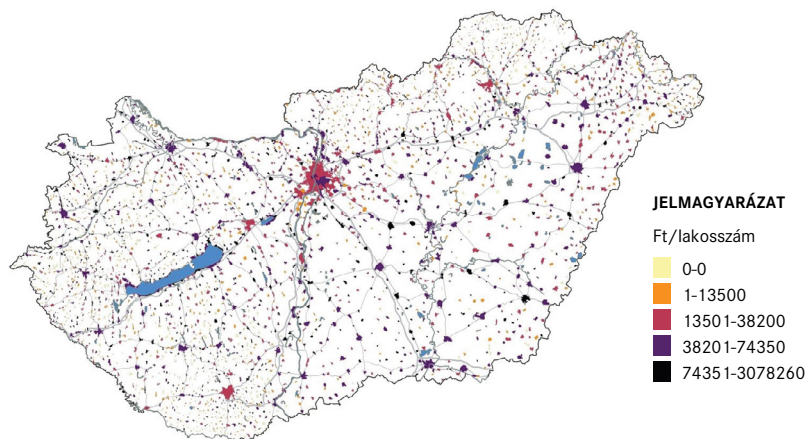


Az egyes településkategóriák esetében a legkedvezőbb értékekkel rendelkező helységeket (ahol a mutató értéke nem 0) a 3. táblázatban ismertetjük. Aprófalvak esetében a legkisebb értékkel Erdőtarcsa, falvaknál Buj, nagyközségeknél Délegyháza, városoknál (vagy azzal egyenértékű lakosszámmal rendelkező budapesti kerületeknél) Pilis, nagyvárosoknál (vagy azzal egyenértékű lakosszámmal rendelkező budapesti kerületeknél) a IV. kerület rendelkezett. A legkisebb értéket településkategóriától függetlenül Buj esetében kaptuk.

| Településkategória | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---------------------|-----------------------------|-----------|-------------|--------|-------------|
| legkisebb | Erdőtarcsa | Buj | Délegyháza | Pilis | IV. kerület |
| 2. legkisebb | Nagypáli | Mád | Etyek | Maglód | Érd |
| 3. legkisebb | Kisharsány, Somogyeggyes | Jászdózsa | Halásztelek | Tököl | Ózd |

3. táblázat: Legkisebb veszteségértékekkel rendelkező települések (Ft/fő). Forrás: KTI

A 3. ábra a közúti személysérüléssel közlekedési balesetek éves átlagos társadalmi veszteségértékét mutatja a településeken nyilvántartott járművek számára vetítve 2013-2015 között. Hasonlóan a lakosságra vetített mutatóhoz a legkevesebb veszteségérték a Dél-Dunántúl, Nyugat-Dunántúl és Észak-Magyarország aprófalvait, falvait jellemezte, és ennél rosszabb értékekkel rendelkeztek Budapest kerületei, illetve Kelet-Magyarország települései. A minta harmadik negyedébe sorolt települések között Budapest dél-pesti kerületei, valamint az ország nagyobb városai, megyei jogú városai is szerepeltek. **A lakosságra vetített mutatóhoz képest 376 település más intervallumba került. E tekintetben a legnagyobb változás a nagyvárosokat, megyei jogú városokat érintette, melyeknek a társadalmi veszteségértéke járműszámra vetítve alacsonyabb, mint a lakosságra vetített értéke.**



3. ábra: Közúti személysérüléssel közlekedési balesetek éves átlagos társadalmi veszteségértéke járműszámra vetítve (2013-2015). Forrás: KTI

Az egyes településkategóriák esetében a legkedvezőbb értékekkel rendelkező helységeket (ahol a mutató értéke nem 0) a 4. táblázatban ismertetjük. Aprófalvak esetében a legkisebb értékkel Narda, falvaknál Mád, nagyközségeknél Délegyháza, városoknál (vagy azzal egyenértékű lakosszámmal rendelkező budapesti kerületeknél) Pilis, nagyvárosoknál (vagy azzal egyenértékű lakosszámmal rendelkező budapesti kerületeknél) Érd rendelkezett. A legkisebb értéket településkategóriától függetlenül Mád esetében kaptuk.



| Településkategória | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---------------------|------------------|------------|-------------|--------|---------------|
| legkisebb | Narda | Mád | Délegyháza | Pilis | Érd |
| 2. legkisebb | Kőszegszerdahely | Jászdózsza | Étyek | Maglód | XII. kerület |
| 3. legkisebb | Nagypáli | Buj | Halásztelek | Tököl | XIII. kerület |

4. táblázat: Legkisebb veszteségértékekkel rendelkező települések (Ft/jármű). Forrás: KTI

KÖVETKEZTETÉSEK

Cikkünkben Magyarország településeinek közlekedésbiztonsági veszteségértékeinek mutatóit vizsgáltuk 2013-2015 között. Ennek során két mutató alakulását értékeltük, melyeknél a balesetek veszteségértékeit határoztuk meg járműszámra és lakosok számára vetítve. Vizsgálatunk célja volt, hogy a települések biztonsági szintjét feltárjuk.

A mutatók értékeit osztályközös beosztással térképeken ábrázoltuk. Az egyes mutatók esetében településkategóriánként a 3 legkedvezőbb értékkel rendelkező település mellett kategóriától függetlenül a legkedvezőbb értékkel rendelkező helységet is kiemeltük. Az eredmények igazolták azon előzetes várakozásainkat, hogy a járműszám és a lakosságszám befolyásolja a közlekedésbiztonság szintjét. Annak megállapítására, hogy a mutatók értékei hol a legkedvezőtlenebbek további részletes vizsgálat szükséges.

IRODALOMJEGYZÉK

- Európai Parlament, L., 2015. A közlekedésről szóló 2011. évi Fehér Könyv végrehajtása Az Európai Parlament 2015. szeptember 9-i állásfoglalása a közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv végrehajtásáról: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út [2015/2005(INI)].
- Gerse, J., Szilágyi, D., 2015. Városok-falvak, Magyarország településhálózata. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest.
- Itkonen, A.-K., Perier, A., 2017. European Commission – Fact Sheet 2016 road safety statistics: What is behind the figures? La Valette.
- KSH Statinfo v39, 2017. URL <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/index.jsp> (accessed 8.7.17).
- McMahon, K., Dahdah, S., 2008. The true cost of road crashes - Valuing life and the cost of a serious injury.
- Országgyűlés, 2011. 2011. évi CLXXXIX. törvény – Magyarország helyi önkormányzatairól. http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1100189.TV (accessed 8.7.17).
- Perier, A., Adamovicz, J., 2016. Road Safety: new statistics call for fresh efforts to save lives on EU roads, Brussels.

Szerzők: Krizsik Nóra, Dr. Sipos Tibor, Berta Tamás