



Közlekedéstudományi és
Építésügyi Minőségellenőrző Intézet



IV. Közlekedésbiztonsági Konferencia

Győr, 2026.09.17-18.

A sebességtúllépés és a baleseti kockázat összefüggése a hazai autópályákon

Dr. Pauer Gábor
Főosztályvezető

Mészárosné Dr. Krizsik Nóra
Szenior kutató

**TRA2026 took place in
Budapest from 18–21 May 2026
— discover more at
<https://traconference.eu/>**



**Funded by
the European Union**

**Join us for
TRA2028
in Milan**

A SEBESSÉG NEM MEGFELELŐ ALKALMAZÁSA – KIEMELT KOCKÁZAT A KÖZLEKEDÉSBEN

A közlekedési balesetek egyik leggyakoribb kiváltó oka Magyarországon:



a sebesség nem megfelelő alkalmazása

A sebesség nem megfelelő alkalmazása a személysérüléses balesetek körülbelül



egyharmadért felelős



E tendencia növekvő irányt mutat.



2025-ben az autópályán bekövetkezett balesetek elsődleges oka:



35,3 %
az összes baleset esetén



33,3 %
a halálos balesetek esetében

Nemzetközi szakirodalom szerint:



A nagyobb sebesség növeli a baleset bekövetkezésének valószínűségét



és egyúttal súlyosabb következményekkel járhat



A sebesség nem megfelelő alkalmazása kulcsfontosságú a balesetek megelőzése és a súlyos következmények elkerülése érdekében.

KUTATÁS MÓDSZERTANA



Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2024. évi **sebességadatokon** alapuló excel kimutatás alapján dolgoztunk



Az adatok az MK és a koncessziós társaságok **detektoraiból** származnak



+



KONCESSZIÓS
TÁRSASÁGOK



Sebességkorlátozással nem érintett autópálya szakaszok sebességadatainak értékelését végeztük el



130 keresztmetszet adatait elemeztük, azonban nem minden mérőhelyen volt **járműkategóriára bontott adat**



Kutatás során a **korrigált sebességadatokkal** dolgoztunk



Pontosabban jellemzi
a vizsgált forgalom
valós sebességviszonyait

SEBESSÉGJELLEMZŐK ÖSSZEHASONLÍTÁSA



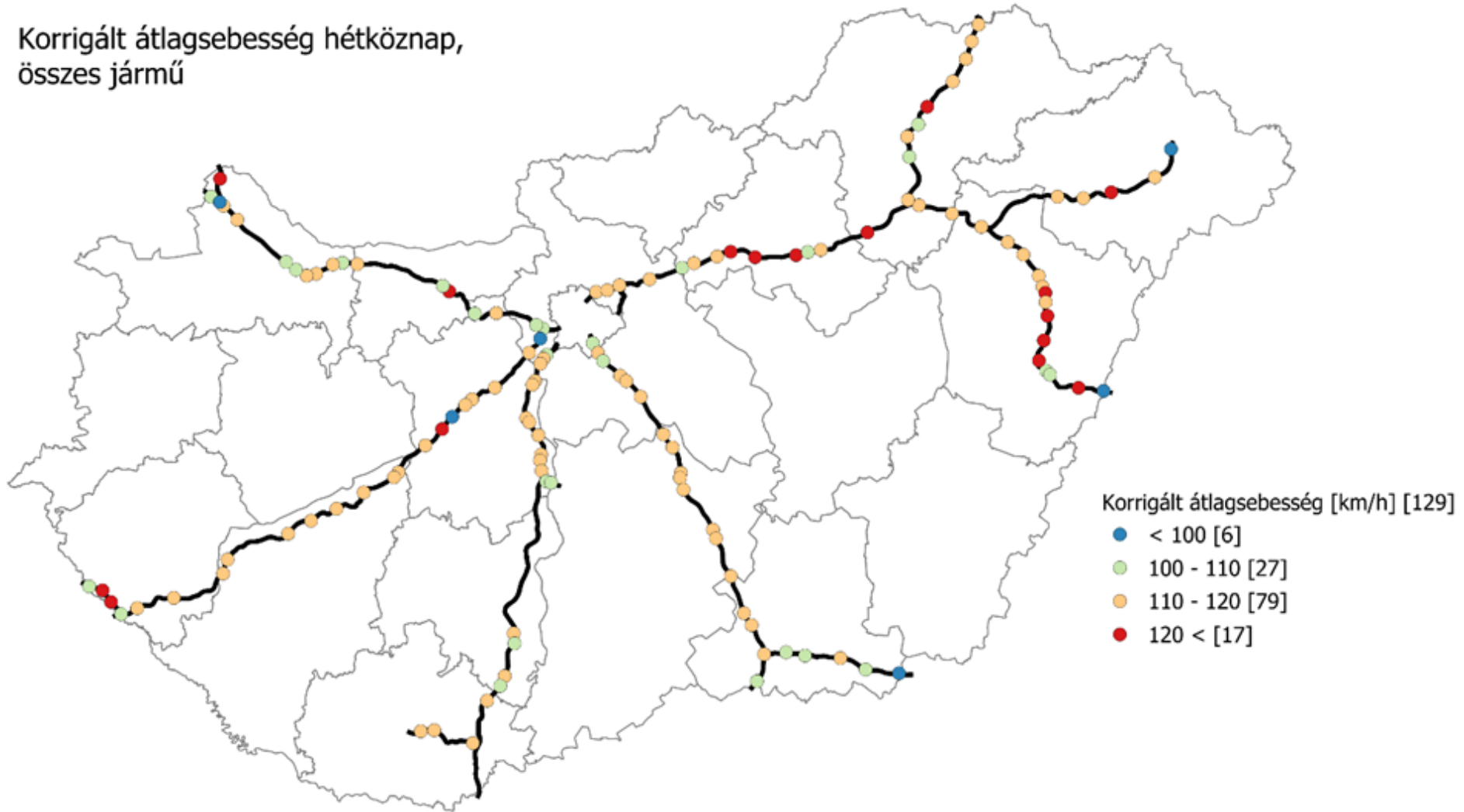
	 HÉTKÖZNAP	 HÉTVEGE ÉS MUNKASZÜNETI NAP	KÜLÖNBSEÉG (HÉTVEGE – HÉTKÖZNAP)	
 MÉRŐHELYEK SZÁMA	129	129	=	0
 ÁTLAGSEBESSÉG	113,7 km/h	118,7 km/h	↑	+5,0 km/h
 MAXIMÁLIS ÁTLAGSEBESSÉG	129,1 km/h	134,1 km/h	↑	+5,0 km/h
 MINIMÁLIS ÁTLAGSEBESSÉG	97,4 km/h	100,1 km/h	↑	+2,7 km/h
 SZÓRÁS	6,4 km/h	6,4 km/h	=	0,0 km/h
 ALSÓ KVARTILIS (Q1)	110,0 km/h	116,3 km/h	↑	+6,3 km/h
 MEDIÁN	115,1 km/h	120,3 km/h	↑	+5,2 km/h
 FELSZŐ KVARTILIS (Q3)	118,5 km/h	123,5 km/h	↑	+5,0 km/h
 INTERKVARTILIS TERJEDELEM	8,5 km/h	6,8 km/h	↓	-1,7 km/h
 v85	119,7 km/h	124,6 km/h	↑	+4,9 km/h



A sebességjellemzők szinte minden mutatóban magasabbak hétvégén és munkaszüneti napon.

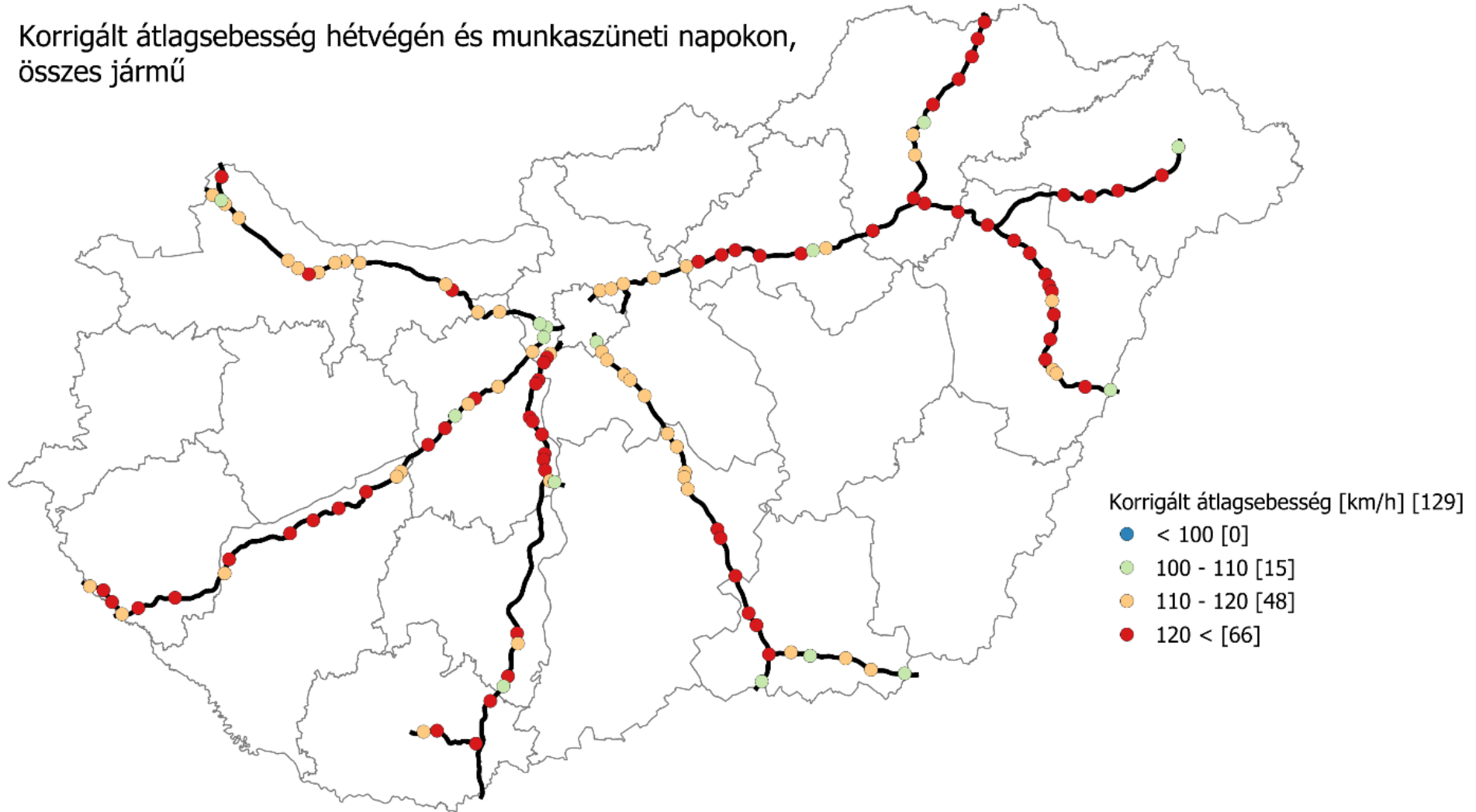


Korrigált átlagsebesség hétköznap,
összes jármű



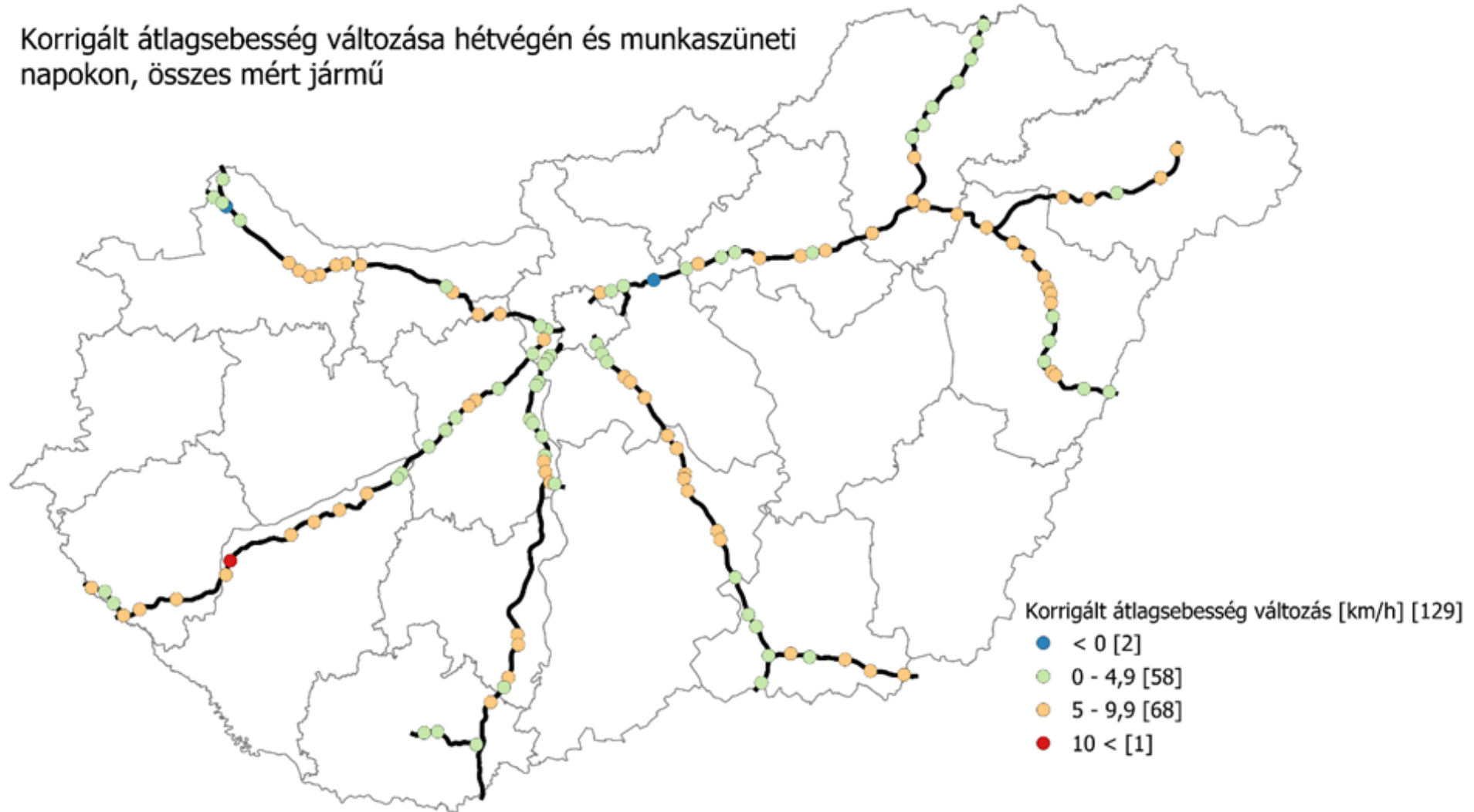


Korrigált átlagsebesség hétvégén és munkaszüneti napokon,
összes jármű





Korrigált átlagsebesség változása hétvégén és munkaszüneti napokon, összes mért jármű



130 KM/H-T ÁTLÉPŐ JÁRMŰVEK ARÁNYÁNAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA



	 HÉTKÖZNAP	 KÜLÖNBSÉG (hétvége – hétköznap)	 HÉTVEGE ÉS MUNKASZÜNETI NAP
 MÉRŐHELYEK SZÁMA	129	= 0	129
 130 KM/H-T ÁTLÉPŐK ÁTLAGA	24,9%	↑ +5,8 százalékpont	30,7%
 MAXIMÁLIS ARÁNY	54,3%	↑ +5,0 százalékpont	59,3%
 MINIMÁLIS ARÁNY	5,7%	↑ +0,9 százalékpont	6,6%
 SZÓRÁS	9,3%	↑ +1,0 százalékpont	10,3%
 ALSÓ KVARTILIS (Q1)	18,4%	↑ +6,7 százalékpont	25,1%
 MEDIÁN	25,6%	↑ +6,4 százalékpont	32,0%
 FELSŐ KVARTILIS (Q3)	31,5%	↑ +6,1 százalékpont	37,6%



HÉTKÖZNAP

A 130 km/h-t átlépő járművek
átlaga **24,9%**.



+5,8
százalékpont
átlagos növekedés



HÉTVEGE ÉS MUNKASZÜNETI NAP

A 130 km/h-t átlépő járművek
átlaga **30,7%**.

 Minden statisztikai mutató magasabb értéket mutat hétvégén és munkaszüneti napon.



	M5	
	 HÉTKÖZNAP	 HÉTVÉGE
 mérőhelyek száma	18	18
 átlag	21,70%	27,00%
 maximális arány	29,20%	34,00%
 minimális arány	9,60%	12,50%
 szórás	5,90%	6,50%
 alsó kvartilis (Q1)	18,60%	25,50%
 medián	22,00%	27,60%
 felső kvartilis (Q3)	27,10%	31,60%

	M7	
	 HÉTKÖZNAP	 HÉTVÉGE
 mérőhelyek száma	18	18
 átlag	25,80%	32,80%
 maximális arány	36,30%	44,80%
 minimális arány	6,80%	13,30%
 szórás	8,00%	8,50%
 alsó kvartilis (Q1)	19,80%	27,30%
 medián	28,40%	35,60%
 felső kvartilis (Q3)	31,10%	38,30%



Gyorshajtással legkevésbé érintett autópálya szakaszok



az adatsor
alsó 20%-a

gyorshajtók átlagos aránya

max. 19,2%



Gyorshajtással leginkább érintett autópálya szakaszok



a sebességhatárt
átlépők arányának
felső 20%-a

gyorshajtók átlagos aránya

min. 35,9%



A vizsgálatokat **érvényességi szakaszokra** vonatkozóan végeztük el.



Számítottuk a **relatív baleseti mutatót** autópálya szakaszonként.



Számítottuk a **sebesség nem megfelelő alkalmazásából** származó **relatív baleseti mutatót** autópálya szakaszonként.





		 Gyorshajtással kevésbé érintett szakaszok	 Gyorshajtással leginkább érintett szakaszok	 Teljes autópálya hálózat
 Szakaszok hossza [km]		139,6	254,2	1344,8
 Összes baleset [db]		81	63	523
 Sebesség nem megfelelő alkalmazásából származó baleset [db]		30	32	193
 Sebesség nem megfelelő alkalmazásából származó balesetek aránya [%]		37,0%	50,8%	36,9%
 Súlyos és halálos balesetek aránya [%]		28,4%	38,1%	35,9%
 RBM (relatív baleseti mutató)		0,52	0,32	0,39
 S (sebesség nem megfelelő alkalmazásából származó relatív baleseti mutató)		0,19	0,16	0,15



A **gyorshajtással leginkább érintett** szakaszokon gyakoribbak voltak a sebesség nem megfelelő megválasztására visszavezethető események, továbbá ezen szakaszokon a súlyos és halálos kimenetelű balesetek részaránya is magasabb volt.



A relatív baleseti mutató alapján a gyorsajtással kevésbé érintett szakaszok mutatnak kedvezőtlenebb értéket, ami arra utal, hogy a balesetek előfordulását nem kizárólag a gyorsajtás jelenléte befolyásolja.





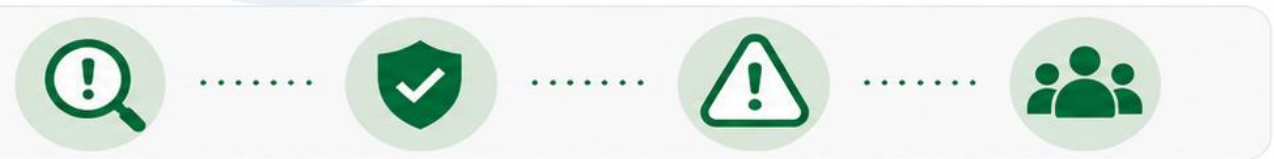
Autópályákon a **hétvégi és munkaszüneti napi** időszakban mind a korrigált átlagsebességek, mind a sebességhatárt túllépő járművek aránya **magasabb**, mint hétköznapokon.



Baleseti mutatók vizsgálata ugyanakkor **nem igazolta egyértelműen**, hogy a gyorsajtással erősen érintett szakaszok relatív baleseti kockázata minden esetben magasabb lenne.



Az eredmények hozzájárulhatnak a gyorsajtással összefüggő **kockázatok pontosabb megértéséhez.**



További kutatások során indokolt lehet:


Több év adatainak bevonása


Sávonkénti elemzések


Járműkategóriánkénti elemzések



Sebességadatok és a baleseti adatok közötti kapcsolat statisztikai modellezése



KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!

Mészárosné Dr. Krizsik Nóra
krizsik.nora@kti.hu