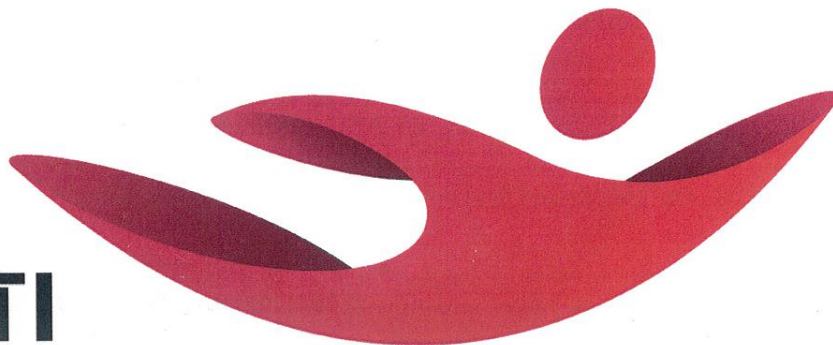




TECHNOLÓGIAI ÉS IPARI
MINISZTERIUM



BELÜGYMINISZTERIUM



KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓPROGRAM

2023-2025

Prof. Dr. Palkovics László
technológiai és ipari miniszter



Dr. Pintér Sándor
belügyminiszter



Tartalom

Vezetői összefoglaló	3
1. Bevezetés.....	6
1.1. Előzmények.....	6
1.2. Mandátum.....	6
1.3. Lehatárolás	6
1.4. Módszertan	7
1.5. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere	7
2. Az Európai Unió közlekedési stratégiájának, közlekedésbiztonsági programjának bemutatása	8
2.1. Az Európai Bizottság előző évtizedre vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági programja	8
2.2. A Valletta Nyilatkozat	8
2.3. Hatályos közösségi program: „Európa mozgásban”	9
2.4. Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum – 2019. 06. 19.	12
2.5. Európai Parlament állásfoglalása – 2021.10.06.	14
2.6. Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása 18	
3. Magyarország közúti közlekedésbiztonsági programjai.....	19
3.1. Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program (1993).....	19
3.2. Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015	19
3.3. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok (2008-2019) Magyarországon	19
4. Helyzetelemzés.....	22
4.1. A közúti közlekedésbiztonság helyzetének alakulása az Európai Unióban	22
4.2. Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete.....	26
4.2.1. Balesetek és sérültek abszolút számának alakulása.....	27
4.2.2. Fajlagos baleseti kockázatok értékelése.....	29
4.2.3. Az előző évtizedi célkitűzés teljesülésének időarányos alakulása.....	33
4.2.4. A közúti közlekedési balesetek különböző szempontok szerinti, részletes elemzése ..	34
4.2.5. Egyes közlekedési mutatók alakulása.....	38
4.2.6. A közlekedésbiztonsági helyzet javulásához kapcsolódó nemzetgazdasági hatások számszerűsítése.....	41
4.2.7. Intelligens közlekedési rendszerek.....	42
5. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025.....	46
5.1. Vízió és jövőkép	46
5.2. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram prioritásai	47
5.3. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram stratégiai célja	48
5.4. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram szakpolitikai pillérei.....	51
5.5. A közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések cselekvési területei	54
5.5.1. Biztonságtudatos közlekedők – oktatás-nevelés-képzés	54
5.5.2. Baleset-megelőzés.....	57
5.5.3. Szabályozás és ellenőrzés	59
5.5.4. Biztonságos járművek és környezet	64
5.5.5. Kutatás-fejlesztés-innováció.....	69

Vezetői összefoglaló

A **Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (KKBAP 2023-2025)** a közúti közlekedésbiztonság javítását és a stratégiai célok elérését szolgáló, hároméves időszakra vonatkozó feladatok, alkalmazandó módszerek, intézkedések leírását és ütemezését tartalmazó **stratégiai program**, amely lehetőséget biztosít a feladatok évenkénti tervezésére és végrehajtására. Ennek keretében készült el a 2023-2024-2025 évekre szóló Intézkedési Terv, amely évente, a tárgyévre vonatkozóan felülvizsgálatra kerül.

Összhangban a kormányzati törekvésekkel, a közúti közlekedésbiztonsági stratégiai program általános célja a magyarországi közúti közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások biztonságosabbá tétele érdekében, a programidőszakra vonatkozó szakfeladatok meghatározása, a közlekedési hatósági és közlekedésrendészeti állami feladatok összehangolása.

A tevékenység jogszabályi alapját a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet teremti meg. A Kormányrendeletben meghatározott feladatok végrehajtása, és végrehajthatása a közlekedésért, valamint a közlekedésrendészetért felelős miniszterek együttes feladata. A közlekedési hatósági, valamint a közlekedésrendészeti feladatok végrehajtásáért felelős szervezetek konstruktív, szakmai együttműködése az elmúlt években megteremtette annak az alapjait, hogy a közlekedés biztonságának fejlesztése hatékonyan megvalósítható legyen.

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politika az Európai Unió és a tagállamok **közös hatáskörébe** tartozik. Az Európai Unió a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikáját tízéves időszakokra alakítja ki. A **2021–2030 közötti időszakra** vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretét az Európai Bizottság a **„biztonságos rendszerre” vonatkozó megközelítésre** alapozza. Ennek megfelelően szükséges Magyarország 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti **közlekedésbiztonsági célkitűzéseit stratégiai szintű dokumentumban rögzíteni.**

Társadalmi és kormányzati szempontból Magyarország elvitathatatlan érdeme az elmúlt évek közbiztonsági helyzetének kiemelkedő szintű javulása és ezen belül a közlekedésbiztonság helyzetének jelentős fejlődése.

Az Európai Unióban és így Magyarországon is, a közösségi, nemzeti, regionális és helyi szintű intézkedéseknek köszönhetően az elmúlt két évtizedben **a közúti közlekedés biztonsága jelentős mértékben javult.** 2001–2010 között a közúti balesetek halálos áldozatainak száma 43 százalékkal csökkent, és a kedvező tendencia 2010–2020 között – kisebb lendülettel - tovább folytatódott. A 2011-2020 között érvényes közlekedésbiztonsági programjában az Európai Bizottság azt a célkitűzést határozta meg, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma a 2010. évi értékhez képest.

Az Európai Unió jelenleg hatályos közúti közlekedésbiztonsági stratégiáját az Európai Bizottság által 2018. május 17-én kiadott „Európa mozgásban - Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés” című program tartalmazza (száma: COM[2018] 293). Az új program létrehozásához közvetlen előzményként szolgált a közlekedési miniszterek 2017. évi vallettai nyilatkozata, míg a beavatkozási területeken belül várható intézkedéseket, továbbá a főbb teljesítménymutatókat az egy évvel később, 2019. júniusában kiadott Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum tartalmazza. Az Európa mozgásban program közlekedésbiztonsági célkitűzései a **közúti balesetben meghaltak, továbbá a súlyosan sérültek számának felére csökkentése 2020-2030 között;** illetve a „Vision Zero” szemlélet fenntartása (az az elképzelés, mely szerint a jövőben senki sem veszítheti életét közúti balesetben)

Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete – az európai uniós tagállamok döntő többségéhez hasonlóan – **az elmúlt időszakban összességében javult, azonban a hazai csökkenés mértéke nem érte el a közösség átlagos javulási szintjét.** Ezzel együtt kijelenthető, hogy napjainkban nagyobb

biztonsággal lehet közlekedni közútjainkon, mint az elmúlt évtizedekben bármikor. Ez a folyamat azonban korántsem volt töretlen, hiszen különböző hosszúságú kedvező és kedvezőtlen időszakok, javuló és romló trendek váltották egymást. Az EU célkitűzéseivel összhangban az érintett hazai szervezetek is a közúti balesetek, áldozatok számának csökkentésére törekedtek. Az adatok alapján az áldozatok, sérültek száma 2010-hez képest valóban csökkent, miközben a forgalmi teljesítmény, azaz a járművek által a közúthálózaton futott kilométerek száma szinte folyamatosan növekedett. Az eredmények ugyanakkor a stratégiai dokumentumok célkitűzéseitől jelentősen elmaradtak, nem csupán hazánkban, hanem a legtöbb európai országban egyaránt.

Baleseti veszteségértékek

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (a továbbiakban: KTI vagy Közlekedéstudományi Intézet) számításai alapján Magyarországon egy halálos áldozat statisztikai veszteségértéke 273 264 044 forint/áldozat, a súlyos sérülés statisztikai veszteségértéke 66 364 125 Ft/sérült, a könnyű sérülés statisztikai veszteségértéke 5 954 611 Ft/sérült¹, így a baleset-megelőzési, közlekedésbiztonsági intézkedések, programok hatására az éves szinten mintegy 500–700 milliárd forint nemzetgazdasági veszteséget okozó közúti közlekedési balesetek számának csökkenése több tízmilliárd forint megtakarításával járna.

A 2016-tól 2020-ig tartó 5 éves időszakban 107 018 ember sérült meg és 2927 ember halt bele sérüléseibe hazánk közútjain, ezáltal a becsült nemzetgazdasági kár több, mint 3000 milliárd forint volt ezen időszakban. Figyelembe véve a 2021. év előzetes sérültszám adatait, a 2016-2018 közötti időszakban a becsült nemzetgazdasági kár 1.905 MrdFt volt, ugyanakkor ez a – balesetek számának csökkenése következtében – 2019-2021 között 1.666 MrdFt, azaz majd 240 MrdFt-tal kevesebb.

Fentiek alapján Magyarország 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági célkitűzései teljesítéséhez célszerű és **szükséges a kormányzati szintű, többlet pénzügyi források biztosítása** annak érdekében, hogy társadalmi szinten is érezhető módon javuljon tovább a közúton közlekedők ismeretszintje, **szabálykövetési hajlandósága**, a biztonságos közlekedés alapvető normáinak **társadalmi szintű további kiterjesztése**, elfogadottságának növelése.

Az **elkövetkezendő évek közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramjának** és az az alapján kidolgozott közúti közlekedésbiztonsági intézkedési terveknek

- a) a közúti közlekedésben résztvevők és közúthasználók **oktatásának és tájékoztatásának** javítására,
- b) a közúti közlekedésbiztonság növelését és erősítését biztosító **szabályozási környezet** kialakítására,
- c) a közlekedési **szabályok fokozott érvényesítésére és ellenőrzésére**,
- d) kooperatív, **intelligens közlekedési rendszerek és technológiák**, illetve az összekapcsolt és automatizált járművek alkalmazásának előtérbe helyezésére

kell épülnie.

A közúti közlekedési ellenőrzések hatékonyságának fejlesztése jelentő mértékben járul hozzá a közúti közlekedés biztonsági szintjének és a tisztességes piaci magatartás erősítésének fokozásához. A közúti ellenőrzések hatékonyságának fokozása a magyar és külföldi honosságú közlekedők vonatkozásában egyaránt a szabálykövetés és annak elfogadottságának és kikényszerítésének társadalmi szinten is támogatott és hatékony eszköze lehet.

Magyarország jelentős versenyelőnye az európai és a nemzetközi versenypiacon aktívan működő, zalaegerszegi központú – kormányzati és egyetemi együttműködés keretében megvalósított és

¹ Dr. Sipos Tibor, Prof. Dr. Holló Péter. Baleseti veszteségértékek aktualizálása. KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

támogatott – kutatás-fejlesztési és innovációs **járműipari tesztpálya és tudásközpont**. Fontos eredmény a járműipar korszerű fejlesztése szempontjából, **a kormányzati és innovációs támogatási környezet kiterjesztése**.

A közlekedésbiztonság növelésében a jövőben kiemelkedő szerepe lesz a kooperatív, **intelligens közlekedési rendszerek és technológiák**, illetve az összekapcsolt és automatizált járművek alkalmazásának előtérbe helyezésének, így a következő években is megfelelő hangsúlyt kell fektetni a jövő mobilitásában érintett állami, iparvállalati, oktatási és kutatás-fejlesztési szereplők munkájának összehangolására, amelyet – a Közlekedéstudományi Intézet keretei között működő – Mobilitás Platform az elmúlt években elkezdett. Ezen, a hálózatba kapcsolt és automatizált, valamint az elektromos hajtású járművek, illetve azon túlmutatóan az intelligens közlekedési rendszerek **társadalmi, gazdasági, kutatási, oktatási és jogszabályi kapcsolódásainak dimenzióit támogató** szakmai, partneri, szakértői együttműködés kiemelt **célja a közlekedés biztonságának folyamatos javítása**, valamint a fenntartható fejlődés biztosítása.

A biztonságos közlekedés fejlesztése, valamint az Európában forgalmazott járművek tekintetében, mind közlekedésbiztonsági, mind pedig technológiai oldalról javasolt az átfogó proaktív cselekvési tervek kidolgozása és azok folyamatos frissítése során, lépést tartva a világ digitális és közlekedési fejlesztési trendjeivel és az innovációval, szükséges a fejlesztési irányok összehangolása. Mindemellett elengedhetetlenül fontos egy biztonságos, modern és magas minőségű fizikai és digitális infrastruktúra megteremtése is, mely elengedhetetlen alapeleme a további mobilitás-fejlesztésnek.

1. Bevezetés

1.1. Előzmények

Az Európai Unióban a 90-es évek második felétől a közúti közlekedés biztonságának kérdése fokozatosan a szakpolitika középpontjába került, majd az ezredfordulót követően egyértelműen a kiemelt feladatok egyikévé vált. **Jelenleg a közlekedésbiztonsági programok kidolgozása és megvalósításuk folyamatának figyelemmel kísérése a közösség legfelsőbb politikai szintjéhez kötődik.**

A hazai közlekedésbiztonsági tevékenység is folyamatosan fejlődött. A számszerű célkitűzésekkel, és azok eléréséért végzett munkával emberéletek ezreit mentették meg a közutakon. A Kormány számára az emberi élet védelme kiemelt jelentőségű kormányzati feladat, s ennek szellemiségében programalkotással és célzott akciókkal, intézkedésekkel kívánja folyamatosan csökkenteni a közúti közlekedési áldozatok, sérültek számát.

1.2. Mandátum

Az Európai Bizottság a tagállamokat arra ösztönzi, hogy **a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk megvalósításával ériék el**, figyelembe véve sajátos kiindulási helyzetüket, saját igényeiket, körülményeiket és lehetőségeiket. Ugyanakkor törekvés a nemzeti programok megvalósulásának egységes monitorozása, a tagállamok beszámolási kötelezettsége által. A Bizottság azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legkedvezőtlenebb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket.

A hazai jogszabályi keret összességében jól meghatározott. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 8.§ (1) bekezdés b) pontja alapján a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelés, felvilágosítás és szemléletformálás állami feladat. A Kkt. 17.§-a kimondja, hogy a közlekedés biztonságának fokozása, valamint a közlekedési szabályok megismertetése érdekében, rendszeressé kell tenni az erre irányuló nevelést, oktatást, felvilágosító- és propagandamunkát. A közlekedésre nevelés feladatainak hatékony megvalósítása érdekében a közlekedésbiztonsági, baleset-megelőzési tevékenységek elemzése, feldolgozása és ez alapján meghatározott, korszerű közlekedésre nevelés oktatási anyagainak szakszerű közzététele szükséges.

A közúti közlekedés biztonságát szolgáló tájékoztatást, felvilágosítást a Kkt. állami feladatként azonosítja. A közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996.(XII.17.) Korm. rendelet (a továbbiakban Korm. rendelet) 4.§ (2) bekezdése a kötelező feladatként előírja a baleseti helyzetről szóló beszámoló elkészítését, a Korm. rendelet 2.§ (1) a) pontja a közúti közlekedés biztonságát szolgáló szakmai adatgyűjtő, értékelő és kutató-elemző feladatokat határozza meg. A közlekedésbiztonság javításával összefüggő feladatok elvégzése, a Korm. rendelet 4. § (1) bekezdésében előírt éves intézkedési tervekben rögzített feladatok ellátása alapján kell, hogy megvalósuljon. A pénzügyi forrást a Korm. rendelet 1. §-a határozza meg.

Fontos, hogy a 2023-2025 évekre szóló Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, valamint a három évre szóló Intézkedési Tervek egyszerre készüljenek el. Az Intézkedési Tervek vonatkozásában a hosszabb távú tervezhetőség, a kiszámíthatóság, az egymásra épülő, gördülő programok megvalósítása indokolja az egyidejű elkészítést.

1.3. Lehatárolás

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram és a három egymást követő évre vonatkozó intézkedési tervek a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996.(XII.17.) Korm. rendelet szerinti feladatok vonatkozásában kerültek meghatározásra.

1.4. Módszertan

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram elkészítésekor feldolgozásra kerültek az európai uniós és a hazai közúti közlekedésbiztonsági stratégiai dokumentumok, az elérhető statisztikai adatok, kutatási eredmények, elemzések. Az analitikus feldolgozás mellett, a közlekedési és közlekedésrendészeti szakmai vezetők és szakértők közreműködésével kerültek meghatározásra a hazai közlekedésbiztonság javításával összefüggő feladatok.

Az akcióprogram felépítése követi az általánosan elfogadott, szakma specifikus stratégia-alkotási módszertant.

1.5. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere

A közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996. (XII. 17.) Korm. Rendelet alapján az akcióprogramot és az éves intézkedési tervet a közlekedésért felelős miniszter hagyja jóvá (a Korm. Rendelet 2. § (1) bekezdés d)-e) pontjában meghatározott feladatok tekintetében a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel egyetértésben).

A közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992. (HT.2.) Korm. határozat szerint a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenységet – mind területi, mind pedig országos szinten – a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával kell folytatni. A szervezett baleset-megelőzési tevékenység több mint négy évtizedes múltra tekint vissza hazánkban: 1972-től az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács végezte, majd 1992 óta az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OB) látja el. Az ország valamennyi részén baleset-megelőzési bizottságok működnek, s a több mint 40 területi és helyi bizottság munkájában mintegy 400-450 fő közvetlenül érintett.

A közúti közlekedés biztonságát és környezetvédelmét szolgáló kutatási, fejlesztési és koordinációs feladatok végrehajtására kijelölt szervezetről szóló 58/2012. (X. 31.) NFM rendeletben meghatározott, a közúti közlekedés biztonságát és környezetvédelmét szolgáló kutatási, fejlesztési és koordinációs feladatok végrehajtására a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-t (a továbbiakban: KTI) jelölte ki.

A 188/1996. (XII. 17.) Korm. Rendeletben meghatározottak alapján az akcióprogramhoz kapcsolódó feladatok végrehajtásának irányításában a stratégiai döntéshozói szintet az Innovációs és Technológiai Minisztérium és a Belügyminisztérium testesíti meg. Az irányítási szinten jelenik meg az Országos Rendőr-főkapitányság, illetve az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkársága, valamint a közlekedési ügyekért felelős helyettes államtitkársága. Az operatív szinten a feladatok koordinációjáért és megvalósulásáért a kapcsolódó jogszabályokban meghatározott módon az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a KTI felelős.

2. Az Európai Unió közlekedési stratégiájának, közlekedésbiztonsági programjának bemutatása

2.1. Az Európai Bizottság előző évtizedre vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági programja

Az előző évtized uniós közlekedésbiztonsági programját az Európai Bizottság 2010. július 20-án hagyta jóvá „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011-2020. közötti időszakra” [COM(2010) 389] címmel. A Bizottság a közösségi programban fő célt és stratégiai célokat határozott meg. Fő célként tűzte ki, hogy 2010 és 2020 között felére csökkenjen a közúti áldozatok száma az Európai Uniótagállamaiban. A program a stratégiai célokat az alábbi hét területen fogalmazta meg, melyek mindegyikéhez közösségi és tagállami szintű javaslatok tartoztak:

- Gépjárművek biztonságát javító intézkedések
- Biztonságosabb közúti infrastruktúra kiépítése
- Intelligens technológiák ösztönzése
- A közúthasználók nevelésének és oktatásának javítása
- Hatékonyabb közúti ellenőrzések
- A közúti sérültekkel kapcsolatos célkitűzések
- Motorkerékpárosok biztonsága

Az uniós szintű fő cél – egy távolabbi jövőbe mutató célkitűzéssel kiegészítve – az Európai Bizottság közlekedéspolitikai programjában, a 2011. március 28-án kiadott második Fehér Könyvben is megjelent (a [COM(2011) 144] számon kiadott dokumentum címe: „Fehér Könyv; Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé), az alábbiak szerint: „A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni.” E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és védelemben világelső legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.”

A Fehér Könyv stratégiai program, ezért a szükséges beavatkozásokra teljes részletességgel nem tért ki. Ugyanakkor a feladatok sorában kiemelt szerepet tulajdonított az oktatási kezdeményezéseknek, valamint a védtelen közlekedőknek: „A közúti halálesetek további jelentős csökkentésében kulcsfontosságú szerepük lesz a technológiai, jogérvényesítési és oktatási kezdeményezéseknek, valamint a sérülékeny úthasználók kitüntetett figyelemben részesítésének”.

A 2010-ben kiadott uniós közlekedésbiztonsági program, valamint a 2011. évi második Fehér Könyv 2020. december 31-én a hatályát veszítette, így az új évtized vonatkozásában új közösségi dokumentumok elfogadására, és azokban új célkitűzések és feladatok meghatározására volt szükség.

2.2. A Valletta Nyilatkozat

A hatályos közösségi közlekedésbiztonsági program kiadását megelőző dokumentumot, a közúti közlekedés biztonságáról szóló Valletta Nyilatkozatot az EU tagállamok külügyminiszterei 2017. március 29-én fogadták el. A dokumentumot az Európai Tanács a 2017. június 08-án kiadott „tanácsi következtetések” mellékletében hagyta jóvá (száma: 9994/17, TRANS 252). **A nyilatkozat első pontja megállapítja, hogy a halálos kimenetellel, valamint a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek magas száma emberi szenvedéssel és a gazdaság számára elfogadhatatlan költségekkel járó jelentős társadalmi problémát okoz.** Különösen aggasztó a gyalogosok és a kerékpárosok körében tapasztalható közúti halálozások és súlyos sérülések száma, valamint az a tény, mely szerint a korábbi időszak közlekedésbiztonsági trendjében kedvezőtlen változások történtek.

A dokumentumban az uniós tagállamok nemzeti kormányainak képviselői arról tettek nyilatkozatot, hogy tovább csökkentik a közúti halálozások és a súlyos sérülések számát, egyúttal arra kérték az Európai Bizottságot, hogy uniós szinten koordinálja a fellépést. Felszólították a Bizottságot arra is, hogy *„készítsen új közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretet a 2020 utáni évtizedre, beleértve a közúti közlekedésbiztonság teljesítményének értékelését az e nyilatkozatban foglalt célok és számszerű célkitűzések figyelembevételével”*.

Az uniós közlekedési miniszterek az autógyártásban érintett ipari szereplőket is felszólították, hogy fejlesszenek ki új technológiákat és intelligens rendszereket, segítsék elő az új technikai vívmányok elterjedését, továbbá mozdítsák elő a kooperatív, összekapcsolt és automatizált járművekben rejlő közúti közlekedésbiztonsági potenciált.

A Valletta Nyilatkozat mérföldkőnek számít az uniós közlekedésbiztonsági dokumentumok sorában, abban a tekintetben, hogy először tűztek ki olyan célt, mely nem csak a halálos áldozatok, hanem a súlyosan sérültek számának csökkentésére is irányul. A vállalás szerint: a következő évtized fő közlekedésbiztonsági célkitűzéseiként a halálos áldozatok, valamint a súlyosan sérültek számának felére csökkentését kell kitűzni 2030-ig, a 2020. év adataihoz képest.

2.3. Hatályos közösségi program: „Európa mozgásban”

Az Európai Unió hatályos közúti közlekedésbiztonsági stratégiáját az Európai Bizottság által 2018. május 17-én kiadott „Európa mozgásban – Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés” című program tartalmazza (száma: COM[2018] 293). Az új program létrehozásához közvetlen előzményként szolgált a közlekedési miniszterek 2017. évi vallettai nyilatkozata, míg a beavatkozási területeken belül várható intézkedéseket, továbbá a főbb teljesítménymutatókat az egy évvel később, 2019. júniusában kiadott Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum tartalmazza.

A hatályos uniós program a bevezető részen kívül három fejezetre tagolódik: „Biztonságos mobilitás: első a biztonság”; „Összekapcsolt és automatizált mobilitás: az út megépítése a következő mérföldkőig”; illetve „Tiszta mobilitás: az éghajlati kihívások leküzdése az uniós ipar versenyképességének megőrzése mellett”. A programnak két melléklete van (1. sz. melléklet: Stratégiai cselekvési terv a közúti közlekedésbiztonságról; 2. sz. melléklet: Stratégiai cselekvési terv az akkumulátorokról).

Az „Európa mozgásban” program a 2021-2030. évek közúti közlekedésbiztonsági stratégiája, egyben a tiszta, versenyképes és összehangolt közlekedést célként kitűző, 2017-ben indított uniós mobilitási csomag harmadik, alapvető fontosságú dokumentuma. (Bár a közlekedésbiztonság kérdéskörével kifejezetten a „Biztonságos mobilitás” fejezet, valamint az I. sz. melléklet foglalkozik, a program egyéb részei is tartalmaznak biztonsággal kapcsolatos meghatározásokat, feladatokat és egyéb tartalmi elemeket). **Az Európa mozgásban program közlekedésbiztonsági célkitűzései a közúti balesetben meghaltak, továbbá a súlyosan sérültek számának felére csökkentése 2020-2030 között; illetve a „Vision Zero” szemlélet fenntartása** (az az elképzelés, mely szerint a jövőben senki sem veszítheti életét közúti balesetben).

A stratégiai dokumentum a helyzetértékelésében megállapítja, hogy „a biztonság minden közlekedési rendszer alapja; mindig prioritásként kell kezelni”. Tekintettel a mobilitás térnyerésére és radikális átalakítására (az innovációnak, digitalizációnak és a dekarbonizációnak köszönhetően), a fejlesztésekkel ki kell aknázni a biztonság fokozásában rejlő lehetőségeket is. Bár az uniós közutak biztonsági mutatói a világ más részeihez képest igen kedvezők, a halálos és súlyos kimenetelű balesetek száma ugyanakkor még mindig elfogadhatatlanul magas, ezért az EU-nak és tagállamoknak továbbra is törekedniük kell arra, hogy a közutakon kevesebb baleset történjen.

A közúti halálozások és súlyos sérülések hátterében leggyakrabban a sebességhatár túllépése, az alkohol, illetve kábítószer hatása alatti vezetés, valamint a passzív biztonsági eszközök (biztonsági öv,

gyermekülés, bukósisak) használatának elmulasztása áll. Mindezek mellett az elkövetkezendő időszakban kiemelt figyelmet kell fordítani a mobilkészülékek általi figyelemelterelésre (a felmérések szerint a közúti balesetek 10-30%-a hozható összefüggésbe a figyelem elvonásával), valamint a védtelen közlekedőkre, különös tekintettel a kerékpárosokra és a gyalogosokra, mivel utóbbiak aránya jelentősen megnövekedett a halálos és a súlyos balesetekben belül.

A hatályos stratégiai programban az Európai Unió két közlekedésbiztonsági célt tűzött ki. *„Az EU hosszú távú célja továbbra is az, hogy 2050-re közel nullára csökkenjen a közúti halálozások száma („zéró elképzelés”). Ugyanezt kell elérni a súlyos sérülésekkel járó balesetek esetében is. Az EU továbbá új, időközi célul tűzi ki a súlyosan sérültek és a közúti halálozások számának felére csökkentését 2030-ig a 2020-as adatokhoz képest (az EU valamennyi tagállama által elfogadott, közös fogalom-meghatározást használva)”. A célok teljesíthetősége, az irányok, beavatkozási területek, a teljesítménymutatók és egyéb teendők részletes meghatározása érdekében a Bizottság javaslatot tett egy közös közúti közlekedésbiztonsági keret kidolgozására, melyet 2019. év közepéig, a tagállamokkal együttműködve kellett végrehajtani.*

Az „Európa mozgásban” program a jövőre nézve új megközelítéseket alkalmaz. Először is fontos, hogy **a „Vision Zero” eszméjének az eddiginél jobban kell rögzülnie, mind a politikai döntéshozók körében, mind pedig a társadalom egészében.** Ahogy a társadalom a légi katasztrófákat megdöbbentőnek és elfogadhatatlannak tartja, hasonló álláspontot kell elérni a közúti balesetek esetében is, hiszen hetente annyi ember veszíti életét a közutakon, mint két közepes utasszállító repülőgép katasztrófája esetén. A Bizottság szerint valamennyi közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos döntés meghozatalakor azt az elvet kell szem előtt tartani, hogy egyetlen emberélet elvesztése sem elfogadható.

Fontos továbbá, hogy **uniós szinten valósuljon meg a „Safe System”, azaz a „Biztonságos Rendszer” szemlélete.** Ennek legfontosabb elemei a következők: biztonságos járművek, biztonságos infrastruktúra, biztonságos közúthasználat (megfelelő sebesség, józan vezetés, biztonsági öv és bukósisak viselése), valamint a baleset utáni jobb ellátás biztosítása, melyek mindegyike fontos tényezőnek számít a biztonságos rendszer tekintetében. A „Biztonságos Rendszer” megközelítés szerint a közúton előforduló halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó balesetek nem a mobilitás elkerülhetetlen velejárói. Bár balesetek továbbra is lesznek, a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó esetek javarészt megelőzhetők. A „Biztonságos Rendszer” elfogadja, hogy az emberek követnek el hibákat, és annak biztosítására törekszik, hogy ezek a hibák ne okozzanak halálos kimenetelű vagy súlyos sérüléssel járó baleseteket. A gépjárművek jobb felépítése, a fejlettebb közúti infrastruktúra, valamint az alacsonyabb sebesség például mind hozzájárulhat a balesetek kimenetelének enyhítéséhez.”

Az új járműtervezési előírásokban, az összekapcsolt és automatizált járművek európai bevezetésében, valamint azok elterjedésében az Európai Bizottság jelentős közlekedésbiztonsági potenciált lát, hiszen azok az emberi tévedések, figyelmetlenségek és egyéb jogsértő magatartások következményeit igyekeznek a lehető legminimálisabbra csökkenteni. A technikai háttér ugyanakkor még korántsem tökéletes. Az ezzel kapcsolatos terveket, irányokat és elvárásokat a program külön fejezetben kezeli.

„A kutatások szerint a balesetek több mint kilencven százalékát emberi hiba okozza. Azzal, hogy nincs szükségük járművezetőre, az önvezető járművek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a közúti közlekedésbiztonság fejlesztéséhez. A vezető nélküli járművek például jobban betartják a közlekedési szabályokat, és gyorsabb a reakcióidejük, mint az embereké. Az összekapcsolt és automatizált járművek segíthetnek a torlódások csökkentésében is, mivel megkönnyítik a közös járműhasználatot, valamint új és fejlettebb üzleti modelleket támogatnak (mobilitás, mint szolgáltatás), aminek köszönhetően a városokban kevésbé lesz vonzó a járműbirtoklás.”

A jogalkotás (ide értve a közösségi, a nemzeti és az önkormányzati szintűt egyaránt) továbbra is kulcsfontosságú szerepet fog játszani a „biztonságos rendszer” megközelítés érvényesítésében. A stratégiai program részeként a Bizottság két jogalkotási javaslatot fogadott el a közúti

közlekedésbiztonság céljainak előmozdítása érdekében. Az egyik célja az uniós járműbiztonsági előírások átalakítása úgy, hogy azok magukban foglalják a legújabb biztonsági elemeket, a másik pedig a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelését kívánja fejleszteni.

Végezetül: a „Tiszta mobilitás” fejezet a korszerű közlekedéssel, az egészségesebb közlekedési környezettel és az éghajlati kihívások leküzdésével kapcsolatos cselekvési terveket tartalmazza. Ebben kiemelt szerep jut az akkumulátorok gyártásának és fejlesztésének, mely a tiszta energiaforrásokra történő átállás, valamint az autóiipari ágazat versenyképessége megőrzésének kulcsfontosságú tényezője (az azonnali cselekvés jegyében a Bizottság 2017 októberében az érdekelt ipari felekkel, az aktív tagállamokkal, valamint az Európai Beruházási Bankkal közösen létrehozta az Európai Akkumulátorszövetséget). A tiszta mobilitás megteremtése azonban más jellegű intézkedéseket is igényel. Ki kell egészíteni például a közúti közlekedési ágazat CO₂-kibocsátására vonatkozó jogszabályi keretet, új és egyértelmű üzemanyag-összehasonlítási módszert kell kidolgozni a fogyasztók számára, hatékonyabb címkézésre van szükség a gumiabroncsok esetében, felül kell vizsgálni az energiaadózás rendszerét az elektromos közlekedés előmozdítása érdekében, és észszerűsíteni kell a transeurópai közlekedési törzshálózat kialakítását az alacsony kibocsátású mobilitás megvalósítása érdekében.

Az „Európa mozgásban” program I. számú mellékletét képezi a közúti közlekedésbiztonságról szóló stratégiai cselekvési terv, melyben a Bizottság megerősítette az EU hosszú távú (2050-ig tartó), valamint az időközi (2021-2030 közötti) célkitűzéseit. A közlekedésbiztonsági cselekvési terv az alábbi nyolc fontos területen határozza meg az intézkedések és beavatkozások legfontosabb irányait:

- a közúti közlekedésbiztonság fokozott szabályozásának igénye (a „biztonságos rendszer” megközelítés jegyében, fő teljesítménymutatók meghatározása által stb.),
- nagyobb pénzügyi támogatás szükségessége a közlekedésbiztonság számára (a regionális alapokból, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, valamint az Európai Beruházási Bank közreműködésével stb.),
- biztonságos közutak és útszélek megvalósítása (a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv felülvizsgálata, valamint az előírások valamennyi főútvonalra történő kiterjesztése),
- új előírások a járművek biztonságának erősítése érdekében (a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet és a gyalogosbiztonságról szóló rendelet felülvizsgálata, kötelező biztonsági elemekkel való kiegészítése stb.),
- a biztonságos közúthasználat szintjének emelése (a főbb baleseti okok elleni hatékony fellépéssel, a kedvezőtlen trendek visszaszorításával stb.),
- a gyors és hatékony vészhelyzet-elhárítás további fejlesztése (az e-segélyhívó esetleges kiterjesztésének vizsgálata nehéz-tehergépjárművekre, autóbuszokra, motorkerékpárookra és mezőgazdasági vontatókra),
- a közúti közlekedésbiztonság időtállóságának biztosítása (összekapcsoltság, automatizáltság, kiberbiztonság, környezetvédelmi szempontok stb.),
- a közúti közlekedésbiztonság „exportálása”, az EU globális szerepének biztosítása (az együttműködés kiterjesztése különösen a nyugat-balkán, valamint a keleti partnerség országaira, kapcsolatok erősítésének vizsgálata az ENSZ-szel).

A személyi tényező megfelelő fejlesztése, a jogkövető magatartás magasabb szintre emelése, illetve szükség szerinti kikényszerítése a biztonságos úthasználatra vonatkozó intézkedések közé tartozik. Ezen belül a Bizottság nagy lehetőségeket lát a közlekedési szabálysértések miatt kiszabott büntetések határokön átnyúló végrehajtásában, ezért a járművezetéstől eltiltás kölcsönös elismerésére irányuló jogalkotási kezdeményezések megvalósíthatóságára törekszik. A biztonsági öv bekapcsolására emlékeztető jelzést valamennyi ülés esetében kötelezővé kívánja tenni, továbbá a megengedett véralkoholszintre vonatkozó uniós ajánlás szigorítását is tervbe vette (elvárás lehet, hogy a hivatásos gépjárművezetőkre és/vagy a kezdő vezetőkre az általánosnál szigorúbb szabályok vonatkozzanak).

A Bizottság kívánatosnak tartja és szorgalmazni fogja a nem kötelező jellegű, önkéntes kötelezettségvállaláson alapuló egyéb intézkedéseket, mint például a közúti közlekedésbiztonság tantervébe történő beépítését, a taxis flották biztonsági gyermekülésekkel való felszerelését, az autóbusz társaságok részéről biztonsági öv kampányok folytatását, valamint a hivatásos gépjárművezetők minőségileg továbbfejlesztett oktatását, figyelemfelkeltő információk, aktualitások átadását.

A Bizottság törekedni fog arra, hogy a jövőbeni kutatási és információs programok keretében ösztönözze és támogassa a kábítószer-fogyasztás felderítésére irányuló vizsgálati módszerek, valamint a jelenleginél olcsóbb technikai eszközök kifejlesztését. Kutatások végrehajtását irányozza elő továbbá a járművezető figyelmét elvonó cselekvésekkel, valamint azok lehetséges visszaszorításával, a kerékpáros fejevédő és a motorkerékpáros védőöltözettel, és a kezdő vezetők fokozatos jogosítvány szerzésével kapcsolatban (kétlépcsős vezetői engedély).

2.4. Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum – 2019. 06. 19.

Az Európai Bizottság által 2019. június 19-én közzétett Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum – mely címe: A 2021-2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret; Következő lépések a „Vision Zero” felé” – a Valletta Nyilatkozat és az „Európa Mozgásban” program szellemiségét követi, tartalmában pedig összefoglalja és kiegészíti azokat. A munkadokumentum célja annak meghatározása, hogy az új szakpolitika hogyan alakul át intézkedésekké. A Bizottság két évvel ezelőtt úgy döntött, hogy az előző két dokumentumban rögzített, a következő évtizedre vonatkozó uniós célkitűzéseket, valamint a „Vision Zero” szemléletet továbbra is napirenden tartja, és a 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretét az Egészségügyi Világszervezet (WHO) európai bevált gyakorlatokra épülő, „Biztonságos Rendszer”-re vonatkozó megközelítésére alapozza. Eszerint az Európai Unió a balesetek megelőzését integrált módon kívánja kezelni olyan védelmi szintek kialakításával, amelyek biztosítják, hogy ha az egyik elem kiesik, egy másik pótolja azt. Ez az eljárás magában foglalja a technológiai berendezések járművekbe és közúti infrastruktúrákba történő beépítését, valamint az ezek közötti információcsere intenzívebbé tételét.

A Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum alapján a 2021-2030 közötti időszak főbb beavatkozási területei az alábbiak:

1. Infrastruktúra – biztonságos közutak és útszélek
2. Biztonságos járművek
3. Biztonságos közúthasználat
4. Gyors és hatékony vészhelyzet elhárítás

Az **infrastruktúra területén** belül a biztonságosan kialakított és megfelelően karbantartott közutakkal csökkenthető a balesetek bekövetkezésének valószínűsége, míg az „elnéző utak” (másképp fogalmazva: „**megbocsátó környezet**”) a bekövetkező balesetek súlyosságát csökkenthetik. A becslések szerint az infrastruktúra valamely hiányossága a balesetek több mint 30%-ának létrejöttéhez járul hozzá. A jövőbeni feladatok között szerepel, hogy felkészítik az utakat az automatizált közlekedés elősegítésére, ennek keretében a közúti jelzésekkel és az útburkolati jelekkel kapcsolatos előírások is átdolgozásra kerülnek (elhelyezés, láthatóság, visszatükröződés kérdései stb.).

A **járműtechnológiával kapcsolatos fejlesztések terén az aktív biztonsági elemek a balesetek megelőzését szolgálják**, míg a passzív biztonsági megoldások által a sérülések súlyossága csökkenthető. Az Európai Parlament és az Európai Tanács az elmúlt években konkrét intézkedéseket hozott a járműbiztonság területén. Az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelméről szóló rendelet) [COM(2018) 286, Brüsszel, 2018.05.17.], által döntés született arról, hogy 2022 után az új gyártású gépjárművekbe számos biztonsági elem kerül kötelező jelleggel beépítésre, mint például az intelligens sebességszabályozó, az automata vészfékező, valamint a sávtartásra figyelmeztető rendszerek. A jogszabály emellett rendelkezik a nehéz-tehergépjárművek vezetőfülkéjének másfajta,

a kerékpárosok és gyalogosok jobb láthatóságát lehetővé tevő megtervezéséről, a szükséges érzékelőkkel együtt. A Bizottság a járműbeszerzések terén is lehetőséget lát a közúti közlekedésbiztonság pozitív irányú befolyásolásához. Ezért vizsgálatot indított annak érdekében, miként lehet ösztönözni, illetve pénzügyi támogatással elősegíteni, hogy a nagyobb flották a járműpark fejlesztéseik során a biztonsági aspektusokat előnyben részesítsék.

A jövőben fontos szerep vár az új személygépkocsik értékelésére és minősítésére szolgáló programokra, különösen az európai újautó-értékelési programra annak érdekében, hogy a gyártók további ösztönzést kapjanak arra, hogy még biztonságosabb járműveket állítsanak elő, és azokba beépítsék a legkorszerűbb biztonsági technológiákat. A biztonsági fejlesztések során a nemek eltérő sajátosságait is figyelembe veszik, így 2022-től az EuroNCAP női bábukat is szerepeltet majd a törésteszteken. Az emberi tényező kulcsfontosságú szerepet játszik a közúti közlekedésbiztonság területén, ezért a halálesetek és súlyos sérülések megelőzésének harmadik pillére a biztonságos közúthasználat. Fontos cél, hogy az úthasználók képessé, és egyben hajlandóvá is váljanak az utak és a járművek biztonságos használatára.

A biztonságos közúthasználat területei:

1. Biztonságos sebesség megválasztása
2. Józan vezetés (alkohol és kábítószeres)
3. Vezetés közbeni figyelemelterelés megelőzése
4. Passzív biztonsági eszközök használata
5. Új mobilitási minták és demográfiai változás kezelése

Az Európai Unióban a mobilitási minták esetében alapvető változások tapasztalhatók. Egyre többen választják közlekedésük során a kerékpározást (többek között az elektromos kerékpárok használatát) és a gyaloglást, akár környezetvédelmi megfontolásból, akár személyes fittségükre, egészségükre tekintettel, ami egyben azt is jelenti, hogy növekszik a veszélyeztetett, védtelen úthasználók száma. Ez a folyamat a COVID-19 járvány hatására erőteljesen felgyorsult. **A környezetkímélő közlekedési megoldások terjedésének – különösen a városokban – számos előnye van** (levegőminőség javítása, zajcsökkentés, forgalmi torlódások csökkenése, parkolási gondok enyhülése stb.), **ugyanakkor az ezen közlekedési alternatívákat ösztönző intézkedéseknek figyelembe kell venniük a biztonsági szempontokat is. Emellett egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek a megosztáson alapuló egyéni közlekedési formák** (a közforgalmú autózási, vagy a kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek), melyek ugyancsak gyarapítják a mobilitási lehetőségeket és kedvező környezeti hatásokkal járnak, de új kihívást jelentenek a kerékpárok (elektromos, illetve hagyományos) valamint az elektromos rollerek „bárhol otthagyhatóságán” alapuló közösségi közlekedési rendszerek is.

A demográfiai változások megfelelő kezelése azért vált kiemelt feladattá, mert az EU tagállamaiban egyre nagyobb az idősek aránya, akiknek biztonságos mobilitási formákra van szükségük. **Az idősek közlekedésének sajátos ismertetőjegyei vannak, akár gyalogosan, akár járművezetőként vesznek részt a forgalomban, és fizikai, valamint mentális állapotukra tekintettel ők képviselik a közúti közlekedés egyik kiemelten veszélyeztetett csoportját.**

Az Európai Bizottság munkadokumentuma arra is kitér, hogy a közlekedésbiztonsági folyamatok alakulásának figyelemmel kíséréséhez a teljesítménymutatók új rendszerére van szükség. A különböző tagállamok szakértőinek bevonásával összeállított teljesítménymutatókat a következő táblázat tartalmazza.

<i>Mutató</i>	<i>Fogalom meghatározás</i>
Sebesség	A sebességhatárt betartó járművek százalékos aránya
Biztonsági öv	A biztonsági övet, vagy gyermekbiztonsági rendszert helyesen használó utasok százalékos aránya
Védőfelszerelések	A védősisakot viselő motorkerékpárosok és kerékpárosok százalékos aránya
Alkohol	A véralkoholszint jogszabályban foglalt határértékét betartó gépjárművezetők százalékos aránya
Figyelemelterelés	A kézi mobil eszközt NEM használó gépjárművezetők százalékos aránya
Járműbiztonság	Az EURO NCAP szerint meghatározott küszöbértékkel megegyező, vagy annál jobb biztonsági minősítésű új személygépkocsik százalékos aránya
Infrastruktúra	Elfogadott küszöbértéket meghaladó biztonsági minősítésű közutakon megtett távolság aránya
Baleset utáni ellátás	A személyi sérülést okozó baleset utáni vész hívás, valamint a sürgősségi segélyszolgálatoknak a baleset helyszínére érkezése között eltelt idő (percekben és másodpercekben)

Végezetül: az Európai Bizottság a jövőben a korábbiaknál nagyobb figyelmet kíván fordítani a folyamatok nyomon követésére, és az eredmények értékelésére. **A közúti közlekedésbiztonság területén végzett munka tekintetében az előrehaladás nyomon követésének alapját az előzőekben ismertetett nyolc fő teljesítménymutató, valamint a halálesetekre és a súlyos balesetekre vonatkozó eredménymutatók fogják képezni. A tagállamok adatgyűjtésének kezdete 2020, és ez az év a jövőre nézve bázisnévként szolgál. A következő években további új teljesítménymutatók kidolgozására is sor kerülhet.**

Következő lépésként a Bizottság a tagállamokkal is együtt fog működni a mutatókon alapuló eredménycélok kidolgozása kapcsán, amennyiben ez lehetséges. E munka során figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az eredmények nem hasonlíthatók össze a tagállamok között, amennyiben a nemzeti szabályok eltérőek (például eltérnek a véralkoholszintre vonatkozó határértékek, vagy a kerékpárosok számára nem minden tagállamban kötelező a fejkendő viselése, továbbá a jelenlegi szabályozások között eltérések vannak stb.).

A közlekedésbiztonsági folyamatok alakulásának értékelését egy külön munkacsoport fogja végezni, mely évente egy értekezletet tart a munka átláthatósága, valamint a friss információk rendelkezésre bocsátása érdekében, továbbá a Bizottság közreműködésével két évente eredményértékelő konferenciák szervezése várható.

2.5. Európai Parlament állásfoglalása – 2021.10.06.

Az Európai Parlament 2021. október 6-i állásfoglalása a 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről – Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről (2021/2014(INI)). Az Európai Parlament további lépéseket javasol a közúti közlekedésbiztonság területén, amelyet 58 pontban foglal össze a munkadokumentumban. A halálos közúti balesetek számának csökkentése tekintetében az előrelépés megtorpant, így nem valósult meg az a célkitűzés, amely szerint 2010 és 2020 között 50%-kal kellett volna csökkenteni a közúti balesetekben meghaltak számát. Ezek az adatok az uniós polgárok számára elfogadhatatlan emberi és társadalmi terhet jelentenek, a közúti balesetek külső költsége az EU éves GDP-jének mintegy 2%-át teszi ki.

A dokumentum témakörönkénti bontásban az alábbi fő lépéseket határozza meg:

- **Támogatja a „zéró-elképzelés” (Vision Zero) hosszú távú stratégiai célt, amely szerint 2050-ig közel nullára kell csökkenteni a halálos áldozatok számát és nullára kell csökkenteni a**

súlyos sérülések számát az uniós utakon, valamint a vallettai nyilatkozattal összhangban középtávon, 2030-ig 50%-kal kell csökkenteni a halálesetek és a súlyos sérülések számát.

- Támogatja a „**biztonságos rendszer**” (Safe System) uniós szintű megközelítés elfogadását.
- **Javasolja a fő teljesítménymutatók definiálását a tagállamokkal együttműködésben.** Javasolja a védőfelszerelésekre vonatkozó teljesítménymutató kiegészítését a kitettségre vonatkozó adatok gyűjtésével (az összes úthasználóra vonatkozó utazási távolság és idő alapján, közlekedési módok és úttípusok szerinti bontásban); továbbá a közúti infrastruktúra (az úthasználók magatartásától és a járműtechnológiától független) biztonsági minősítésére vonatkozó teljesítménymutató meghatározását egységes módszertan alapján. Javasolja továbbá járműbiztonsági index kidolgozását az L kategóriájú járművekre vonatkozóan, és hangsúlyozza, hogy abba be kell építeni az L kategóriájú járművekre vonatkozó valamennyi fő teljesítménymutatót is.
- **Javasolja az uniós kutatást és innovációt támogató programokban a közúti közlekedésbiztonság fokozását célzó beruházások fenntartását és növelését.** Felhívja a tagállamokat nemzeti közúti biztonsági alapok létrehozására.
- **Ösztönzi a tagállamokat közúti közlekedésbiztonsági megfigyelőközpontok létrehozására.**

Biztonságos infrastruktúra

- A közúti biztonság javítása terén legnagyobb javítási potenciállal bíró beruházások prioritizálását javasolja, különös tekintettel a balesetsűrűsödési helyeken történő beavatkozásokra.
- Egyetért a közelmúltban felülvizsgált, uniós infrastruktúra-biztonsági előírásban szereplő, autópályák és főutak vonatkozásában bevezetésre kerülő kockázat-feltérképezés és biztonsági minősítés proaktív módszereivel, és a tagállamokat az előírás minél szélesebb körben történő alkalmazására ösztönzi. Felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a lehető legrövidebb időn belül állapotodjanak meg a hálózati szintű, szisztematikus értékelés során alkalmazandó módszertanról, kitérve az aktív úthasználók biztonsága szempontjából fontos szempontokra.
- Hangsúlyozza a közúti jelzésrendszer javításának szükségességét a járművek automatizálásához kapcsolódó fejlesztések támogatása érdekében, és az önmagát magyarázó, helyes közlekedési magatartást ösztönző, megbocsátó úthálózat kialakításának fontosságát, különösen a veszélyes területeken és ott, ahol jelentős számú védtelen úthasználó közlekedik.
- Felhívja a Bizottságot a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra minőségi alapkövetelményeinek meghatározására, valamint közös uniós oktatási terv kidolgozására a közúti infrastruktúra felülvizsgálatát és auditálását végző szakemberek számára a részükre létrehozott új fórum részeként, többek között szakképzést nyújtva a veszélyeztetett úthasználók sajátos szükségleteire vonatkozóan is.
- Felszólítja a tagállamokat, hogy támogassák az olyan projektekbe történő beruházásokat, amelyek célja, hogy a közúti infrastruktúrát mindenki számára befogadóvá, elérhetővé és akadálymentessé tegyék.
- Felhívja a tagállamokat, hogy ismerjék el az aktív közlekedési módok (köztük a gyaloglás, kerékpározás, és fenntartható közösségi közlekedési módok) közlekedésben betöltött részarányának növelését a közúti veszélyeket csökkentő eszközként, és ehhez megfelelő forrásokat is rendeljenek.
- Felszólít az EuroVelo európai kerékpárút-hálózat és a TEN-T hálózat közötti szinergiák fokozására a kerékpáros infrastruktúra biztonságosabbá tétele és hatékonyabb összekapcsolása érdekében; valamint a kerékpáros és a vasúti közlekedés közötti intermodalitás aktív támogatására.

Biztonságos járművek

- Támogatja az általános biztonságról szóló rendelet közelmúltbeli felülvizsgálatát, amely 2022-től az új járművekben kötelezővé teszi egyes fejlett biztonsági rendszerek alkalmazását (pl. intelligens sebességszabályozó és vészhelyzeti sávtartó rendszerek), és javasolja az intelligens

sebességszabályozó rendszer kötelezővé tételének megfontolását a motorkerékpárok esetén is.

- Felszólítja a Bizottságot, hogy az L kategóriájú járművek típusjövahagyásának közelgő felülvizsgálata során tegye kötelezővé a motorkerékpárok blokkolásgátló fékrendszerekkel való felszerelését, illetve arra, hogy bővítse azon járművek kategóriáit, amelyek esetében kötelező az e-segélyhívó eszköz beszerelése.
- Kéri a Bizottságot, hogy fejlessze tovább a jármű-típusjövahagyáshoz szükséges ütközésbiztonsági követelményeit, és építse be azokat a jövőbeli jogalkotási felülvizsgálatokba, ideértve az Euro NCAP töréstesztek legújabb kritériumait is.
- Felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az intelligens sebességszabályozó technológia bevezetésének előmozdítása érdekében támogassák a városokat sebességhatárookra vonatkozó adatbázisok létrehozásában.
- Kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy nyújtsanak pénzügyi támogatást a kanyarodást támogató rendszerek új, illetve már forgalomba helyezett járművekben való alkalmazásához.
- A felülvizsgált általános biztonsági rendelet értelmében valamennyi ülés esetében kötelezővé kell tenni a biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető berendezéseket; emiatt felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki szabványokat a gyermekbiztonsági rendszerek biztonsági paramétereire vonatkozó tájékoztatási követelményekre. Felszólítja a tagállamokat a szülőket és a gyermeknevelőket célzó, a gyermekek közúti biztonságával foglalkozó figyelemfelkeltő kampányok megvalósítására.
- Kéri a bizottságot, hogy a műszaki alkalmassági csomag következő felülvizsgálatának hatálya alá vonja be a fejlett biztonsági rendszereket is annak biztosítása érdekében, hogy az időszakos műszaki vizsgák folyamán ezek is az ellenőrzés tárgyát képezzék; felhívja e tekintetben az illetékes hatóságokat, hogy biztosítsanak képzést, továbbképzést és átképzést az időszakos műszaki ellenőrzéseket végző ellenőrök számára.
- Hangsúlyozza, hogy több erőfeszítésre van szükség a járművek futásteljesítményével kapcsolatos csalások („kilométeróra visszatekerése”) megelőzéséhez a használt autók minőségének, biztonságának biztosítása érdekében.
- Kéri a Bizottságot, hogy értékelje a jelenleg rendelkezésre álló vezetéstámogató rendszerek közlekedésbiztonsági kockázatait.
- Emlékezteti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy uniós és nemzeti tájékoztatási és oktatási kampányokra van szükség a mikromobilitási eszközök biztonságos használatáról, különös figyelmet fordítva a veszélyeztetett úthasználókra, köztük a gyermekekre, valamint az idős és a mozgáskorlátozott személyekre.
- Felszólítja a Bizottságot, hogy aktualizálja az Európai Unió közúti balesetekre vonatkozó adatbázisának (CARE) követelményeit, és vegye fel e követelmények közé a mikromobilitási eszközök azonosítását.

Biztonságos közúthasználat

- Felhívja a Bizottságot, hogy ajánlásaiba vegyen fel iránymutatást indításgátló alkoholszondák felszerelésére vonatkozóan, különös figyelmet fordítva a visszaeső szabálysértőkre, az első ízben súlyos szabálysértést elkövető személyekre és valamennyi hivatásos gépjárművezetőre.
- Felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő ajánlást a „Biztonságos Rendszer” megközelítéssel összhangban álló biztonságos sebességhatárok alkalmazására valamennyi úttípus esetében, többek között 30 km/óra legnagyobb sebességet írva elő a lakóövezetekben és olyan területeken, ahol sok a kerékpáros és a gyalogos, lehetőséget adva a kerékpáros és gyalogosforgalom növelésére, a veszélyeztetett úthasználók megfelelő védelme mellett. Felszólítja a tagállamokat, hogy alkalmazzanak visszatartó erőt jelentő szankciókat, többek között büntetőpont-rendszereket a gyorsajtás visszaszorítása érdekében, és fontolják meg a sebességgel kapcsolatos figyelemfelhívó tanfolyamok bevezetését a visszaeső elkövetők számára, magatartásuk megváltoztatása céljából.

- Felhívja a figyelmet arra, hogy a közlekedési szabálysértések határokon átnyúló szankcionálásáról szóló irányelvben előírt jelenlegi keret nem biztosítja sem a szankciók végrehajtásához, sem pedig a szankciókat kiszabó határozatok elismeréséhez szükséges vizsgálat elvégzését.
- Felhívja a figyelmet a vezetői engedélyekről szóló irányelv frissítésére, a jármű- és infrastruktúratechnológia, valamint a járművek automatizálása terén bekövetkező új technológiai fejlesztések tükrében a képzési tanterv kiigazítása érdekében, különös tekintettel a hivatásos gépjárművezetők képzésére.
- Felhívja a Bizottságot annak megvizsgálására, hogy a vezetői engedély megszerzéséhez a motorizált kétkerekű gépjárművek valamennyi kategóriája esetében kötelező legyen az elméleti és gyakorlati képzés, és vizsgát kelljen tenni.
- Felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki a közlekedésbiztonsággal és mobilitással kapcsolatos oktatás szintjét értékelő fő teljesítménymutatókat és eszközöket, illetve ösztönzi az összes uniós tagállamot jó minőségű közúti közlekedésbiztonsági oktatás biztosítására, az iskolában kezdve, és azután az egész életen át tartó tanulás keretében folyamatosan.
- Felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa a hivatásos kisteherautó-vezetők megfelelő képzését, valamint oldja meg a kisteherautó-vezetők fáradtságával és gyorsahajtásával kapcsolatos problémákat. Felhívja a Bizottságot ajánlás előterjesztésére a csomagkézbesítő vállalkozások által foglalkoztatott munkavállalók biztonságával kapcsolatban.
- Felhívja a Bizottságot, hogy vezessen be a kereskedelmi teher- és utasszállításban alkalmazandó, a járművezetők fáradtságát mérő kulcsfontosságú teljesítménymutatót.
- Felhívja a tagállamokat, hogy vonják szorosabbra az együttműködést a közúti közlekedésbiztonsági hatóságok és az egészségügyi ágazat között, a mentési műveletek felgyorsítása érdekében.
- Ösztönzi a tagállamokat, hogy közúti közlekedésbiztonsági terveikben határozzanak meg éves végrehajtási és megfelelési célokat, valamint biztosítsák ezek elérésének megfelelő finanszírozását is, továbbá végezzenek éves nyomon követést.
- Felhívja a tagállamokat, hogy vezessenek be hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat (ide értve a nem pénzügyi szankciókat is) a vezetés közbeni mobiltelefon-használat tekintetében.

Jövőálló keret

- Felhívja a Bizottságot annak alapos megvizsgálására, hogy az automatizált járművek nagyarányú elterjedése milyen hatásokat gyakorol a városi forgalomra és a környezetre; hangsúlyozza, hogy az infrastruktúra fejlesztésére lehet szükség annak biztosításához, hogy az automatizált és részben automatizált járművek biztonságosan működjenek.
- Kiemeli a járművön belül gyűjtött adatok fontosságát a forgalommenedzsment és balesetelemzés terén. Felhívja a Bizottság figyelmét annak biztosítására, hogy az esemény-adatrögzítők rögzítsék és tárolják a baleseti mélyelemzéshez és a közúti közlekedésbiztonsági kutatásokhoz szükséges valamennyi adatelemet (köztük a helyszínt, a dátumot és az időpontot).
- Emlékeztet arra, hogy bár a közúti biztonság biztosítása az EU, a nemzetek és a helyi közösségek összes érintett szereplőjének és hatóságának közös felelőssége, az EU-nak vezető szerepet kell vállalnia annak érdekében, hogy a közlekedésbiztonság a közlekedésfejlesztés fontos prioritása maradjon, a tagállamok közti különbségek csökkenjenek, és az EU továbbra is vezető maradjon e területen. Hangsúlyozza továbbá az együttműködés és a jó gyakorlatok megosztásának fontosságát az EU-n kívüli országokkal is.
- Felhívja a Bizottságot, hogy a városi mobilitási csomag küszöbön álló felülvizsgálatára tekintettel mozdítsa elő a biztonsági és fenntarthatósági intézkedések közötti sinergiákat a városi területeken.

- Kiemeli, hogy a vidéki területek megközelíthetőségének, összekapcsoltságának és közúti biztonságának javítását a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia részévé kell tenni; felhívja a Bizottságot, hogy a vidéki térségek hosszú távú jövőképéről szóló, hamarosan kiadandó közleményében térjen ki az intelligens mobilitási stratégiára.
- Meg kell erősíteni az ágazatközi együttműködést, valamint regionális, nemzeti és uniós szintű párbeszédet kell folytatni többek között a kormányzati szervezetekkel, a civil társadalommal, a vállalkozásokkal és az iparral.
- Felhívja a Bizottságot, hogy működjön együtt a tagállamokkal, a civil társadalommal és más kulcsfontosságú érdekelt felekkel a színvonalas közúti közlekedésbiztonsági kultúra egész Európára történő kiterjesztése érdekében; üdvözlöi, hogy az Európai Mobilitási Hét keretében létrejött az Európai Városi Közúti Közlekedésbiztonsági Díj, és hogy új lendületet kap majd az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Charta. Felhívja a Bizottságot, hogy a 2021–2030 közötti időszakra szóló uniós közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret részeként szervezzen kezdeményezést „a közúti közlekedésbiztonság európai évére” vonatkozóan; illetve 2022-ben, „a zöldebb városok európai éve” keretében – megfelelő finanszírozást és nyomon követést is biztosítva – vezessék be a „biztonságosabb város” címkét.
- Egyetért azzal, hogy minden évben (november harmadik vasárnapján) megtartják „a közlekedési balesetek áldozatainak világnapját”.
- Felhívja a Bizottságot, hogy fontolja meg a fenntartható, biztonságos és intelligens közúti közlekedést előmozdító európai közúti közlekedési ügynökség felállítását.

2.6. Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása

Az Európai Unió 2021. január 01. óta hatályban lévő közlekedéspolitikai stratégiája is megfogalmaz bizonyos szakmai-politikai irányokat a közúti közlekedésbiztonság fejlesztésével kapcsolatban. Az Európai Bizottság által 2020. december 09-én kiadott, a 2021-2024 közötti időszakra vonatkozó „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” program tizedik (egyben utolsó) kiemelt területe a közlekedés biztonságának és védelmének megerősítését irányozza elő valamennyi közlekedési mód esetében. Megállapítja, hogy a közlekedési rendszer biztonsága elsődleges fontosságú, és ebből a követelményből soha nem szabad engedni. Fontos cél, hogy az EU-nak továbbra is világelsőnek kell maradnia a közlekedésbiztonság területén.

A közúti közlekedés vonatkozásában a Bizottság teljes mértékben elkötelezett a 2018. májusában elfogadott uniós közúti közlekedésbiztonsági stratégia, az „Európa Mozgásban” című program végrehajtása mellett. Az olyan tényezők, mint a sebesség, az alkohol- és kábítószer-fogyasztás, valamint a vezetés közbeni figyelemelvonás szorosan összefüggnek a közúti balesetek okozásával és azok súlyosságával. Ezért ezeket a területeket az elkövetkezendő években prioritásként kell kezelni.

A Bizottság mérlegelni fogja, milyen intézkedésekre van szükség az említett kockázatok, problémák kezelése érdekében, és megfontolja további uniós ajánlások kiadását is. Az előzőeken túl évtizedünkben kiemelt figyelmet kell fordítani a veszélyeztetett úthasználók védelmére, fejleszteni kell az adatgyűjtés rendszerét, és az eddigieknél is több kutatásra, elemzésre van szükség. Végezetül: az infrastrukturális beruházások végrehajtása során különös figyelmet kell fordítani a magas kockázatú helyszínekre, valamint az előregedő, illetve a fejletlen hálózati szegmensekre.

3. Magyarország közúti közlekedésbiztonsági programjai

3.1. Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program (1993)

Magyarországon közúti közlekedésbiztonsági programok már a korábbi évtizedekben, a 70-es és 80-as években is léteztek. A rendszerváltást követően 1993-ban adták ki azt a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programot, mely megfelelt az akkori időszak elvárásainak, s komplexitásában kezelte a közúti közlekedésbiztonság helyzetét. Magyarországon az 1990-es években, döntően a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program eredményeként jelentősen csökkent a közlekedési balesetben meghaltak és sérültek száma. Ez a tendencia 2001-ben megállt, sőt a személyi sérüléssel közúti balesetek száma növekedni kezdett, ezért további jelentős erőfeszítések váltak szükségessé. A közúti közlekedés szerteágazó problémáit a közlekedési szaktárca egymaga nem volt képes megoldani, a hatékony intézkedésekhez elengedhetetlenné vált a tárca és a szakterületek összefogása, együttműködése.

3.2. Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015

Magyarország első, mennyiségi célkitűzést tartalmazó közlekedéspolitikai programjának a kiadására az előző évtized uniós Fehér Könyvének megjelenése utáni évben került sor, és a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” címet kapta. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott program részeként közlekedésbiztonsági célkitűzéseket is meghatároztak (az európai uniósnál enyhébbeket): *„... a 2001. évi személysérüléssel balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re pedig ugyanezen értékek – a „Fehér Könyv”-ben 2010-ig előírt mértékben – 50%-kal csökkenjenek.”*

A mérsékeltebb célok meghatározásának indoka, hogy 2001-ben hazánk még nem volt az EU tagállama, továbbá a nemzeti programban vázolt célkitűzések reálisabban tükrözték a magyar közúti közlekedésbiztonság helyzetét, az annak javításában rejlő lehetőségeket. A magyar vállalást az EU tudomásul vette.

A hosszú távú nemzeti program 2015. december 31-ig volt hatályban. Az objektív (más néven tulajdonosi) felelősség 2008. évi bevezetését követő jelentős eredményeknek köszönhetően a közúti halálos áldozatok vállalt 50%-os csökkenése már 2012-ben megvalósult, a súlyosan sérültek számának hasonló arányú visszaszorítása ugyanakkor nem teljesült.

3.3. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok (2008-2019) Magyarországon

2008. óta a hosszú távú programokon belül a középtávon végrehajtandó főbb közlekedésbiztonsági feladatokat Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok határozzák meg. A tapasztalatok alapján a konkrét feladatok meghatározására a középtávú, mintegy három év időtartamra szóló programok a legalkalmasabbak. Ennek indoka, hogy három év alatt a közúti közlekedési környezetben, valamint a tevékenység végrehajtását biztosító feltételrendszerben jelentős mértékű változások általában nem történnek, a feladatok végrehajtásának folyamata nyomon követhető, a szükséges beavatkozások még időben meghozhatók. Mindezek a tulajdonságok a tervezhetőséget és a program végrehajthatóságát nagymértékben segítik.

Az Akcióprogram tehát egy hároméves terv, mely a közúti közlekedésbiztonság javítására irányul a teljes hazai közúthálózatra kiterjedően, és az érintett évek közlekedésbiztonsági irányelveit, céljait, prioritási területeit, akcióit határozza meg. Az akcióprogramban meghatározott főbb beavatkozási területekhez rendelt egyes akciók részletes feladatait az éves intézkedési tervek tartalmazzák.

Az első három Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot még a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” működése idején fogadták el, így azok a hosszú távú nemzeti program szemléletét, beavatkozási területeit, irányait tükrözték. Az azt követően kiadott Akcióprogramok viszont már a hatályos uniós

közlekedésbiztonsági programjaihoz, a közösségi célkitűzésekhez, valamint a Nemzeti Közlekedési Stratégiához igazodtak, illetve igazodnak ma is.

Valamennyi Akcióprogram közös ismertetőjegye, hogy a közúti halálozások számának csökkentése, mint stratégiai célkitűzés mellett átfogó célokat is meghatározott.

A 2008-2010. évi Akcióprogram stratégiai célkitűzéseire tartozó átfogó célok az alábbiak:

- Az emberi hibára visszavezethető közúti baleseti áldozatok számának csökkenése;
- A fejlettebb infrastruktúra hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése;
- Jogi és műszaki szabályozás fejlődése;
- Fokozottabb, korszerűbb, gazdaságosabb és hatékonyabb ellenőrzések hatására a közúti baleseti áldozatok számának csökkenése;
- A baleset-megelőzési tevékenység korszerűsítése, hatékonyságának fokozása.

A 2011-2013 évi Akcióprogram stratégiai célhoz tartozó átfogó célok az alábbiak:

- A személyi tényező fejlesztése, az emberi hibára visszavezethető közúti balesetek és halálos áldozatok számának csökkentése;
- Infrastrukturális beavatkozások az úthálózat magasabb biztonsági szintjének eléréséhez;
- A biztonságos közlekedést, a hatékony közúti ellenőrzést, valamint a szabályszegések szankcionálását biztosító szabályozási háttér megteremtése;
- Fokozottabb, hatékonyabb, biztonságosabb és gazdaságosabb közúti ellenőrzések végrehajtása;
- Korszerű baleset-megelőzési tevékenység végzése, a döntéstámogató és döntés-előkészítő szakmai háttértevékenységek, valamint a kutatás-fejlesztés javítása.

A 2014-2016 évi Akcióprogram célkitűzései

A „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2014-2016” hatálya már túlnyúlt a „Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015” hosszú távú program időszakán. Ennek megfelelően ez volt az első Akcióprogram, mely az uniós célkitűzést, a 2010 és 2020 közötti időszakra vonatkozó 50%-os halálos áldozatszám csökkenést vette át – a Kormány kinyilatkoztatott szándékának megfelelően. A stratégiai célhoz tartozó átfogó célok az alábbiak:

- A személyi tényező fejlesztése, az emberi hibára visszavezethető közúti balesetek és halálos áldozatok számának csökkentése;
- Infrastrukturális beavatkozások az úthálózat magasabb biztonsági szintjének eléréséhez;
- A közúti járműbiztonság fokozása, kiemelt figyelemmel a korszerű technológiák használatára és az áru és személyszállítás biztonságának növelésére;
- A biztonságos közlekedést, a hatékony közúti ellenőrzést, valamint a szabályszegések szankcionálását biztosító szabályozási háttér megteremtése;
- Fokozottabb, hatékonyabb, biztonságosabb és gazdaságosabb közúti ellenőrzések végrehajtása;
- A védtelen közlekedők (és azon belül a fokozottan védtelen közlekedési csoportok) kiemelt kezelése, biztonságuk további fokozása;
- Korszerű baleset-megelőzési tevékenység végzése, a döntéstámogató és döntés-előkészítő szakmai háttértevékenységek, valamint a kutatás-fejlesztés javítása.

A 2017-2019. évi Akcióprogram célkitűzései

Elsődleges cél a járművezetők felkészültségének, valamint a közlekedők viselkedésének javítása, az önkéntes jogkövetés szintjének emelése, az egyéni felelősségtudat fejlesztése és a partneri szemlélet megteremtése. Ezen túl, a biztonsági szempontokat fokozottabban képviselő közlekedési rendszer kialakítása, elsősorban az infrastruktúra és hatósági szerepvállalás területén.

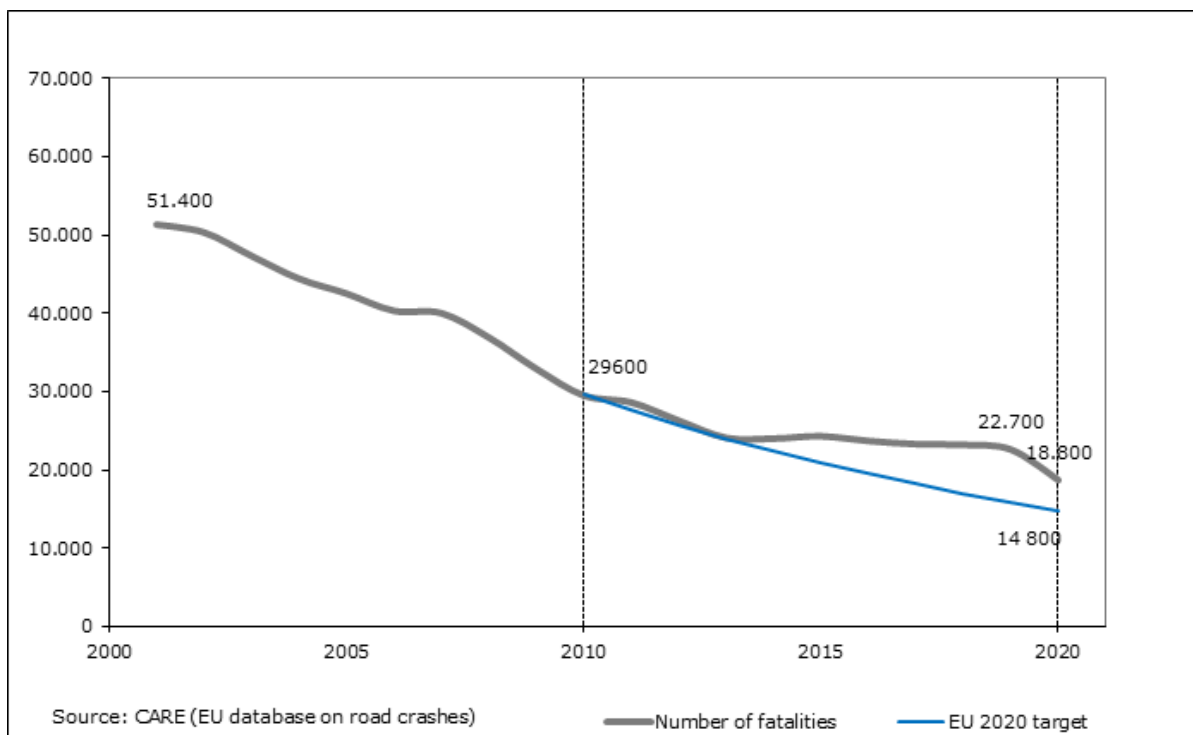
A 2020-2022. évi Akcióprogram prioritásai a következők voltak:

- A baleset-megelőzési tevékenység kiegyensúlyozott fejlesztése
- A lehető legszélesebb társadalmi kört elérő programok indítása
- Korszerű, elektronikus oktatási anyagok biztosítása
- Kutatás-fejlesztési és innovációs feladatok erősítése
- Az állampolgári bizalom erősítése – a közlekedésrendészeti, a közlekedési hatósági és szabályozási tevékenységek elfogadottságának és pozitív megítélésének viszonyrendszerében

4. Helyzetelemzés

4.1. A közúti közlekedésbiztonság helyzetének alakulása az Európai Unióban

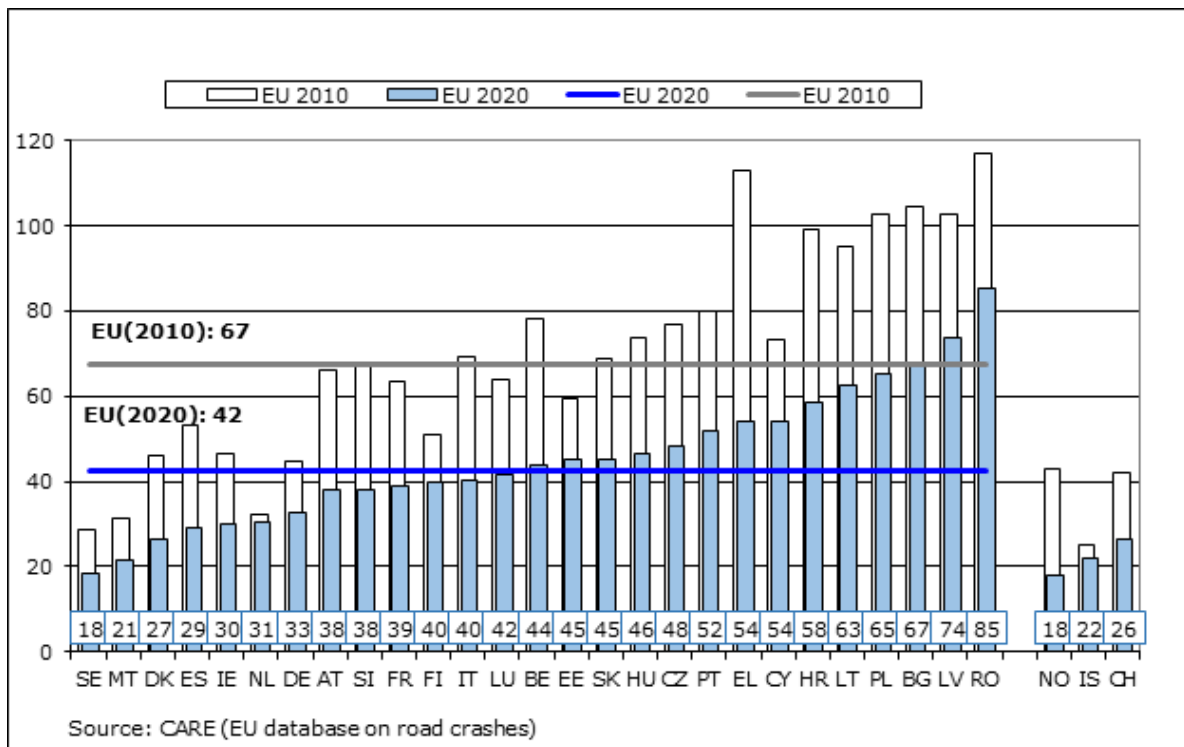
Az Európai Unió összesített adatainak vizsgálata alapján a 2010-ben kitűzött számszerű célokat (a közúti balesetben meghaltak számának felére csökkentését) ugyan nem sikerült elérni, ugyanakkor a közúti halálozások visszaszorítása terén így is kedvező eredmények mutatkoznak. 2010-hez képest 2019-re 23,3%-kal, 2020-ra 36,5%-kal esett vissza a közúti balesetben meghaltak száma². Ez utóbbi érték esetén figyelembe kell venni, hogy a COVID-19 járvány miatti korlátozások minden országban a forgalom visszaesését okozták.



1. ÁBRA: KÖZÚTI BALESETI HALOTTAK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA AZ EU-BAN A CÉLOK TÜKRÉBEN

Mivel a közúti veszélyeztetettség leírásához használható legpontosabb mutató, a futásteljesítmény sok országban nem kerül előállításra, a közelítéshez a gépjárműállomány, vagy a lakosok számát alkalmazzák leggyakrabban. Az alábbi ábra az EU országaiban az egymillió lakosra jutó közúti baleseti halottak számát szemlélteti 2010-ben, illetve 2020-ban.

² https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety-statistics-2020_en



2. ÁBRA: KÖZÚTI BALESETI HALOTTAK EGYMILLIÓ LAKOSRA JUTÓ SZÁMA EURÓPAI ORSZÁGOKBAN (2010, 2020)

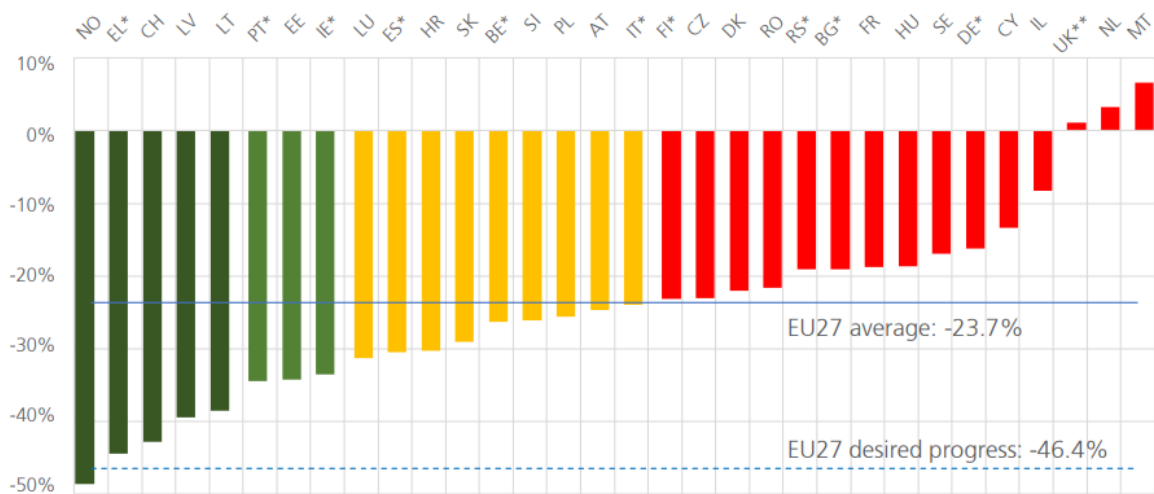
A hazai érték 2010-ben, és 2020-ban is valamelyest kedvezőtlenebb az EU átlagánál, és a rangsor második felében helyezkedik el. 2020-ban hazánkban egymillió lakosra 46 közúti baleseti halott jutott, szemben az EU átlag 42-es értékével. A legjobban teljesítő országokban ez az érték 18-30 között mozog.

A 2020. évi uniós közúti halálozási adatok alakulására minden bizonnyal jelentős hatást gyakorolt a Covid-19 világjárvány, valamint a kapcsolódó, a közlekedést jelentős mértékben korlátozó intézkedések sokasága. A járvány következtében a közúti forgalom érezhetően visszaesett, melyből az a következtetés is levonható, hogy ez természetesen magával vonja a baleseti halálozások számának csökkenését. Ez azonban korántsem ilyen egyszerű, hiszen a járvány valódi hatásának mérésére megbízható módszer jelenleg nem áll rendelkezésre. Másrészt ellenpéldaként szolgál, hogy öt uniós tagállamban, valamint Svájcban, a járvány időszakában is nőtt a baleseti halottak száma, és az Egyesült Államok előzetes adatai is azt mutatták, hogy a közúti halálozások száma 2020-ban a gyérebb forgalom ellenére növekedett. Több uniós országban volt tapasztalható, hogy a kijárási korlátozások időszakában fokozódott a kockázattal járó magatartás, különösen, ami a sebességtűléseket illeti (az extrém gyorsajtások, valamint az illegális közút versenyek száma egyaránt nőtt).

Az egyes tagállamok 2020. évi teljesítménye nem volt egyenletes: a legjobb eredményt (20%-os vagy annál nagyobb mértékű csökkenést) Bulgáriában, Belgiumban, Máltán, Olaszországban, Magyarországon, Spanyolországban, Dániában, Franciaországban, Szlovéniában, Portugáliában és Horvátországban mérték. Ezzel szemben öt tagállamban (Finnország, Lettország, Írország, Észtország, Luxemburg) nőtt a halálozások száma, bár fontos megjegyezni, hogy ez az arány a kisebb népességű országokban nagyobb eséllyel ingadozik. Az előző évtized uniós célkitűzését a tagállamok közül egyedül Görögország (54,0%) tudta teljesíteni, melyet sorrendben Portugália (47,2%), Spanyolország (44,9%), Horvátország (44,4%), Belgium (43,1%), Szlovénia (42,0%), Olaszország (41,9%) követ. Magyarország elmúlt évtizedben elért teljesítménye valamivel jobb az EU átlagánál (37,8%).

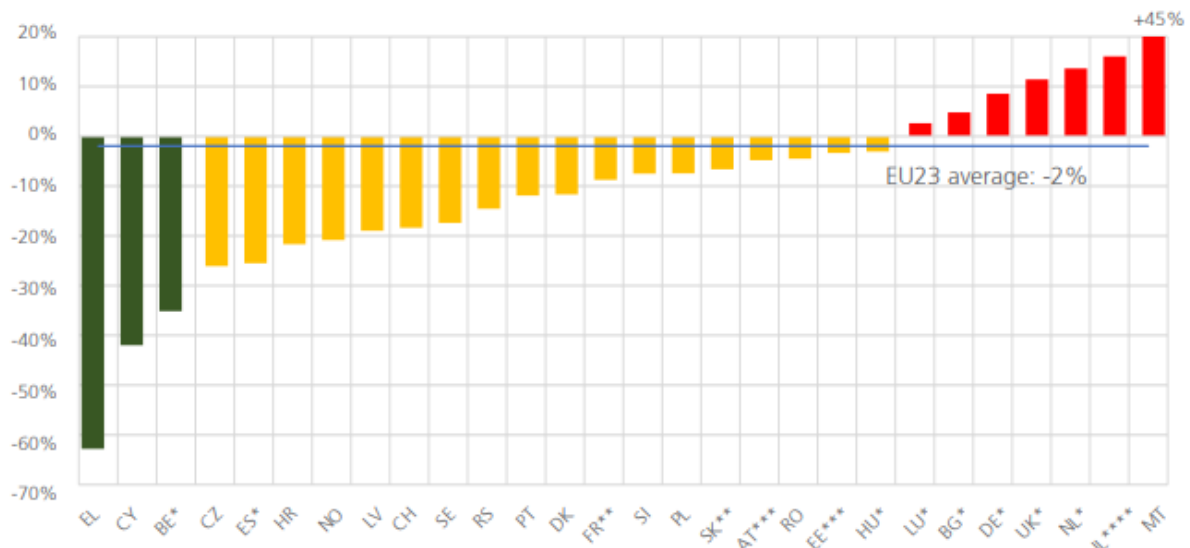
A 2020. évi adatok arra is rámutatnak, hogy a különböző közösségi, nemzeti, önkormányzati és egyéb intézkedések eredményeként 56 305 ember életét sikerült megmenteni az elmúlt évtizedben (ahhoz képest, ha a halálozások száma a 2010-es szinten maradt volna).

Amennyiben az elemzésből a COVID által nagyban befolyásolt 2020-as évet elhagyjuk, jobban értékelhető képet kapunk az egyes tagállamok évtizedes közlekedésbiztonsági teljesítményéről. Az alábbi ábra országonként szemlélteti a közúti baleseti halottak számában bekövetkezett változásokat 2010 és 2019 között.



3. ÁBRA: KÖZÚTI BALESETI HALOTTAK SZÁMÁBAN BEKÖVETKEZETT VÁLTOZÁS (%) AZ EU TAGÁLLAMAIBAN 2010 ÉS 2019 KÖZÖTT (FORRÁS: ([HTTPS://WWW.EFA-EU.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/ETSC-14-PIN-2020.PDF](https://www.efa-eu.com/wp-content/uploads/ETSC-14-PIN-2020.pdf)))

A hazai érték sajnos e tekintetben sem mondható kedvezőnek európai viszonylatban. Az EU 27 tagállamában átlagosan 23,7%-kal csökkent a baleseti halottak száma. Magyarországon ez az érték valamivel 20% alatti (ráadásul ez nagyrészt 2010 kiemelten kedvezőtlen értékei miatt alakult így, 2011 és 2019 között mindössze 5,6% volt a csökkenés). Az uniós célokat csupán Norvégiának sikerült teljesítenie. A súlyosan sérültek tekintetében az egyes országok eredményei elmaradnak az előzőekben bemutatottaktól.



4. ÁBRA: SÚLYOSAN SÉRÜLTEK SZÁMÁBAN BEKÖVETKEZETT VÁLTOZÁS (%) AZ EU TAGÁLLAMAIBAN 2010 ÉS 2019 KÖZÖTT (FORRÁS: ([HTTPS://WWW.EFA-EU.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/ETSC-14-PIN-2020.PDF](https://www.efa-eu.com/wp-content/uploads/ETSC-14-PIN-2020.pdf)))

Több tagállamban a súlyosan sérültek száma növekedett 2010-2019 között. A hazai érték bár csökkenést mutatott, mégis a rangsor hátsó felében helyezkedik el.

1. TÁBLÁZAT: EGYMILLIÓ LAKOSRA JUTÓ KÖZÚTI ÁLDOZATOK SZÁMA AZ EU TAGÁLLAMAIBAN 2010-BEN ÉS 2020-BAN
(FORRÁS: ETSC – 15TH PIN ANNUAL REPORT – FINAL; BRUSSELS, 2021. JÚNIUS.)

Sor-rend	Tagállam	Közúti áldozat/egymillió lakos	Sor-rend	Tagállam	Közúti áldozat/egymillió lakos
1.	Svédország	28,5	1.	Svédország	19,8
2.	Málta	36,2	2.	Málta	23,3
3.	Hollandia	38,6	3.	Dánia	26,6
4.	Németország	44,6	4.	Spanyolország	28,9
5.	Dánia	46,1	5.	Írország	30,0
6.	Írország	46,6	6.	Németország	32,8
7.	Finnország	50,8	7.	Hollandia	35,0
8.	Spanyolország	53,3	8.	Szlovénia	38,2
9.	Észtország	53,3	9.	Ausztria	38,6
10.	Franciaország	63,6	10.	Franciaország	39,0
11.	Luxemburg	63,7	11.	Finnország	40,0
12.	Szlovákia	64,0	12.	Olaszország	40,1
13.	Ausztria	65,9	13.	Szlovákia	41,0
14.	Szlovénia	67,4	14.	Luxemburg	41,5
15.	Olaszország	69,5	15.	Belgium	42,0
16.	Ciprus	73,2	16.	Észtország	45,1
17.	Magyarország	73,9	17.	Magyarország	46,5
18.	Csehország	76,7	18.	Csehország	48,3
19.	Belgium	78,4	19.	Portugália	50,5
61.	Portugália	88,6	20.	Görögország	54,0
21.	Litvánia	95,2	21.	Ciprus	54,1
22.	Horvátország	99,0	22.	Horvátország	58,4
23.	Lengyelország	102,4	23.	Litvánia	62,6
24.	Lettország	102,8	24.	Lengyelország	65,6
25.	Bulgária	104,6	24.	Bulgária	66,6
26.	Görögország	112,5	26.	Lettország	72,9
27.	Románia	117,1	27.	Románia	85,2
	EU-27 átlag	67,6		EU-28 átlag	42,3

Megjegyzés:

- A 2020. évi halálos áldozatszám több tagállam tekintetében az előzetes adatokon alapul (Dánia, Írország, Németország, Belgium, Finnország, Görögország).
- Hazánkban az egymillió lakosra jutó közúti halálozások száma 2010-ben 73,9 fő, 2020-ban 46,5 fő (37,8%-os csökkenés az áldozatok számában, 740 főről 460 főre).
- Ezzel Magyarország az uniós tagállamok rangsorában változatlanul a 17. helyen szerepel, az EU átlagánál valamivel rosszabb teljesítménnyel.
- Az Európai Unióban mért halálos áldozatszám csökkenés a vizsgált időszakban 36,5% volt (29 691 főről 18 844 főre).

4.2. Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete

A hazai közlekedésbiztonsági helyzet az elmúlt évtizedben változó módon alakult, az évtized bizonyos éveit romló, bizonyos időszakait pedig javuló adatok jellemezték. Az EU célkitűzéseivel (2010-hez képest 2020-ra a halálos közúti baleseti áldozatok számának felére csökkentése) összhangban az érintett hazai szervezetek is a közúti balesetek, áldozatok számának csökkentésére törekedtek. Az adatok alapján az áldozatok, sérültek száma 2010-hez képest valóban csökkent, miközben a forgalmi teljesítmény, azaz a járművek által a közúthálózaton futott kilométerek száma szinte folyamatosan növekedett. Az eredmények ugyanakkor a stratégiai dokumentumok célkitűzéseitől jelentősen elmaradtak, nem csupán hazánkban, hanem a legtöbb európai országban egyaránt.

Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy a közlekedésbiztonsági trendek értékelése során a 2020-as esztendőt külön szükséges kezelni. 2020-ban a COVID-19 pandémiás időszak következtében az életmód és mobilitási szokások világszerte megváltoztak. Ennek következtében a közúti forgalom, futásteljesítmény jelentősen csökkent a korábbi évekhez képest, mely jelentős hatást gyakorolt a közlekedésbiztonsági adatok alakulására is. Amennyiben az évtizedet csupán a 2020. évi adatok 2010. évi adatokkal történő összevetése révén értékeljük, téves, a valóságnál jóval kedvezőbb eredményeket sugalló következtetésekre juthatunk.

A fenti megfontolások figyelembevételével mellett a magyarországi baleseti helyzetkép értékeléséhez az abszolút baleseti számokon túl az egyéb befolyásoló paraméterek (pl. futásteljesítmény) alakulását is figyelembe kell venni a képzett fajlagos mutatók alapján, illetve a baleseteket különböző szempontok szerint is vizsgálni kell. Az átfogó, országos szintű elemzéseken túl bemutatásra kerül, hogy az egyes közlekedési csoportokra jellemző balesetek hogyan változtak meg a korábbi évekhez képest.

Az elemzés eredményei rámutatnak, hogy 2011-hez képest 2019-re csak a halálos balesetek, illetve halálos sérültek száma csökkent (5,9, illetve 5,6%-kal), ugyanakkor a súlyos és könnyű sérüléssel járó balesetek, illetve súlyosan és könnyen sérült személyek száma 6-7%-kal növekedett. 2020-ban ehhez képest ugrásszerű csökkenés történt mind a balesetek, mind a sérültek számában, melyek az előző évhez képest 15-23%-kal visszaestek. Ezen adatok két fontos tényre is felhívják a figyelmet:

- Egyrészt a közlekedésbiztonsági trendek értékeléséhez nem elegendő csupán a közúti halálos áldozatok számának vizsgálata. Ezt az EU-s döntéshozók is felismerték, amit alátámaszt a tény, hogy – ellentétben az előző évtizedre vonatkozó célkitűzésekkel – a következő évtizedre (2021-2030) vonatkozó programok feladatként jelölik meg a súlyos sérültek definíciójának európai szintű egységesítését, és a súlyosan sérültek számának csökkentésére is 50%-os csökkentést irányoznak elő.
- Másrészt a trendek értékelése során a 2020-as évet külön kell kezelni. Ebben az évben a COVID-19 miatti pandémiás időszak mind a forgalmi teljesítményeket, mind a mobilitási szokásokat jelentősen átalakította. A 2020. év baleseti adatai önmagukban éppúgy nem alkalmasak az előző évtizedes közlekedésbiztonsági teljesítmény értékelésére, mint ahogy önmagukban nem alkalmazhatóak a következő évtizedre vonatkozó célkitűzések bázisaként sem. A hazai baleseti és forgalmi (illetve eladott üzemanyag mennyisége szerinti) adatok összevetése alapján összefüggés mutatható ki a forgalom és a balesetek számának visszaesése között. Az elemzések ugyanakkor arra is rávilágítottak, hogy a baleseti és sérültszámok visszaesése a forgalom csökkenésénél nagyobb mértékű volt. Azaz, a fajlagos baleseti kockázatok is kedvezően alakultak, ami kedvező eredmény, és amelyben számos egyéb tényező (felelősségtudatosabb járművezetői viselkedés, fokozott rendőri jelenlét, közlekedésbiztonsági programok eredményei) is szerepet játszhatott.

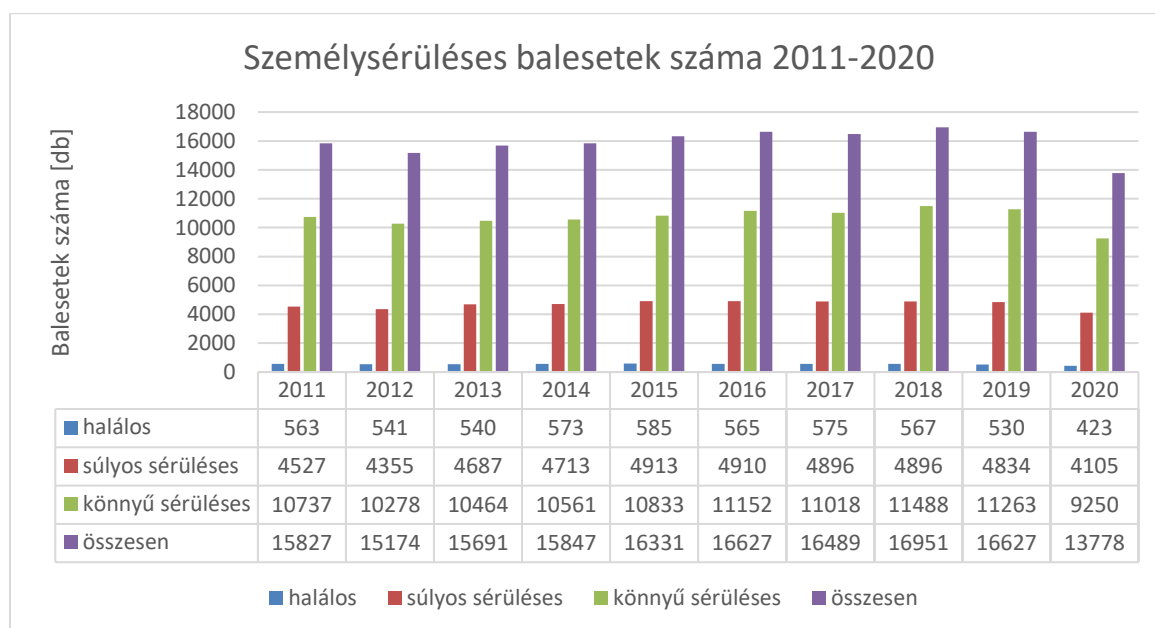
A balesetekkel kapcsolatos gazdasági veszteségértékek alapján 2019-hez képest a 2020. év alacsonyabb baleseti sérültszámai összesen kb. 111,9 milliárd Ft nemzetgazdasági veszteség elkerülését jelentették. További, részletesebb vizsgálatok alapján a baleseti okok és okozók terén nem tapasztalható jelentős áttrendeződés a korábbi évek átlagához képest. 2020-ban a sebesség nem megfelelő megválasztása

miatt okozott balesetek aránya nőtt, ami utalhat arra a gyakran említett tényre, mely szerint a korlátozó intézkedések okozta forgalomcsökkenés következtében a forgalom átlagos sebessége növekedett. Tekintve, hogy a járvány elsősorban az idősebb korosztályt fenyegette, feltételezhető, hogy az idősök részvétele a közlekedésben csökkent. Ezt a felvetést a baleseti adatok is alátámasztották, az idősök baleseti sérültek közti arányának előző időszak folyamatos növekedése ebben az évben megtorpant, visszaesett.

Európai szintű összevetésben hazánkban a közúti baleseti halottak számának egymillió lakosra vetített értéke 2010-ben, és 2020-ban is valamelyest kedvezőtlenebb volt az EU átlagánál.

4.2.1. Balesetek és sérültek abszolút számának alakulása

A balesetek elemzése a KSH által közzétett, ellenőrzött és véglegesített statisztikai adatok alapján történt. A személysérüléses közúti balesetek száma az elmúlt 10 évre vonatkozóan, kimenetel szerinti bontásban az alábbiak szerint alakult.



5. ÁBRA: SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON 2011-2020 KÖZÖTT

A bevezetésben hangsúlyozott tény, mely szerint az idősoros elemzések során érdemes a 2020. év külön történő kezelése, már ezen adatok alapján is jól megfigyelhető. Amennyiben az összes baleset számát értékeljük, azt mondhatjuk, hogy 2011-hez képest (ebben az évben 15827 személysérüléses baleset történt) 2020-ra 13%-kal csökkent a balesetek száma, mely alapján kedvező közlekedésbiztonsági trendről beszélhetnénk. Ugyanakkor, ha az idősort részletesebben is megnézzük, látható, hogy 2012-től kezdve 2019-ig szinte minden évben emelkedett a közúti balesetek száma, a 2019-es adat 5%-kal magasabb a 2011-es értéknél.

A kimenetel szerinti értékek alapján a halálos balesetek száma legalább az utolsó, COVID által nem érintett évben (2019) kedvezően alakult, ugyanakkor az évtized nagy részében e tekintetben sem tapasztalhattunk kedvező változásokat (2018-ban 4-el több halálos baleset történt, mint 2011-ben). A súlyos és könnyű sérüléses balesetek száma 2019-ben is jelentősen meghaladta a 2011-2012-es értékeket.

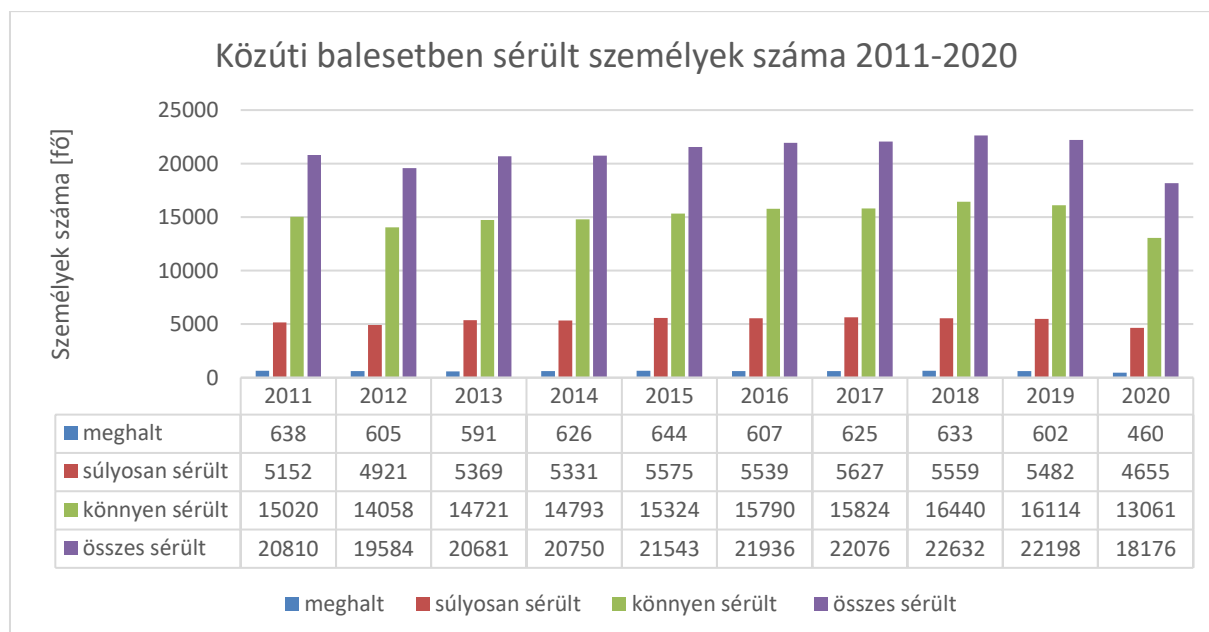
A korábbi évekhez viszonyítva a COVID járvány által jelentősen befolyásolt 2020-as évben az abszolút balesetszámok tekintetében jelentős, ugrásszerű csökkenést figyelhettünk meg. 2019-hez képest a halálos balesetek száma 20%-kal, a súlyos sérüléses balesetek száma 15%-kal, a könnyű sérüléses eseteké 18%-kal, az összes személysérüléses balesetszám pedig 17%-al esett vissza. Fontos azonban újra hangsúlyozni, hogy az abszolút balesetszámok alapján önmagában nem következtethetünk

egyértelműen arra, hogy a balesetszámok csökkenése a közlekedésbiztonsági beavatkozások, akciók sikerességének köszönhető, hiszen a közúti forgalom teljesítménye arányban áll a bekövetkező balesetek számával, 2020-ban pedig a korlátozó intézkedések, a kijárási tilalom, a sok esetben elrendelt otthoni munkavégzés, távoktatás hatására jelentősen csökkent a közúti forgalom.

2. TÁBLÁZAT: A SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁBAN TÖRTÉNT VÁLTOZÁSOK MAGYARORSZÁGON (KÜLÖNBÖZŐ ÖSSZEHAJONLÍTÁSBAN)

	2019-ben 2011-hez képest	2020-ban 2011-hez képest
Halálos balesetek száma	-5,9%	-24,9%
Súlyos sérülékes balesetek száma	+6,8%	-9,3%
Könnyű sérülékes balesetek száma	+7%	-13,8%
Összes személysérülékes közúti baleset száma	+5,1%	-12,9%

A közúti balesetekben megsérültek számai a balesetszámok alakulásához hasonló tendenciát rajzolnak ki. Az összes baleseti sérült száma 2012-2018 között növekedett, 2019-ben kis mértékben, 2020-ban pedig ugrásszerűen csökkent. A balesetben meghaltak száma 2019-hez képest 2020-ra 23%-kal, a súlyosan és könnyen sérülteké pedig 15%, illetve 19%-kal esett vissza.



6. ÁBRA: KÖZÚTI BALESETBEN SÉRÜLT SZEMÉLYEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON 2011-2020 KÖZÖTT

A következő táblázatok jól szemléltetik a közlekedésbiztonsági trendek 2020. évi adatok alapján történő értékelésének torzító hatásait.

3. TÁBLÁZAT A SZEMÉLYSÉRÜLÉSES KÖZÚTI BALESETBEN MEGSÉRÜLT SZÁMÁBAN TÖRTÉNT VÁLTOZÁSOK MAGYARORSZÁGON (KÜLÖNBÖZŐ ÖSSZEHAJONLÍTÁSBAN)

	2019-ben 2011-hez képest	2020-ban 2011-hez képest
Meghaltak száma	-5,6%	-27,9%
Súlyos sérültek száma	+6,4%	-9,6%
Könnyű sérültek száma	+7,3%	-13%
Összes sérült száma	+6,7%	-12,7%

4.2.2. Fajlagos baleseti kockázatok értékelése

Ahhoz, hogy értékelhessük a közlekedésbiztonsági helyzet alakulását legjobban leíró baleseti és sérülési kockázatok alakulását, már nem elegendőek az abszolút számok. A közúti veszélyeztetettséget legjobban a lefutott járműkilométerek értékére, a futásteljesítményre történő vetítéssel közelíthetjük meg. Az elemzések útkategóriánkénti külön történő elvégzése pedig még tovább növeli a megbízhatóságot.

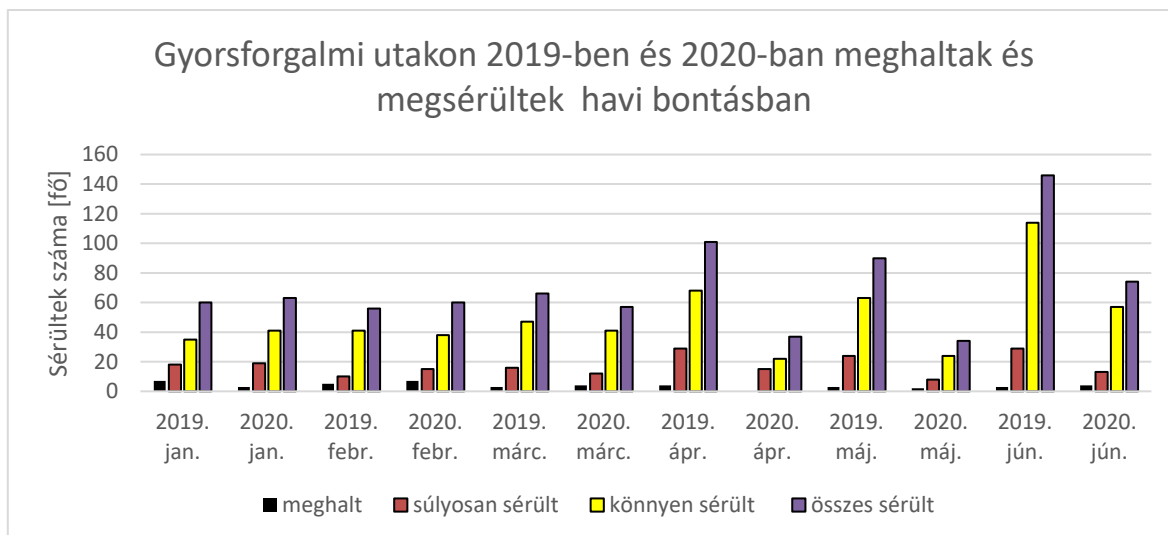
4.2.2.1. Gyorsforgalmi utak forgalma és a baleseti sérültek száma közti összefüggés

A gyorsforgalmi utakról rendelkezésre bocsátott féléves forgalmi adatok használatával elvégzett összehasonlító vizsgálat, 2019 és 2020 első féléveire vonatkozóan, az első félév havi forgalom-változási adatainak közelítésére alkalmazhatóak. Az elemzés során az M0 autót, az M1, M3 és M7 autópályák 1-1 meghatározott keresztmetszetében mért forgalmak változásai alapján képezhetők a gyorsforgalmi utakra vonatkozó forgalom-változás közelítő %-os értékei, és ezeket figyelembe véve vizsgálhatók az autópályákon és autóutakon meghaltak, súlyosan sérültek és a könnyen sérültek adataival való összefüggések.

4. TÁBLÁZAT: A 2020-AS ÉV HAVI FORGALMI ADATAINAK VÁLTOZÁSA A MEGELŐZŐ ÉV AZONOS IDŐSZAKAIHOZ KÉPEST A VIZSGÁLT GYORSFORGALMI UTAKON (ADATFORRÁS: MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT KFT)

Forgalom-változás, 2020/2019 [%]					
	M0 autót Dunaharaszti	M1 autópálya Moson- magyaróvár	M3 autópálya Mogyoród	M7 autópálya Székesfehérvár előtt	Gyorsforgalmi utak
január	100%	100%	100%	100%	100%
február	100%	100%	100%	100%	100%
március	80%	66%	78%	70%	73,5%
április	59%	31%	57%	55%	50,5%
május	76%	47%	74%	77%	68,5%
június	99%	78%	92%	90%	89,75%

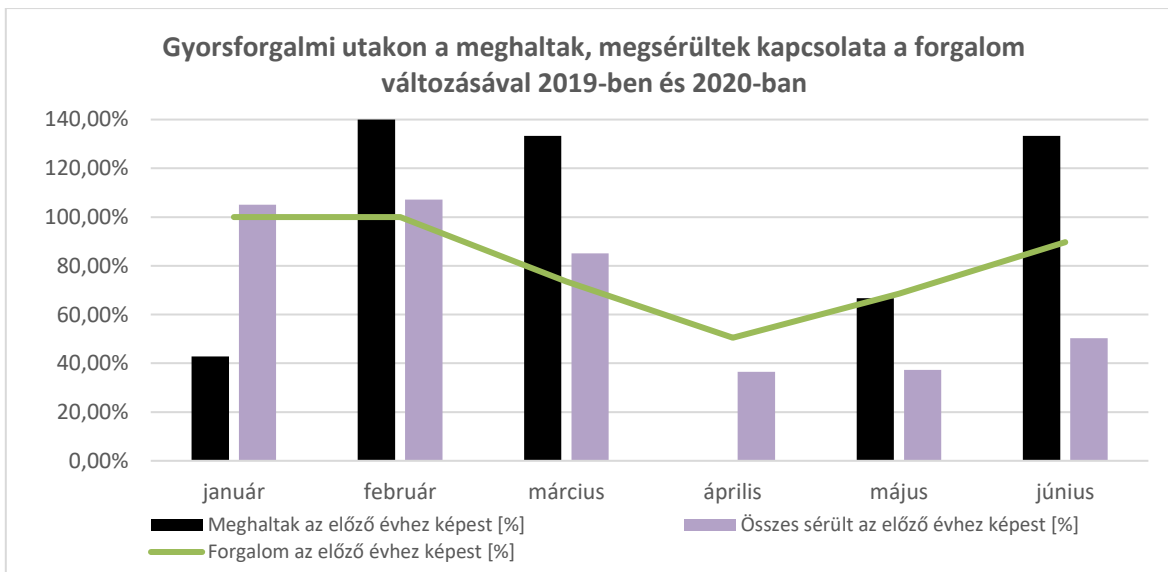
A kijárási korlátozások hazai bevezetése nagyon erős hatással volt a tranzitforgalom alakulására, amit leginkább az M1-es autópálya keresztmetszetében mért áprilisi forgalmak csökkenése mutat, hiszen csaknem 70 százalékkal esett vissza az összes forgalom, ennek jelentős része a tranzit. Valójában mind a tranzitforgalom, mind a belföldi forgalom jelentős csökkenésével kapcsolatban van a balesetszámok csökkenése, a kérdés, hogy milyen mértékben. A forgalmi adatok meghatározását követően, szintén a gyorsforgalmi utakra vonatkozóan lekérdezett, a közúti balesetben meghaltak, súlyosan sérültek és könnyen sérültek száma alapján kimutatható adatokat a következő ábra szemlélteti.



7. ÁBRA: KÖZÚTI BALESETBEN MEGHALT VAGY MEGSÉRÜLT SZEMÉLYEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA 2019-2020 HAVI ÖSSZEVETÉSBE

Szembevetendő április, május és június hónapokban a személysérüléssel járó balesetekben meghaltak, megsérültek számának erős visszaesése.

Amennyiben egy diagramon ábrázoljuk a meghaltak számának, az összes sérült számának és a forgalom változásának arányát, akkor a következő ábrát kapjuk, ahol látható a szoros kapcsolat a forgalom csökkenése és a meghaltak, illetve az összes sérült számának változása között a gyorsforgalmi utakon. Az ábra arra utal, hogy a gyorsforgalmi utakon bekövetkezett kedvező változás jelentős összefüggésben áll a COVID-19 miatti tranzit és hazai forgalom csökkenésével.



8. ÁBRA: A GYORSFORGALMI UTAKON KÖZÚTI BALESETBEN MEGHALTAK ÉS MEGSÉRÜLT SZÁMÁNAK ALAKULÁSA A FORGALOMHOZ VISZONYÍTVA 2020-BAN, 2019-EL ÖSSZEVETVE

4.2.2.2. Eladott üzemanyag mennyiségének összefüggése a balesetszámokkal

Megvizsgálva az eladott üzemanyag mennyiségének és a balesetek számainak összefüggését, a szabadforgalomba bocsátott üzemanyag, illetve a tényleges futásteljesítmény adatok százalékos változásából (4. táblázat) látható, hogy azok között létezik összefüggés, azok változása minden esetben egyező irányba mutatott (azaz, ha nőtt az eladott üzemanyag mennyiség, a futásteljesítmény is

növekedett). Azonban az is látható, hogy a változások mértéke nem pontosan egyezik, általában 2-3 %-kal eltér.

Az alábbi táblázatban a KSH által rendelkezésünkre bocsátott, a NAV Bevallási és Folyószámla-felügyeleti Főosztálya által készített kimutatás adatai láthatóak az importból, adóraktárból és tagállamból szabadforgalomba bocsátott üzemanyag mennyiségét illetően. A táblázat alsó sorában a korábbi évek adatai alapján számított tényleges, országos közúthálózatra vonatkozó éves futásteljesítmény változás is feltüntetésre került.

5. TÁBLÁZAT: IMPORTBÓL, ADÓRAKTÁRBÓL ÉS TAGÁLLAMBÓL SZABADFORGALOMBA BOCSÁTOTT ÜZEMANYAG MENNYISÉGE (MILLIÓ LITER), VÁLTOZÁSA (FORRÁS: KSH)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
benzin	1 692	1 584	1 585	1 643	1 715	1 782	1 856	1 960	1 987	1 849
gázolaj	3 293	3 121	3 244	3 505	3 810	3 937	4 076	4 354	4 510	4 290
összesen	4 985	4 705	4 828	5 148	5 525	5 719	5 932	6 314	6 497	6 140
Üzemanyag mennyiség változása az előző évhez képest	-	-5,6%	2,6%	6,6%	7,3%	3,5%	3,7%	6,4%	2,9%	-5,5%
Futás-teljesítmény tényleges változása az előző évhez képest	-	-4,0%	0,1%	4,2%	5,0%	4,8%	6,1%	4,4%	3,7%	n.a.

Látható, hogy a szabadforgalomba bocsátott üzemanyag mennyiségének alakulása hasonlóan mozgott a balesetek és sérültek számával, 2012-ben csökkent az előző évhez képest, majd folyamatosan nőtt 2018-ig. Az eladott üzemanyag mennyisége 2020-ban a korábbi növekvő trendhez képest jelentős visszaesést mutatott (2019-hez képest 5,5%-kal csökkent), ami utal a forgalom visszaesésére.

A fajlagos baleseti mutatók alakulását kimenetel szerint az alábbi táblázatban szemlélteti, a balesetek számát a szabadforgalomba bocsátott üzemanyag mennyiségére vetítve, a forgalmi volumen változásának figyelembevétele érdekében.

6. TÁBLÁZAT: BALESETEK SZÁMÁNAK SZABADFORGALOMBA BOCSÁTOTT ÜZEMANYAG MENNYISÉGÉRE VETÍTETT ÉRTÉKE (BALESET/MILLIÓ LITER)

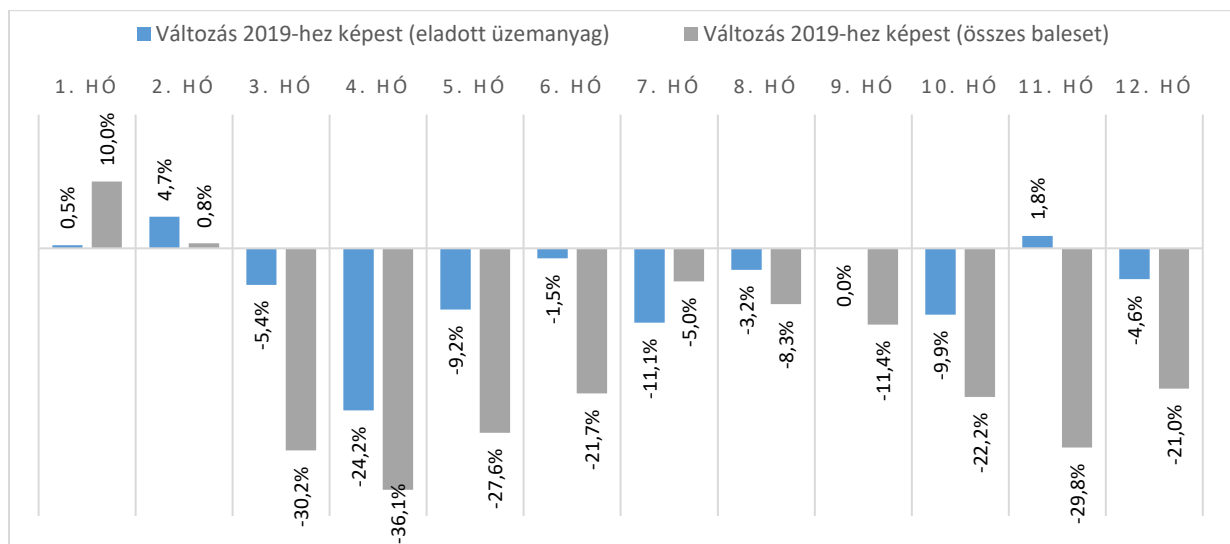
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
halálos	0,113	0,115	0,112	0,111	0,107	0,100	0,097	0,090	0,082	0,066
súlyos sérülések	0,908	0,926	0,970	0,916	0,889	0,859	0,825	0,768	0,744	0,647
könnyű sérülések	2,154	2,186	2,167	2,052	1,961	1,950	1,859	1,798	1,734	1,520
összesen	3,175	3,226	3,250	3,078	2,958	2,910	2,782	2,656	2,560	2,233

A fajlagos baleseti kockázatok értékei a hazai közlekedésbiztonsági helyzet kedvező alakulására utalnak. A mutatók 2012 óta minden kimenetelt illetően szinte folyamatos csökkenést mutattak. Ez azt jelenti, hogy azokban az években, amikor nőtt a balesetek száma (a mutató számlálója), a futásteljesítmény

(illetve jelen esetben az eladott üzemanyag mennyisége) (a mutató nevezője) ennél nagyobb mértékben növekedett, ami a közlekedésbiztonsági helyzet javulására utal. Hiszen a forgalom növekedése (lineáris kapcsolat esetén) a közlekedésbiztonsági beavatkozások nélkül a bekövetkezettnél magasabb balesetszámokat kellett volna eredményezzen.

A 2020-as év a fajlagos mutatót tekintve is rendkívül kedvezőnek bizonyult. A kockázatok értéke az előző években megfigyelhető éves csökkenéseknél jóval nagyobb mértékben csökkent 2019-hez képest. Ennek oka, hogy a balesetek számában megfigyelt 18-24%-os csökkenések nagyban meghaladják az eladott üzemanyag mennyiség terén tapasztalt 5,5%-os csökkenést. Ez az eredmény azt mutatja, hogy balesetek, sérültek száma, és a forgalom volumene közti összefüggés nem feltétlenül lineáris, illetve utalhat arra is, hogy a javulást nem csupán a forgalom visszaesése okozhatta, hanem abban a pandémia egyéb hatásai (pl. növekvő rendőri jelenlét), illetve a közlekedésbiztonsági területen érintett szervezetek megelőző, figyelemfelhívó, szankcionáló tevékenységei is szerepet játszhattak.

A pandémia miatti korlátozó intézkedések hatásának vizsgálata, illetve a baleseti kockázatok részletesebb értékelése érdekében havi bontásban is elemzésre kerültek az adatokat. Az alábbi ábra havi részletességgel szemlélteti a 2020-as értékek változását 2019-hez képest a szabadforgalomba bocsátott üzemanyag mennyiségét, és az összes baleset számát illetően.

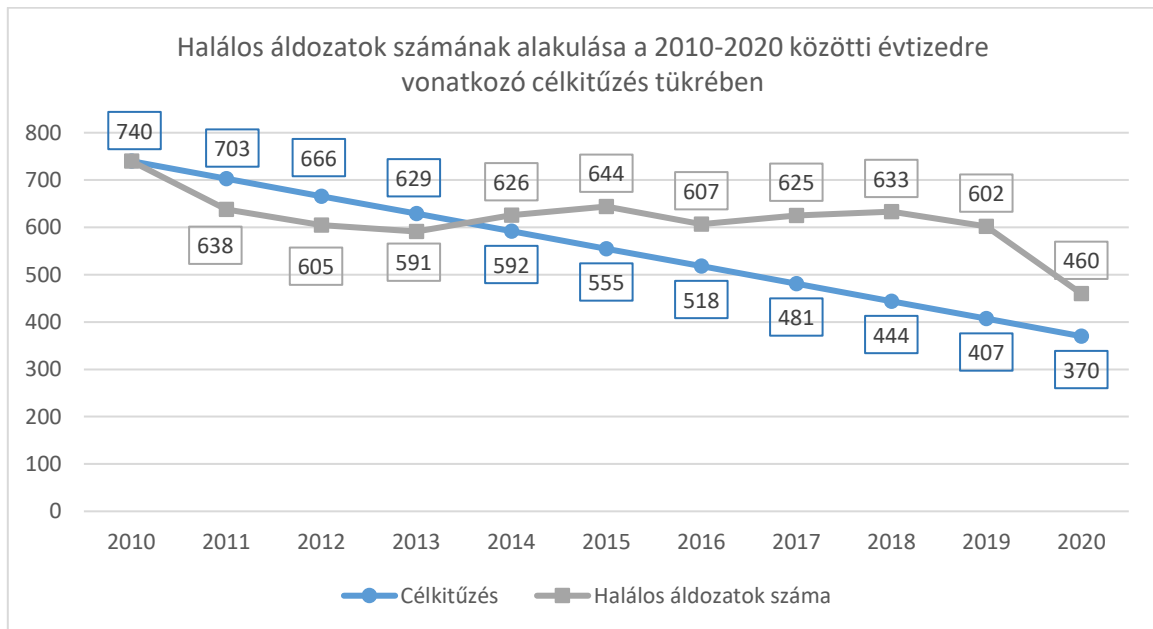


9. ÁBRA: KÖZÚTI BALESETEK SZÁMÁNAK ÉS A SZABADFORGALOMBA BOCSÁTOTT ÜZEMANYAG MENNYISÉGÉNEK VÁLTOZÁSA 2020-RA, 2019-HEZ KÉPEST, HAVI BONTÁSBAN

Január és február hónapokban a balesetek, és az eladott üzemanyag mennyisége még növekedett, a márciusban először bevezetett korlátozások időszakát követően aztán minden hónapban csökkent a balesetek száma az előző év (2019) azonos hónapjához képest. Ebben az esetben is jól látszik, hogy a forgalmi volumenre utaló üzemanyag-felhasználás adat csökkenése messze elmarad a balesetek számában tapasztalt változások mértékéhez képest. A balesetek száma éppen a legszigorúbban korlátozott hónapokban (március-május, november) csökkent leginkább 2019-hez képest.

4.2.3. Az előző évtizedi célkitűzés teljesülésének időarányos alakulása

Magyarország átvette az Európai Unió előző évtizedre vonatkozó közlekedésbiztonsági célkitűzését, mely szerint 2010 és 2020 között felére kell csökkenteni a közúti halálos áldozatok számát. A baleseti statisztikai adatok időarányos alakulását vizsgálva megállapítható, hogy hazánkban a közúti balesetben meghalt személyek számában bár 2010 óta csökkenés történt, annak mértéke még a 2020-ban történt kiugró változás ellenére is jelentősen elmaradt a célkitűzéstől.



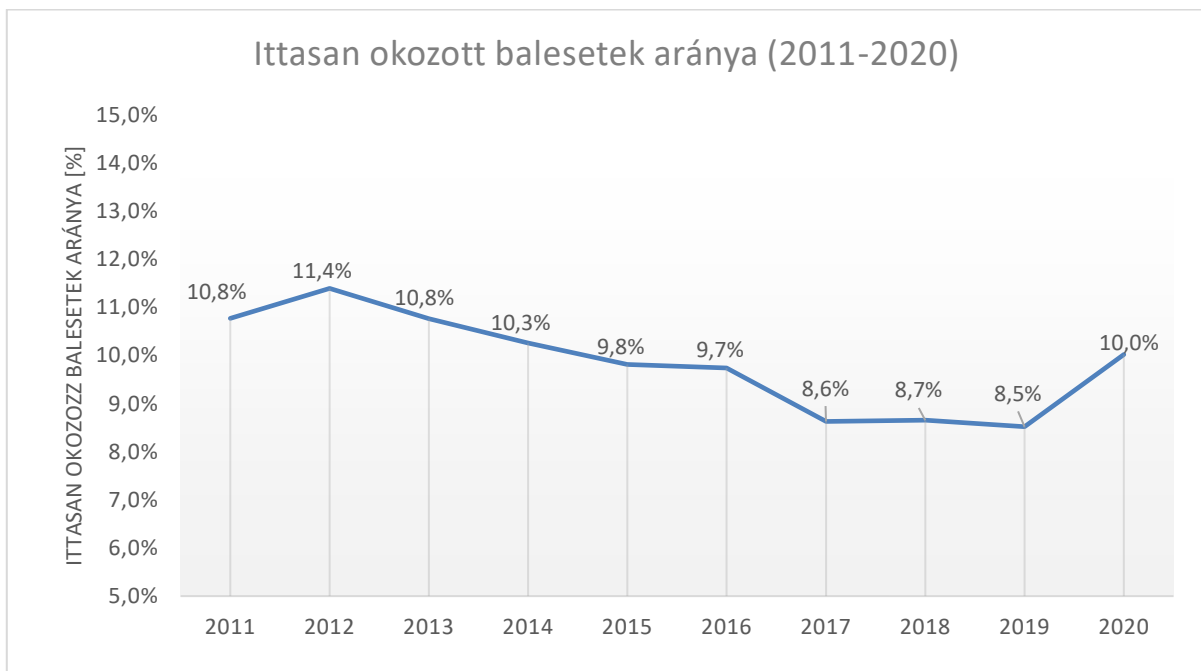
10. ÁBRA: A HATÁLYOS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITÜZÉS TELJESÍTÉSÉNEK IDŐARÁNYOS HELYZETE

Bár 2010 és 2013 között a közúti halálozási adatok az időarányosan elvártnál kedvezőbben alakultak, az azt követő negatív trend következtében a valóság és a kívánt cél egyre inkább eltávolodott egymástól. 2019-ben az elvártnál csaknem 50%-al több áldozat hunyt el közlekedési balesetben, 2020-ban a pandémia miatt jelentősen csökkenő esetszámok a céltól való eltérést 24,3%-ra redukálták.

4.2.4. A közúti közlekedési balesetek különböző szempontok szerinti, részletes elemzése

4.2.4.1. Ittasan okozott közúti balesetek

Az alkoholos befolyásoltság továbbra sem elhanyagolható tényező a közúti balesetek vonatkozásában. Pozitívumként emelhető ki ugyanakkor, hogy 2012 óta a 11,4%-os ittasan okozott baleseti arányszám 2017-ig folyamatosan csökkent, egészen 8,6%-ig (11. ábra). A 2017-2019 közötti három évben azonban az értékek stagnálást mutattak. A tendencia 2020-ban sajnálatos módon megfordult, az ittasan okozott balesetek aránya 10%-ra növekedett, mely körülbelül az évtized közepén tapasztalt értékek szintjével azonos. Azaz, számszerűen hiába csökkent valamelyest az ittasan okozott balesetek száma 2019-hez képest, az egyéb balesetekben bekövetkezett csökkenés ennél jóval nagyobb mértékű volt. Az ittas járművezetés továbbra is igen jelentős problémakörnek tekintendő.

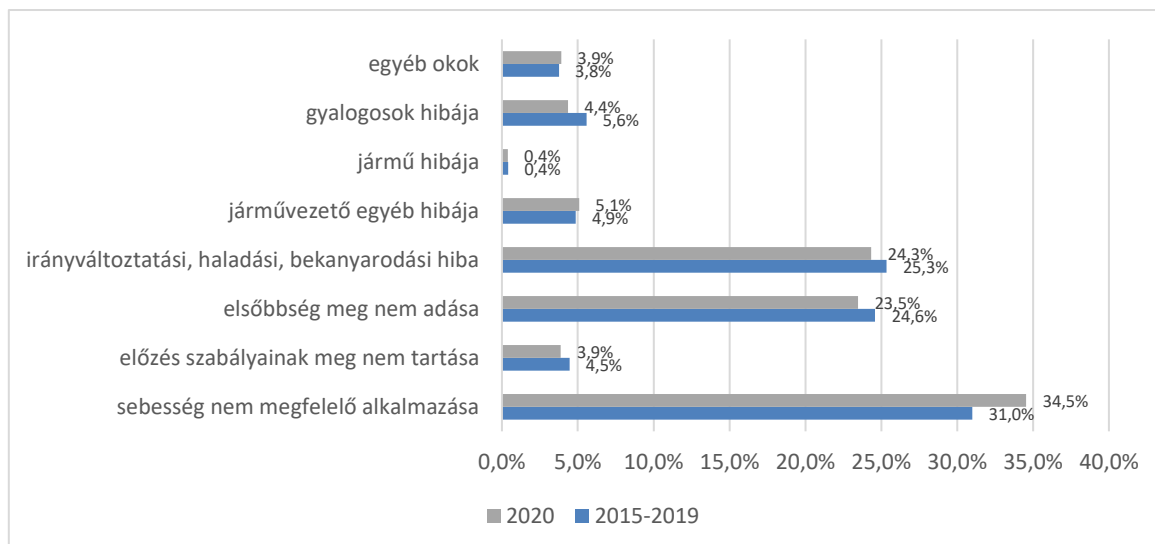


11. ÁBRA: ITTASAN OKOZOTT KÖZÚTI BALESETEK ARÁNYÁNAK ALAKULÁSA 2011-2020 KÖZÖTT

Fontos kiemelni, hogy az ittas állapotban balesetet okozókon belül magas a kerékpárosok aránya, 2020-ban az ittas balesetek 21,3%-át kerékpárosok okozták. Az ittasan okozott balesetek aránya a kerékpárosok körében mintegy kétszerese annak, ami általánosságban, valamennyi közlekedő vonatkozásában tapasztalható.

4.2.4.2. Balesetek elsődleges okcsoportjai

A személysérüléses baleseti okok, valamint a balesetet okozók százalékos megoszlásának vizsgálatakor a 2015-2019 közötti 5 év átlagolt értékei kerültek összevetésre a 2020-as évvel.

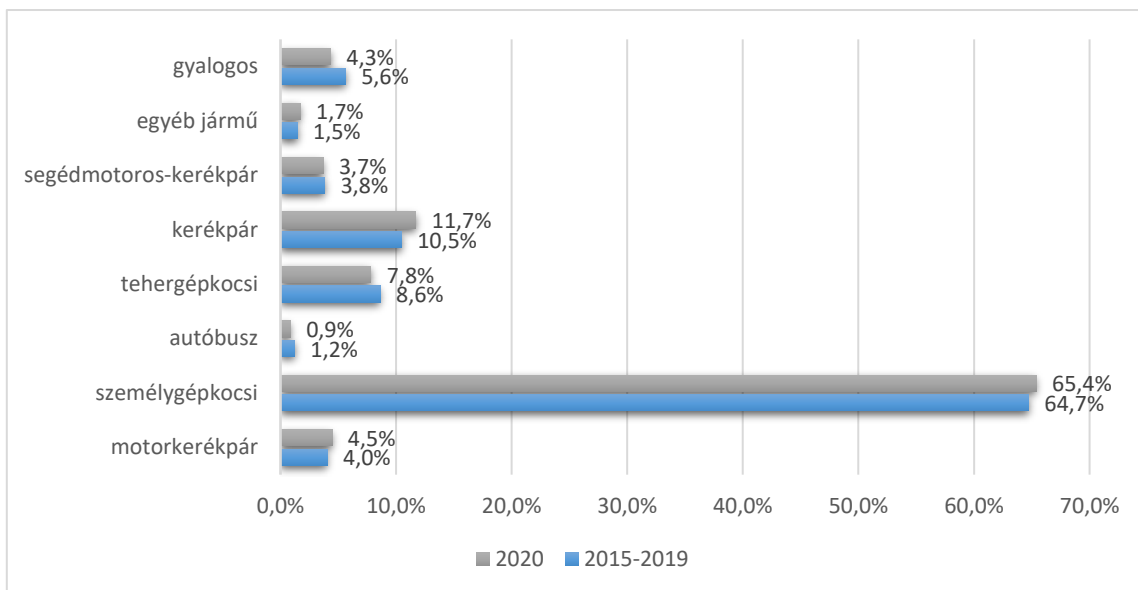


12. ÁBRA: SZEMÉLYSÉRÜLÉSES BALESETEK OKAINAK ARÁNYA 2020-BAN, 2015-2019 KÖZÖTTI ÉVEK ÁTLAGOLT ADATAIHOZ VISZONYÍTVA

A három fő baleseti ok továbbra is a sebesség nem megfelelő megválasztása, az irányváltatási és bekanyarodási hibák, valamint az elsőbbség meg nem adása voltak. Ezen okok együttesen a balesetek 82%-áért voltak felelősek 2020-ban. Míg az irányváltási és bekanyarodási hibák, valamint az elsőbbség meg nem adása esetében kismértékű csökkenés mutatkozott 2020-ban az elmúlt évek átlagához képest, addig a sebesség nem megfelelő megválasztása jelentősebben megnőtt a baleseti okok között. Ez utalhat arra a gyakran említett tényre, mely szerint a korlátozó intézkedések okozta forgalomcsökkenés következtében a forgalom átlagos sebessége növekedett.

4.2.4.3. Balesetek okozói

A személysérüléssel balesetek okozóit tekintve nagymértékű átrendeződés nem volt megfigyelhető az előző évekhez képest. Azonban érdemes megemlíteni, hogy a kerékpárral okozott balesetek aránya 10,5%-ról 11,7%-ra nőtt, ami utalhat a közlekedési mód használatának növekvő részarányára (a fővárosban például számos új kerékpáros létesítmény került kijelölésre). A gyalogosok és tehergépjárművek által okozott balesetek részaránya ugyanakkor kis mértékben csökkent.



13. ÁBRA: SZEMÉLYSÉRÜLÉSES BALESETEK OKOZÓINAK ARÁNYA 2020-BAN, 2015-2019 KÖZÖTTI ÉVEK ÁTLAG ADATAIHOZ VISZONYÍTVA

4.2.4.4. Balesetek időbeli megoszlása

A balesetek időbeli megoszlásában (nappal/éjszaka) nem figyelhető meg szabályszerűség, 2015 és 2019 között a nappali balesetek aránya 75% körül ingadozott. 2020-ban a nappali balesetek részaránya hasonlóan 75,7%. 2020-ban az előző évek átlagait figyelembe véve 16,2%-kal csökkent a nappali, és 18,9%-kal csökkent az éjszakai balesetek száma.

7. TÁBLÁZAT: NAPPALI ÉS ÉJSZAKAI BALESETEK MEGOSZLÁSA (2015-2020)

Balesetek száma, aránya	2015	2016	2017	2018	2019	2020
nappal (természetes fény, korlátozott látási viszonyok)	12210	12453	12339	12675	12554	10436
éjszaka (szürkület, éjszaka)	4131	4186	4162	4095	4077	3349
nappal (természetes fény, korlátozott látási viszonyok) aránya	74,7%	74,8%	74,8%	75,6%	75,5%	75,7%
éjszaka (szürkület, éjszaka)	25,3%	25,2%	25,2%	24,4%	24,5%	24,3%

Amennyiben az elemzést csak a novemberi és decemberi hónapokra végezzük el, úgy láthatóvá válik az éjszakai kijárási korlátozás hatása. 2020-ban az előző évek átlagait figyelembe véve 24%-kal csökkent a nappali, és 29,4%-kal csökkent az éjszakai balesetek száma.

8. TÁBLÁZAT NAPPALI ÉS ÉJSZAKAI BALESETEK MEGOSZLÁSA (2015-2020 NOVEMBER, DECEMBER HÓNAPOK)

Balesetek száma, aránya	2015	2016	2017	2018	2019	2020
nappal (természetes fény, korlátozott látási viszonyok)	1467	1404	1474	1520	1368	1099
éjszaka (szürkület, éjszaka)	1167	1232	1327	1232	1271	880
nappal (természetes fény, korlátozott látási viszonyok) aránya	55,7%	53,3%	52,6%	55,2%	51,8%	55,5%
éjszaka (szürkület, éjszaka)	44,3%	46,7%	47,4%	44,8%	48,2%	44,5%

4.2.4.5. Balesetekben megsérültek korcsoportos megoszlása

A balesetben sérültek számának alakulását fontosnak tartjuk korcsoportok szerinti bontásban is vizsgálni.

9. TÁBLÁZAT KÖZÚTI BALESETBEN MEGSÉRÜLTEK ARÁNYAI KORCSOPORTONKÉNT

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0-5 évesek	1,9%	2,2%	2,0%	2,0%	2,1%	2,0%
6-14 évesek	5,2%	5,3%	5,2%	5,2%	5,5%	4,7%
15-24 évesek	17,7%	16,5%	17,1%	16,7%	16,5%	17,2%
25-49 évesek	43,6%	43,3%	42,8%	42,5%	42,4%	43,2%
50-64 évesek	18,7%	19,1%	19,3%	19,0%	18,3%	19,1%
65-79 évesek	10,6%	11,0%	10,9%	11,8%	12,4%	11,5%
80 év felett	2,4%	2,6%	2,7%	2,7%	2,8%	2,4%

A társadalom idősödésével összhangban a korábbi években jellemzően a közúti balesetben megsérült idősek (65 év feletti) részaránya is növekedett. 2020-ban ez változott, valamelyest visszaesett az idősek részaránya (2019-ben 15,2%-ról 2020-ban 13,8%-ra). Tekintve, hogy a járvány elsősorban ezt a korosztályt fenyegette, feltételezhető, hogy az idősek részvétele a közlekedésben csökkent, mely felvetést tehát a baleseti adatok is alátámasztják.

4.2.5. Egyes közlekedési mutatók alakulása

4.2.5.1. A közúti gépjármű állomány alakulása

10. TÁBLÁZAT: KÖZÚTI GÉPJÁRMŰ ÁLLOMÁNY 2010 ÉS 2020 KÖZÖTT (KSH)

Év	Személy- gépkocsi	Autóbusz	Motorkerékpár	Teher- gépkocsi	Vontató	Gépjármű összesen
2010	2 984 063	17 641	142 251	416 672	48 207	3 608 834
2011	2 967 808	17 366	147 382	415 424	50 262	3 598 242
2012	2 986 028	17 301	151 405	414 405	52 596	3 621 735
2013	3 040 732	17 569	157 178	419 031	56 089	3 690 599
2014	3 107 695	17 923	161 540	429 969	60 875	3 778 002
2015	3 196 856	18 135	162 828	444 080	64 442	3 886 341
2016	3 313 206	18 482	162 148	460 845	68 117	4 022 798
2017	3 471 997	18 705	167 413	481 017	72 579	4 211 711
2018	3 641 823	19 134	176 070	503 951	76 870	4 417 848
2019	3 812 013	19 454	185 943	528 609	79 379	4 625 398
2020	3 920 799	16 979	194 594	542 848	81 317	4 756 537
Változás	+31,4%	-3,7%	+36,8%	+30,3%	+68,7%	+31,8%

Hazánkban az elmúlt évtizedben a gépjárműpark alakulásában lendületes fejlődés következett be. A KSH adatai alapján 2020. december 31-én a nyilvántartott közúti gépjárművek száma 4 756 537 db volt, mely 31,8%-kal meghaladta a 2010. évi értéket (3 608 834 db). Megfigyelhető, hogy az évtizedforduló óta – egyetlen kivétellel – valamennyi gépjármű-kategória esetében jelentős, 30%-ot meghaladó mértékű növekedés történt. Darabszám tekintetében a legnagyobb mértékű változás a személygépkocsiknál (csaknem egymillió darabbal több!), százalékos arányban kifejezve pedig a vontatóknál (+68,7%), majd a motorkerépkároknál (+36,8%) mutatható ki. A vontatók és a tehergépkocsik számában tapasztalható növekedés egyértelműen a közúti árufuvarozás további térnyerésére utal.

Az autóbuszok száma ugyanakkor 3,7%-kal csökkent, mely minden bizonnyal összefüggésben áll a Covid-19 járvánnyal. Tavaly ugyanis a koronavírus és a kapcsolódó korlátozások miatt jelentősen kevesebben közlekedtek tömegközlekedési eszközökkel, ennek következtében számos autóbuszos cég és vállalkozás komoly deficitel küszködött. A feltételezést alátámasztja, hogy a táblázat alapján 2012-től 2019-ig minden egyes évben folyamatosan bővült az autóbusz-állomány, amíg elérte a tavalyelőtti 19 454-es darabszámot. Az utóbbi egy évben azonban, 2020 végére a nyilvántartott autóbuszok száma 16 979-re esett vissza, ami egyetlen év alatt csaknem 13%-os állománycsökkenést jelent.

11. TÁBLÁZAT: KÖZÚTI GÉPJÁRMŰVEK ÁTLAGOS ÉLETKORA ÉVBEN MEGHATÁROZVA 2010-BEN ÉS 2020-BAN (KSH)

Közúti gépjárművek	2010	2020
Motorkerékpár	16,1	19,7
Személygépjármű	11,3	14,7
Autóbusz	13,4	13,2
Tehergépkocsi	12,7	13,4
Vontató	8,02	9,5
Közúti gépjárművek összesen:	11,4	14,7

A hazai gépjárműpark növekedése ugyanakkor nem járt együtt a járművek átlagos életkorának csökkenésével. Erre példa, hogy a személygépkocsi-állomány átlagos életkora a 2010. évi 11,3 évről 2020 végére 14,7 évre emelkedett. Az életkor növekedés mindvégig folyamatos volt.

12. TÁBLÁZAT: A SZEMÉLYGÉPKOCSI-ÁLLOMÁNY ÁTLAGOS KORA (2010-2020)

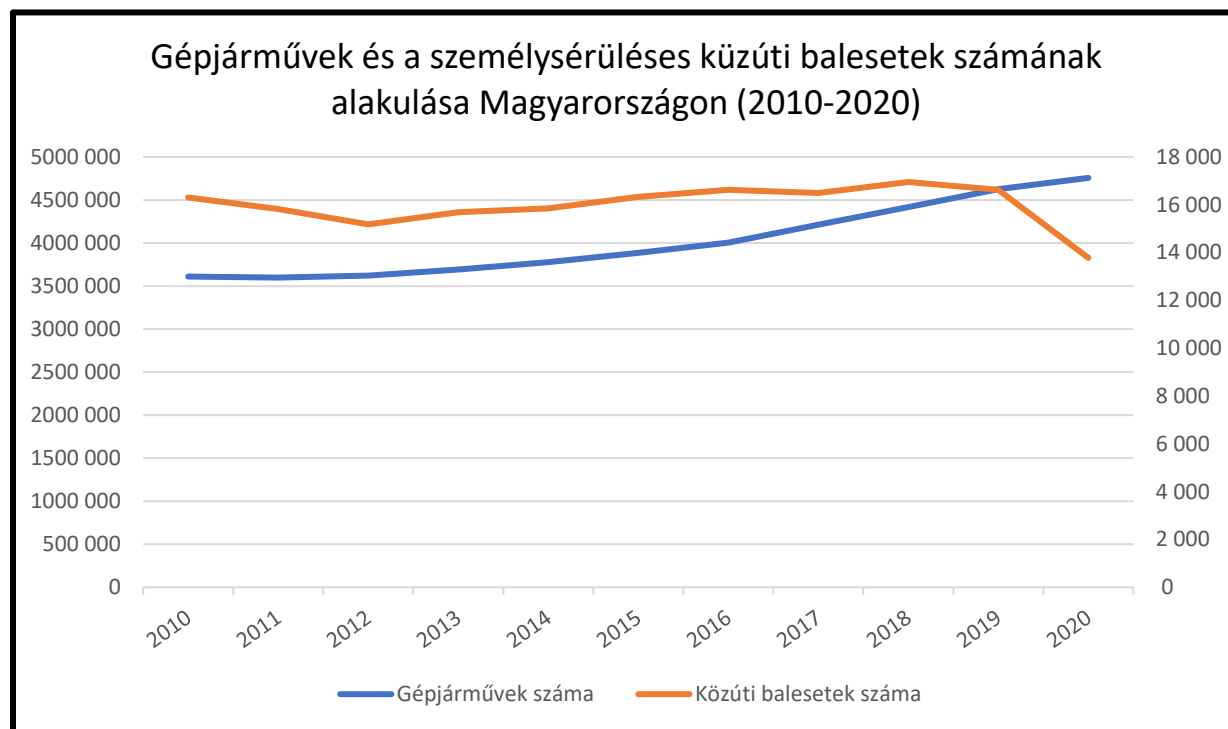
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
11,3	11,9	12,5	13,0	13,4	13,7	13,9	14,1	14,2	14,4	14,7

Az öregedés folyamata azt jelzi, hogy az elmúlt időszakban az autójukat lecserélni vágyók többsége nem az új típusok mellett döntött, így hazánkban a használt járművek piaca továbbra is reneszánszát éli.

Tekintettel a hazai közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi érdekekre, a gépjármű-állomány további öregedését célzott intézkedésekkel szükséges megállítani, **emellett a közúti gépjárművek műszaki vizsgáztatási előírásainak szigorításával emelni kell a jelenlegi gépjárműállomány műszaki biztonsági színvonalát** és támogatni kell a nagyobb üzemi biztonságot és védettséget nyújtó, alacsonyabb károsanyag-kibocsátási értékekkel rendelkező gépjárművek kereskedelmét.

4.2.5.2. A közúti gépjármű állomány és a balesetek, valamint a halálozások alakulásának összehasonlítása

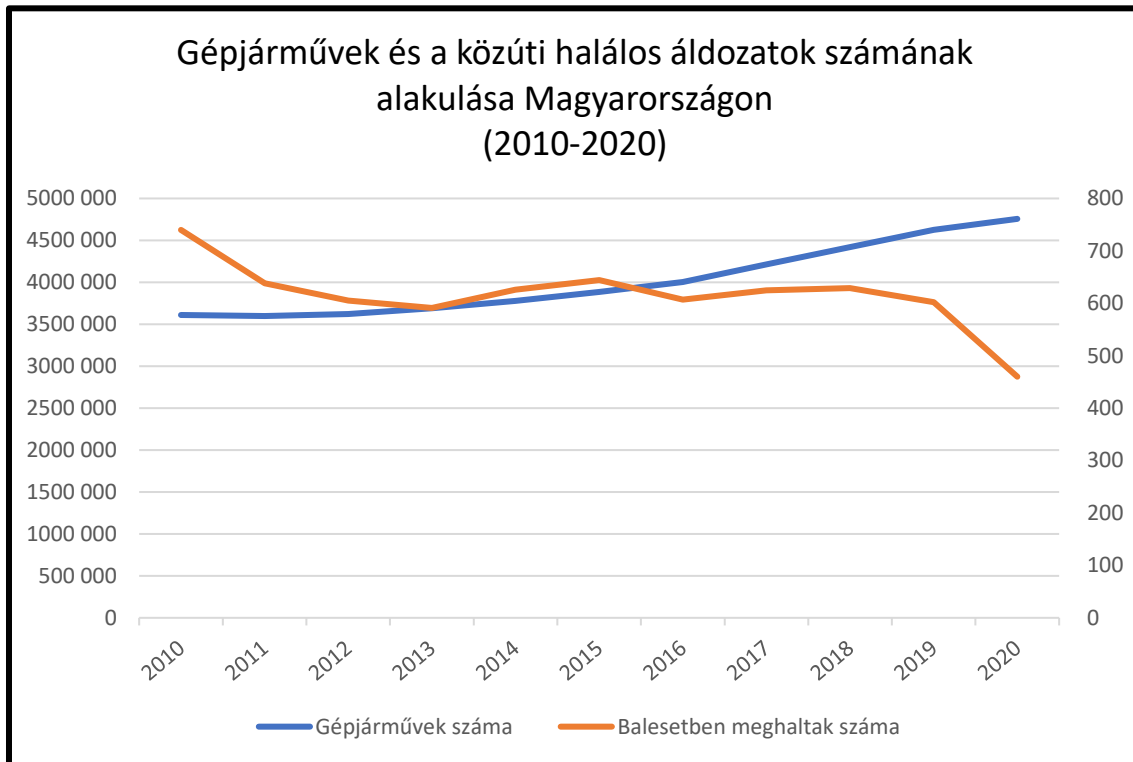
A gépjárműpark fejlődése nem eredményezi természetesen a közúti balesetek, valamint a balesetben meghalt személyek számának növekedését. Erre a markáns példát első ízben a 90-es évek adatai szolgáltatták, amikor a közúti gépjárműpark csaknem 20%-os bővülése ellenére a közúti halálozások száma több mint a felével csökkent *(az azt megelőző évtizedekben a gépjárművek és az áldozatok száma egyaránt növekedett)*.



14. ÁBRA: GÉPJÁRMŰVEK ÉS A SZEMÉLYSÉRÜLÉSEL KÜZÚTI BALESETEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON (2010-2020)

Az ábrán bemutatottak szerint, amíg 2010 és 2020 között a gépjárművek száma jelentősen nőtt (+31,8%), addig a személysérüléssel küzúti balesetek száma bizonyos években csökkent, a kedvezőtlenebb időszakokban pedig a járműállományban történt növekedésnél lassabban emelkedett

(összességében a 11 év alatt 37,8%-kal csökkent). A halálos áldozatok számát tekintve ettől még kedvezőbb a kép.



15. ÁBRA: GÉPJÁRMŰVEK ÉS A KÖZÚTI HALÁLOS ÁLDOZATOK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA MAGYARORSZÁGON

Látható, hogy a két görbe az évek során teljesen eltérően, szinte egymástól függetlenül alakult. Amíg a hazánkban nyilvántartott gépjárművek száma az előző évtizedben – az első év, azaz 2011 kivételével – folyamatosan nőtt, addig a közúti balesetben meghalt személyek számának alakulása egyértelmű csökkenést mutat, az időközbeni hullámzó teljesítmény, és a 2014-2018 évek közötti kedvezőtlenebb adatok ellenére.

4.2.5.3. Közúti áruszállítás alakulása

A szállítási ágazat teljesítményét leginkább meghatározó közúti áruszállítás teljesítményei 2010 és 2017 között kedvezően alakultak, azt követően ugyanakkor negatív trend, folyamatos teljesítménycsökkenés figyelhető meg, mely 2020-ban jelentősen felgyorsult. Ez a folyamat a nemzetközi forgalomban jóval markánsabb volt. A szállítók – az EU szigorodó szabályozása és a járvány miatti gazdasági hatások következtében – az elmúlt 14 év legalacsonyabb teljesítményét realizálták ebben a relációban. A 2010 és 2020. között mért teljesítmény a nemzetközi közúti áruszállítás terén összességében ugyanakkor kedvező képet mutat.

13. TÁBLÁZAT: A NEMZETKÖZI KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS TELJESÍTMÉNYEI 2010. ÉS 2020 KÖZÖTT (KSH)

Nemzetközi közúti áruszállítás	2010	2017	2020	Változás (%) 2010-2020
Szállított áruk tömege (ezer tonna)	28 622	41 211	31 492	10,0%
Árutonna km (millió)	22 435	27 531	19 226	15,2%

Részben eltérő a helyzet a belföldi közúti áruszállításban, ahol az árutonna kilométerben mért teljesítmény tíz év alatt 15,2%-kal nőtt (ezen a területen 2019-ig folyamatos növekedés történt, majd 2020-ban visszaesés következett be).

14. TÁBLÁZAT: A BELFÖLDI KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS TELJESÍTMÉNYEI 2010. ÉS 2020. KÖZÖTT (KSH)

Belföldi közúti áruszállítás	2010	2017	2020	Változás (%) 2010-2020
Szállított áruk tömege (ezer tonna)	171 226	147 048	156 627	-8,5%
Árutonna km (millió)	11 285	12 156	12 998	15,2%

Ezzel szemben a szállított áruk tömege a vizsgált időszakban 8,5%-kal csökkent (a folyamatot hullámzó teljesítmény, valamint a 2020. évi csökkenés jellemezte).

4.2.6.A közlekedésbiztonsági helyzet javulásához kapcsolódó nemzetgazdasági hatások számszerűsítése

A személysérülések közúti balesetek a társadalmi hatásokon túl nemzetgazdasági veszteséget is jelentenek az állam számára. A gazdasági veszteségérték meghatározása számos költségtényező (pl. orvosi költségek, termelés kiesés, adminisztratív költségek, emberi veszteségek stb.) figyelembevételével történik.

A közúti baleseti sérültekhez kapcsolódó veszteségértékek legutóbbi értékét hazánkra vonatkozóan a Közlekedéstudományi Intézet Közlekedésbiztonsági Kutatóközpontja határozta meg. A 2017-es adatokon alapuló számítások szerint:

- a halálos áldozat statisztikai veszteségértéke: 273 264 044 Ft/áldozat
- a súlyos sérülés statisztikai veszteségértéke: 66 364 125 Ft/sérült
- a könnyű sérülés statisztikai veszteségértéke: 5 954 611 Ft/sérült

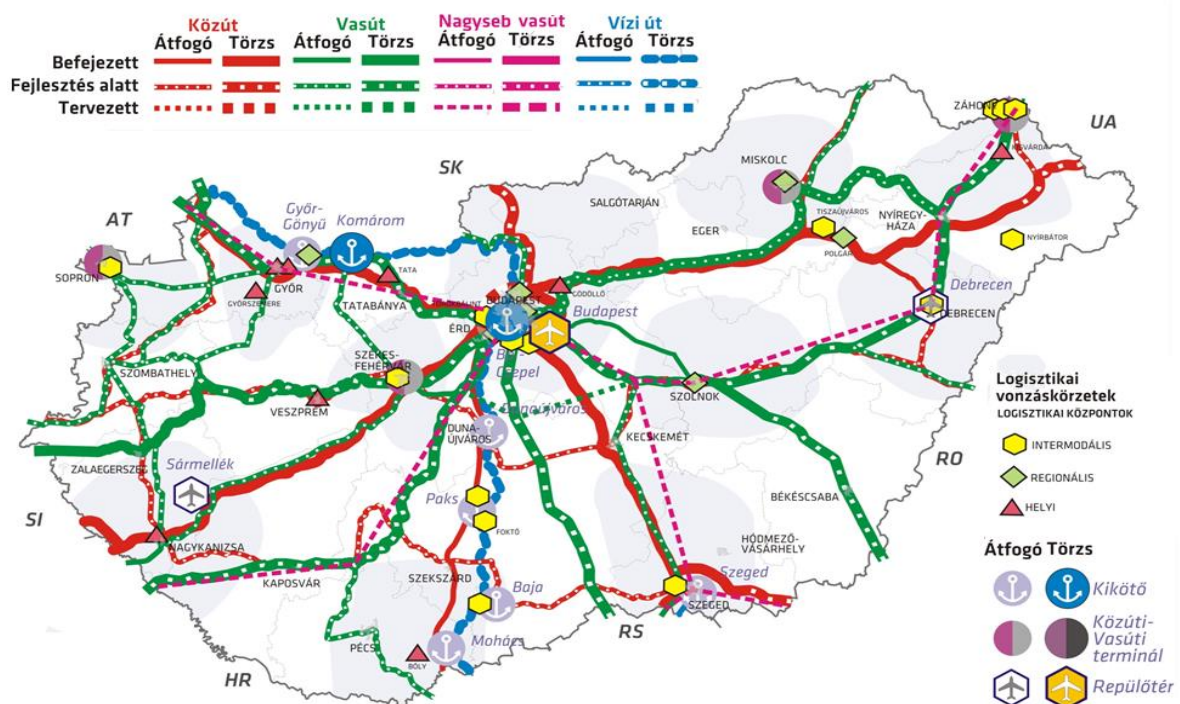
Fenti számok alapján a 2020-as év kedvező közlekedésbiztonsági adatai révén az elkerült nemzetgazdasági veszteség értéke a következő mértékű:

- 2019-hez képest a halálos áldozatok száma 142 fővel csökkent, mely hozzávetőleg 38,8 milliárd Ft nemzetgazdasági veszteség elkerülését jelentette;
- 2019-hez képest a súlyosan sérültek száma 827 fővel csökkent, mely körülbelül 54,9 milliárd Ft nemzetgazdasági veszteség elkerülését jelentette;
- 2019-hez képest a könnyen sérültek száma 3053 fővel csökkent, mely további kb. 18,2 milliárd Ft nemzetgazdasági veszteség elkerülését jelentette.

A sérülési kimenetek összegzése alapján 2019-hez képest a 2020. év alacsonyabb baleseti sérültszámai összesen kb. 111,9 milliárd Ft nemzetgazdasági veszteség elkerülését jelentették.

4.2.7. Intelligens közlekedési rendszerek

Magyarország nemzetközi közlekedési szempontból kulcsfontossággal bír. A hazánkon átívelő 3 TEN T törzshálózati folyosó nem csak minőségi és fejlesztési elvárásokat, de jelentős gazdasági potenciált is jelent a járműipartól, a mezőgazdaságon, logisztikán át a nehézipar területéig. A hazai közlekedési rendszerek, összközlekedési, de még közlekedési alágazatonként is rendkívül diverzifikált rendszereket alkotnak. Sok esetben területi, szolgáltató és szolgáltatás típusonként, vagy akár eszköz és alapinfrastruktúrát tekintve is jelentős eltérések és sajátosságok tapasztalhatóak. Ennek a sokszínű közlekedési környezetnek is az eredménye, hogy az egyes rendszerek nehézkesen átjárhatóak és ezért a napjainkban már ITS szolgáltatási alapelvárásnak is tekinthető integrált szolgáltatási környezet megvalósítása is jelentős akadályokba ütközik. Annak ellenére, hogy Magyarország nemzetközi közlekedési szempontból központi helyen fekszik, illetve a közlekedés fejlesztése és az innováció is kiemelt prioritással bír hazánkban, nem született meg egy egységes és követendő intelligens közlekedés fejlesztési koncepció és stratégia.



TEN-T átfogó és törzshálózat, logisztikai központok
(forrás: KTI, Európai Bizottság, MLSZKSZ)

16. ÁBRA: TEN-T ÁTFOGÓ ÉS TÖRZSHÁLÓZAT, LOGISZTIKAI KÖZPONTOK (FORRÁS. KTI, EURÓPAI BIZOTTSÁG, MLSZKSZ)

A hazai ITS fejlesztések eleinte túlnyomórészt a közúti infokommunikációs technológiákra és a kapcsolódó adatszolgáltatásra irányultak (HU-GO, UTIFORM, KARESZ, ESR, stb). Az utóbbi években ugyanakkor jelentős fellendülés tapasztalható a következő ITS területeken: közösségi közlekedési információs rendszerek, forgalmi menedzsment rendszerek, különböző járműfejlesztések, autonóm közlekedés, multimodalitás, közlekedésbiztonság, valamint integrált ITS rendszerek fejlesztése.

Az intelligens közlekedési rendszereket vizsgálva globálisan elmondható, hogy aktuálisan a fejlesztések több fő témakör köré összpontosulnak: az **összekapcsolt és önvezető járműtechnológiák** és az azt kiszolgáló **intelligens infrastruktúra fejlesztések** (ideértve az e-mobilitást és a Smart Grid rendszereket is), illetve a **mobilitás, mint az összekapcsolt módok közötti – szabadon és hatékonyan átjárható – szolgáltatás** kialakítását és rendszerlemeinek fejlesztését támogató koncepciók (melyek bár jelentős részben a **közösségi közlekedés** fejlesztését jelentik, de ide tartozik azok összekapcsolása és

optimalizálása az egyéni közlekedési módokkal). Illetve más oldalról megközelítve, az utazóra, mint felhasználóra fókuszáló és a humán összetevők kiváltására irányuló fejlesztések (automatizálás).

Az intelligens közlekedési rendszerek jelentős mértékben hozzájárulhatnak az alapvető közlekedéspolitikai célkitűzések megvalósításához. A közlekedési szektor jelenleg komoly kihívásokkal néz szembe (urbanizáció, közlekedési igények folyamatos változása, klímaváltozás, stb). Az ERTICO (ITS Europe – európai ITS szervezet) a „Vision 2030” című dokumentumával jól összefoglalja és kijelöli a jövő közlekedésével kapcsolatban támasztott elvárásokat és a fejlődés irányait.

A jövő közlekedésének főbb jellemzői:

- Az infrastruktúra közös használata
- „Tiszta” és fenntartható járművek
- Nagy kiterjedésű és biztonságosabb automatizálás és összekapcsolhatóság
- Precízebb és gyorsabb helymeghatározási szolgáltatások
- Az adatáramlás jobb felhasználása
- Az új technológiák szélesebb elterjedése

A jelenlegi konvencionális közlekedési rendszerek nem képesek a manapság elvárható magas színvonalú közlekedési igény kielégítést megvalósítani. Alapvető problémaként jelentkezik a közlekedési áramlatok alulszervezettsége, alacsony (költség) hatékonysága, és a környezetterhelés is. A fővárosban az egyéni- és közösségi közlekedési módok közötti megosztás (modal-split), bár jelenleg EU szinten hazánk élenjáró (~60% a közösségi közlekedés javára), a személygépjárművek használatának részaránya folyamatosan növekvő trendet mutat. Ez amellet, hogy ellentétes a közösségi közlekedési célkitűzésekkel, a megfelelő ITS, forgalmi menedzsment eszközökkel és közlekedési szolgáltatásokkal ellensúlyozható lenne.

ITS oldalról a közlekedés legszerteágazóbb területe a forgalomirányítás kérdése. Az integrált (térben és közlekedési alágazatokat tekintve is), minden módot magában foglaló forgalomirányítás bár még utópisztikusan hangzik, mindenképp törekedni kell a mielőbbi megvalósítására, és azt egy elérhető időhorizontra kell helyezni. Leszűkítve a területet, csak az országos közutakon üzemelő **forgalomirányító berendezések** tekintetében továbbá elmondható, hogy a hazánkban kezelt eszközök (nagyjából 2500 darab vezérlő) túlnyomó része korszerű technológiájú és megfelelő jelzőlámpa-programokkal üzemel. Emellett az elavult gépek cseréje folyamatban van. A vidéki települések által kezelt forgalomirányító berendezések (nagyjából 500 berendezés) jelentős része azonban kiöregedett (egy-egy városokban előfordul 20-30 éves eszköz is). A régebbi generációs gépekre a bennük futó jelzőlámpa-programok elavultsága is jellemző (miközben erre nagy szükség lenne a forgalmi körülmények jelentős változása okán).

A járműérzékelés tekintetében a forgalomirányítás, forgalom nyomon követése, a monitoring, adat és információgyűjtő tevékenységek (forgalomnagyság, sebesség, tengelysúly, járműkategória, útdíj-rendszerek esetén járműazonosítás) céljaira használt technológiák fejlődése is nagymértékben tapasztalható. A klasszikus induktív hurokdetektorok mellett egyre gyakoribbak az egyéb szenzortechnológiák. Az induktív hurkok helyett ma már jellemzően a mágnes-detektorok alkalmazása preferált (mivel az útpálya romlását jobban viseli), de az elektromágneses elven működő különböző (pl. lézer, infravörös fény, radar) érzékelők, ill. a kamerás képfeldolgozáson alapú technológiák alkalmazása is jellemző. Nagy általánosságban elmondható, hogy amíg a közvetlen forgalomirányítási célú érzékelők leginkább hurok- vagy mágnes-detektorok, addig a statisztikai vagy egyéb célra használt érzékelők típusa jellemzően változatosabb.

A járműérzékelők szerepe óriási a különböző irányító vagy tájékoztató funkciót ellátó ITS rendszerekben. Adaptív, hálózati forgalomirányítás csak nagyszámú és megbízható detektor mérései alapján üzemeltethető. Hasonlóképpen, az utazók forgalmi állapotokról való tájékoztatásának minősége nagyban függ az alkalmazott mérőeszközök számától. Az új érzékelők kiépítése felgyorsult

az elmúlt évtizedben, ezzel együtt a régebben telepített detektorok nagy aránya üzemképtelen (ez leginkább a hurokdetektorokat érinti, amelyek kisebb nyomvályúsodás esetén is könnyen elszakadhatnak). Általánosságban elmondható, hogy hazánkban a korszerű megoldások még csak szigetszerűen léteznek, és a közúti mérőrendszerek mennyisége sem elegendő a korszerű ITS technológiák széles körű és hatékony alkalmazásához a közúti automatika területén.

A jelzőlámpás irányítás mellett a Változtatható Jelzéseképű Táblák (VJT) szerepe is jelentős, mivel a VJT-k az utastájékoztatáson túl lehetővé teszik a közúti forgalom befolyásolását, direkt vagy indirekt irányítását. A magyarországi autópályák korszerű és kiterjedt VJT hálózattal bírnak. A berendezések alkalmazása jelenleg ugyanakkor kizárólag az utastájékoztatásra (útviszonyok, baleset, útépítés, stb.) korlátozódik. A VJT-k hatékonyabb felhasználásának egy élen járó példája a közelmúltban kiépült rendszer Budapesten, amely a főváros 16 pontján („hálózati ütőereken”) tájékoztatja az utazókat a rendszámfelismerő kamerákból számított adatok alapján. Ebben a rendszerben az autósok a jellemző célpontok (P+R, Duna hidak, belvárosi területek) aktuális elérési idejét olvashatják le a dinamikus információs táblákon, vagy a monitorozott helyettesítő útvonalak utazási idejéről tájékozódnak.

Az intelligens közlekedési rendszerek egyik innovatív és jelentős fejlesztési potenciállal bíró szegmensét jelentik az **önvezető és automatizált mobilitási rendszerek**. Az autonóm közlekedés és annak fejlesztése, integrálása a közlekedési rendszereinkbe mind közlekedésbiztonsági, fenntarthatósági és szolgáltatási színvonal tekintetében jelentős növekedést hozhat. Az önvezető és hálózatba kapcsolt mobilitást így célszerűen komplex, rugalmasan alkalmazkodó, elemeit tekintve kölcsönösen átjárható és hozzáférhető, bővíthető keretek között kell megvalósítani, egy önvezető intelligensközlekedési ökoszisztéma formájában. Az önvezető mobilitás tekintetében fontos szem előtt tartani, hogy az ne csak a járműiparra és annak kiszolgálására fókuszáljon, hanem kellő súllyal jelenjen meg benne minden mobilitási szegmens, ideértve az infrastruktúrát, a közösségi közlekedést, áru- és teherszállítást, valamint multimodalitás témaköreit

Budapesten és a legtöbb nagyobb városban a közösségi közlekedés korszerű – flottamenedzsment rendszert is magába foglaló – központi forgalomirányítással működik. Ezen közösségi irányító rendszerek ugyanakkor nincsenek közvetlen kapcsolatban a közúti forgalomirányító rendszerekkel. A két rendszer jellemzően csak a csomóponti előnybiztosítás érdekében működik együtt: azaz a közforgalmú jármű „zöld útjának” biztosítása a cél. Ez a korlátozott együttműködés további fejlesztési igényeket támaszt az integrált és hatékony mobilitás megvalósítása érdekében.

A közúti forgalomirányítás egy fontos és nagy hangsúlyú területe a parkolásirányítás, ez ma Magyarországon csak nagyon korlátozottan lelhető fel. A nagyobb bevásárló központok parkolói és a P+R parkolók egy része ugyan nyújt információt az aktuális foglaltságról, de csak a parkoló közvetlen közelében. A parkolási információk jellemzően nem elérhetőek publikus webes felületeken vagy ITS rendszerekben, illetve a mobil applikációk szerepe és elterjedése is további lehetőségeket tartogat a parkolásirányítás területén.

Általános hazai probléma továbbá, hogy a közúti forgalomirányítás adatainak kicsatolási lehetősége hiányzik. Egyrészt a jelenlegi távfelügyeleti és forgalomirányító rendszerek technológiai szempontból nincsenek felkészítve az adatok megfelelő interfészen keresztüli továbbításra. Másrészt a tulajdonos (állam/önkormányzat) felől sincs a közútkezelők felé ilyen igény megfogalmazva. A kialakult helyzet orvoslására egy **egységes jogi környezet megalkotása** indokolt. Néhány kezdeti követendő példa ugyanakkor már van az országban, amelyek előremutatóak lehetnek a jövőre nézve. A koncessziós autópálya-kezelők, a MK Útinform osztálya és a Budapest Közút Zrt. is a honlapjain keresztül oszt meg – forgalomtechnikai üzemeltetési tevékenységéből származó – valós idejű információkat, melyek alkalmasak a közlekedők útvonalválasztásának támogatására. Mindamelllett a különböző adatok automatizált integrált külső rendszerekben történő kezelésére nincs jelenleg jól működő technológia.

A közlekedési módválasztás (modal-split) és a módválasztás pozitív befolyásolása a módok közötti átteleléssel (modal-shift) szintén kardinális kérdéskör a közlekedésben. Az innovatív gazdasági

modellek, a magas színvonalú szolgáltatások és összességében egy hatékony és felhasználóbarát ITS szolgáltatási csomag alkalmazása mind pozitív irányban befolyásolja a mobilitás ezen területeit is.

Összefoglalva az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások fő céljai a közlekedésbiztonság növelése, közlekedési hálózat forgalmi hatékonyságának növelése, üzemeltetés hatékonyságának növelése, környezetvédelem: környezet- és zajszennyezés csökkentése, és az utazási komfort és szolgáltatási színvonal növelése.

5. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025

5.1. Vízió és jövőkép

Az EU stratégiai dokumentumaiban megfogalmazott célok és javaslatok alapján került meghatározásra a hazai stratégiai dokumentum jövőképe is: a **„Vision Zero” elve alapján 2050-re közel nullára csökkenjen a közúti halálozások, illetve a súlyos sérültek száma is.** Az időközi cél a súlyosan sérültek és a közúti halálozások számának felére csökkentése 2030-ig a 2020-as adatokhoz képest.

Fontos beépíteni a **„Biztonságos Rendszer” szemléletet** is a hazai közlekedési stratégiákba, és alkalmazni azt a hazai közlekedési rendszerekben. A gépjárművek jobb felépítése, a fejlettebb közúti infrastruktúra, valamint az alacsonyabb sebesség például mind hozzájárulhat a balesetek hatásának csökkentéséhez.

Tekintettel arra, hogy a balesetek több mint 95%-át az emberi tényező okozza, így a fő pillérekben belüli intézkedési területek **elsődlegesen az emberi tényező közúti balesetek kialakulásában betöltött szerepének enyhítését célozzák.**

A közlekedéspolitika célkitűzései és a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló intézkedési területek között megjelennek rövidtávon bevezethető javaslatok, amelyek esetenként jogszabáymódosítás(oka)t is igényelnek, illetve olyan hosszútávú javaslatok is, amelyek többéves tevékenység során fejtik ki hatásukat. A közlekedés biztonságát szolgáló intézkedések társadalmi elfogadottságának erősítése, az együttműködés fontosságának tudatosítása kiemelt feladat. A biztonságos közlekedés nem megvalósítható csupán kormányzati eszközökkel, a hatóságok (közlekedési hatóság, közlekedésrendészet és a közlekedésigazgatás) eszköztára nem mindenható, **széleskörű társadalmi összefogásra és együttműködésre** van szükség.

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politika az Európai Unió és a tagállamok **közös hatáskörébe** tartozik. Az Európai Unió a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikáját tízéves időszakokra alakítja ki. A **2021–2030 közötti időszakra** vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretét az Európai Bizottság a **„biztonságos rendszerre” vonatkozó megközelítésre** alapozza. Ennek megfelelően szükséges Magyarország 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseit stratégiai szintű dokumentumban rögzíteni.

Fentiek alapján Magyarország 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági célkitűzései teljesítéséhez célszerű és **szükséges a kormányzati szintű, többlet pénzügyi források biztosítása** annak érdekében, hogy társadalmi szinten is érezhető módon javuljon tovább a közúton közlekedők ismeretszintje, **szabálykövetési hajlandósága**, a biztonságos közlekedés alapvető normáinak **társadalmi szintű további kiterjesztése**, elfogadottságának növelése.

Az **elkövetkezendő évek közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramjának** és az az alapján kidolgozott közúti közlekedésbiztonsági intézkedési terveknek

- a) a közúti közlekedésben résztvevők és közúthasználók **oktatásának és tájékoztatásának** javítására,
- b) a közúti közlekedésbiztonság növelését és erősítését biztosító **szabályozási környezet** kialakítására,
- c) a közlekedési **szabályok fokozott érvényesítésére és ellenőrzésére**,
- d) kooperatív, **intelligens közlekedési rendszerek és technológiák**, illetve az összekapcsolt és automatizált járművek alkalmazásának előtérbe helyezésére

kell épülnie.

A közúti közlekedési ellenőrzések hatékonyságának fejlesztése jelentő mértékben járul hozzá a közúti közlekedés biztonsági szintjének és a tisztességes piaci magatartás erősítésének fokozásához. A közúti ellenőrzések hatékonyságának fokozása a magyar és külföldi honosságú közlekedők

vonatkozásában egyaránt a szabálykövetés és annak elfogadottságának és kikényszerítésének társadalmi szinten is támogatott és hatékony eszköze lehet.

Magyarország jelentős versenyelőnye az európai és a nemzetközi versenypiacon aktívan működő, zalaegerszegi központú – kormányzati és egyetemi együttműködés keretében megvalósított és támogatott – kutatás-fejlesztési és innovációs **járműipari tesztpálya és tudásközpont**. Fontos eredmény a járműipar korszerű fejlesztése szempontjából, a **kormányzati és innovációs támogatási környezet kiterjesztése**.

A közlekedésbiztonság növelésében a jövőben kiemelkedő szerepe lesz a kooperatív, **intelligens közlekedési rendszerek és technológiák**, illetve az összekapcsolt és automatizált járművek alkalmazásának előtérbe helyezésének, így a következő években is megfelelő hangsúlyt kell fektetni a jövő mobilitásában érintett állami, iparvállalati, oktatási és kutatás-fejlesztési szereplők munkájának összehangolására, amelyet – a Közlekedéstudományi Intézet keretei között működő – Mobilitás Platform az elmúlt években elkezdett. Ezen, a hálózatba kapcsolt és automatizált, valamint az elektromos hajtású járművek, illetve azon túlmutatóan az intelligens közlekedési rendszerek **társadalmi, gazdasági, kutatási, oktatási és jogszabályi kapcsolódásainak dimenzióit támogató** szakmai, partneri, szakértői együttműködés kiemelt **célja a közlekedés biztonságának folyamatos javítása**, valamint a fenntartható fejlődés biztosítása.

A biztonságos közlekedés fejlesztése tekintetében, mind az Európában forgalmazott járművek tekintetében, mind a közlekedésbiztonsági, mind pedig technológiai oldalról javasolt az átfogó proaktív cselekvési tervek kidolgozása és folyamatos frissítése tekintetében, lépést tartva a világ digitális és közlekedés fejlesztési trendjeivel és az innovációval szükséges a fejlesztési irányok összehangolása. Mindemellett elengedhetetlenül fontos egy biztonságos, modern és magas minőségű fizikai és digitális infrastruktúra megteremtése is, mely elengedhetetlen alapeleme a további mobilitásfejlesztésnek.

5.2. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram prioritásai

Magyarországon a közúti közlekedésbiztonság szintje nem éri el az uniós átlagot. Ezért kifejezett közpolitikai cél a közúti közlekedésbiztonság javítása és **legfeljebb ötéves távlatban az uniós átlag elérése** (a halálos áldozatok számának egymillió lakosra vetített arányát tekintve). Az elmúlt időszakban hazánk jelentős eredményeket ért el a közlekedésbiztonság fejlesztése terén. Ugyanakkor látható, hogy az eddigi erőfeszítések önmagukban nem elégségesek, ezért összehangolt intézkedésekre van szükség. A közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenység stratégiai céljai a Kormány által is aláírt Vallettai Nyilatkozat, és a 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret alapján:

- különös erőfeszítéseket kell tenni az olyan országokban, így köztük Magyarországon is, ahol a közúti közlekedésbiztonsági szint nem éri el az uniós átlagot, ennek keretében **csökkenteni kell a halálos áldozatok, illetve külön a súlyosan megsérültek számát (2030-ig 50%-os csökkenés realizálásával),**
- a megfelelő források biztosításával és hatékony kihasználásával **csökkenteni kell a baleseti veszteségértéket**, mivel a halálos, illetve a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek folyamatosan magas száma a nemzetgazdaság számára elfogadhatatlan költségekkel jár és jelentős társadalmi problémát okoz,
- **a közlekedők biztonság tudatosságát növelni szükséges még hatékonyabb oktatással, képzéssel, széles társadalmi kört elérő kampányokkal,**
- törekedni kell az **egészségesebb közlekedési környezet kialakítására** az éghajlati kihívások leküzdésével,
- **megfelelő szintű finanszírozást** kell biztosítani a jövőben a közúti közlekedés biztonságával foglalkozó szakpolitikák, programok és kutatások számára.

A közúti közlekedési balesetek megelőzése érdekében új szakasznak kell elkezdődnie, részben új módszerekkel, a korábbiakhoz képest lényegesen hatékonyabban. Ehhez szükséges a jelenlegi intézkedések átgondolása, korszerűsítése, a feladatok és felelősségek kijelölése, az eredményesebb megelőzéshez szükséges költségek kiszámítása és elkülönítése, nem utolsósorban pedig a határozott politikai szándék megerősítése.

5.3. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram stratégiai célja

Magyarország a tudásalapú és a technológiai innovációra épülő megoldások alkalmazásával aktívan kíván tenni a hazai közlekedésbiztonság javításáért, a súlyos vagy halálos közlekedési balesetek számának radikális csökkentéséért.

Összhangban a kormányzati törekvésekkel, a közúti közlekedésbiztonsági stratégiai program általános célja a magyarországi közúti közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások biztonságosabbá tétele érdekében, a programidőszakra vonatkozó szakfeladatok meghatározása, a közlekedési hatósági és közlekedésrendészeti állami feladatok összehangolása.

A tevékenység jogszabályi alapját a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet teremti meg. A Kormányrendeletben meghatározott feladatok végrehajtása, és végrehajthatása a közlekedésért, valamint a közlekedésrendészetért felelős miniszterek együttes feladata. A közlekedési hatósági, valamint a közlekedésrendészeti feladatok végrehajtásáért felelős szervezetek konstruktív, szakmai együttműködése az elmúlt években megteremtette annak az alapjait, hogy a közlekedés biztonságának fejlesztésére vonatkozó társadalmi igény hatékonyan fejleszthető és megvalósítható legyen.

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politika az Európai Unió és a tagállamok **közös hatáskörébe** tartozik. Az Európai Unió a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikáját tízéves időszakokra alakítja ki. A **2021–2030 közötti időszakra** vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretét az Európai Bizottság a **„biztonságos rendszerre” vonatkozó megközelítésre** alapozza. Ennek megfelelően szükséges Magyarország 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti **közlekedésbiztonsági célkitűzéseit stratégiai szintű dokumentumban rögzíteni.**

Társadalmi és kormányzati szempontból Magyarország elvitathatatlan érdeme az elmúlt évek közbiztonsági helyzetének kiemelkedő szintű javulása és ezen belül a közlekedésbiztonság helyzetének jelentős fejlődése.

A biztonságos, fenntartható és zavartalan közlekedés, a közlekedési szabályok betartása és betartatása alapvető társadalmi és gazdasági érdek. A hatékony és elérhető közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások jelentős hatással bírnak a mindennapi életminőségünkre.

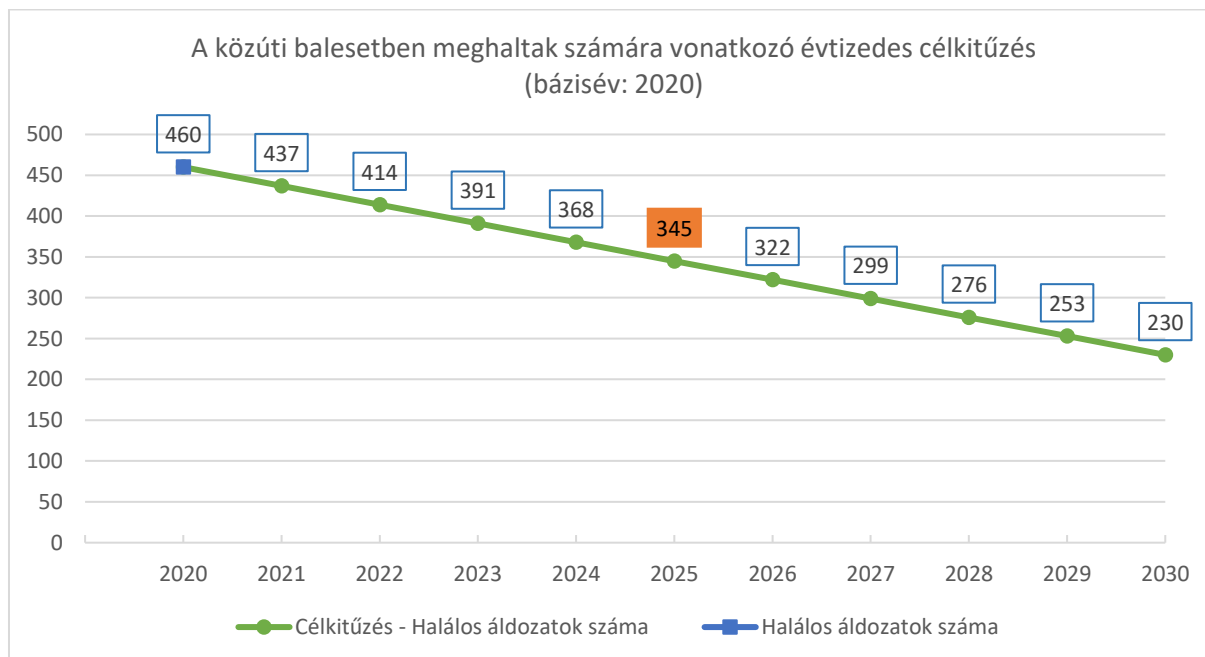
A stratégiai program átfogó céljai:

- a halálos balesetek és súlyos sérülések számának folyamatos csökkentése,
- az emberi élet elsődlegessége, a „Vision Zero” szemlélet, mint etikai állásfoglalás részeként a közúti közlekedésben a halálos és súlyos sérülések elutasítása,
- a hazai közúti közlekedésbiztonsági helyzet javításával, az európai átlag elérése az általános közúti közlekedésbiztonsági mutatók alapján képzett rangsorok tekintetében.

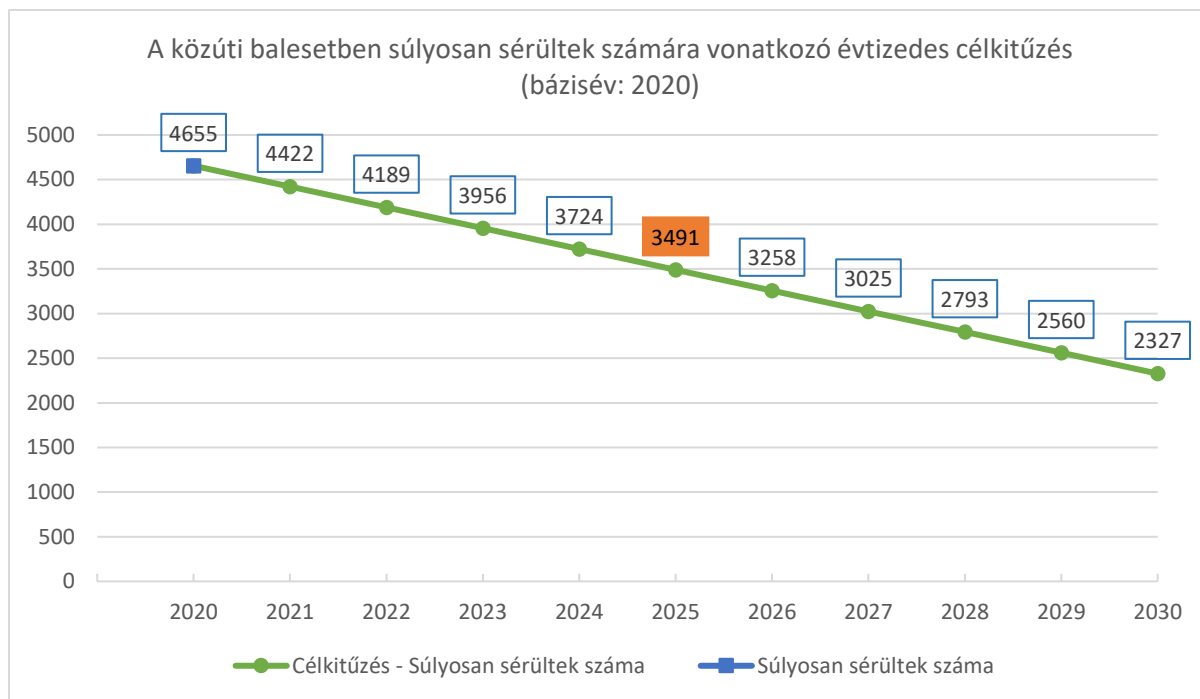
„Vision Zero” alapelvek	
Etikai alapelv	Az emberi élet a legfontosabb érték, a közúti közlekedési balesetek nem vezethetnek halálos vagy súlyos egészségkárosodáshoz, és ez az innovatív közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások fejlesztésének elsődleges prioritása.
Felelősségi alapelv	A közúti közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások biztonsága egyaránt használói, szabályozói, üzemeltetési és ellenőrzési felelősség.
Biztonsági alapelv	A közlekedő ember képességei, adottságai és készségei figyelembevételével kell a közúti közlekedési rendszereket és mobilitási szolgáltatásokat fejleszteni.

Középtávú cél a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek számának felére csökkentése 2030-ig, a 2020-as adatokhoz képest, hosszútávú cél a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek számának gyakorlatilag nullára csökkentése 2050-re.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025 elsődleges célja az Európai Unió átlagának elérése 2025-ig az egymillió lakosra jutó közúti áldozatszám tekintetében, illetve a halálos áldozatok és súlyosan sérültek számának időarányos csökkentése a 2030-as célkitűzés tükrében. A következő időszak számszerű célkitűzései az alábbi ábrákon láthatóak.



17. ÁBRA: A KÖZÚTI BALESETBEN MEGHALTAK SZÁMÁRA VONATKOZÓ ÉVTIZEDES CÉLKITŰZÉS (BÁZISÉV: 2020)



18. ÁBRA: A KÖZÚTI BALESETBEN SÚLYOSAN SÉRÜLTEK SZÁMÁRA VONATKOZÓ ÉVTIZEDES CÉLKITŰZÉS (BÁZISÉV: 2020)

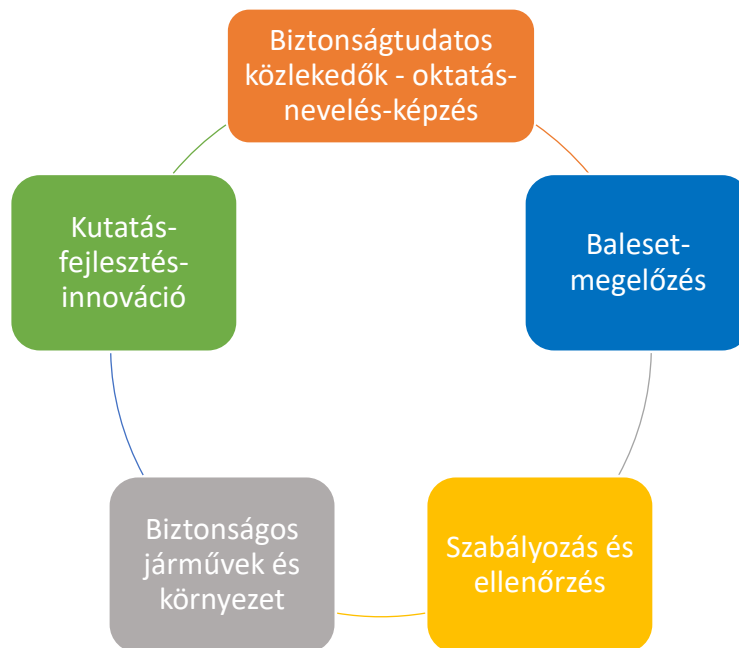
Az elkövetkezendő évek közúti közlekedésbiztonsági akcióprogramjának és az alapján kidolgozott közúti közlekedésbiztonsági intézkedési tervnek a közúti közlekedésben résztvevők és közúthasználók oktatásának és tájékoztatásának javítására, a közúti közlekedésbiztonság növelését és erősítését biztosító szabályozási környezet kialakítására, a közlekedési szabályok fokozott érvényesítésére és ellenőrzésére, kooperatív, intelligens közlekedési rendszerek és technológiák, illetve az összekapcsolt és automatizált járművek alkalmazásának előtérbe helyezésére kell épülnie.

A közúti közlekedésbiztonság fejlesztése érdekében célként került megfogalmazásra, hogy – a szabályok betartását ellenőrző hatékony innovációs és technológiai eszközök elterjedésének és a korszerű oktatási eszközök és módszerek alkalmazásának eredményeképpen, továbbá a javuló közlekedési morál hatására – a közúti baleseti sérültek és a meghaltak száma jelentősen csökkenjen.

A közlekedéspolitikai célkitűzések alapvetően a hatékony közlekedési rendszer kialakítása és fenntartása köré szerveződnek. Ennek keretében különösen **a fenntartható mobilitás elérése, az újszerű közlekedési modellek megjelenése, a közlekedésbiztonság fokozása és a közlekedéssel kapcsolatos piaci torzulások megszüntetése** kiemelt terület.

5.4. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram szakpolitikai pillérei

A baleseti helyzet, a korábbi intézkedések tapasztalatai, valamint az európai program struktúrája alapján az alábbi szakmapolitikai pillérstruktúra kialakítását látjuk indokoltnak.



A biztonság tudatos közlekedők – az oktatás-nevelés-képzési tevékenység keretében a lehető legszélesebb társadalmi kört elérő programok indítása, korszerű, elektronikus oktatási anyagok biztosítása, az emberi hibákból adódó balesetek számának csökkentése, a védtelen közlekedők biztonságának növelése jelent kiemelt feladatot. Az oktatás-nevelés-képzési tevékenység átfogó célja, hogy a köznevelési intézményi rendszer keretei között, korszerű közlekedési és közlekedésbiztonsági ismereteket tartalmazó, oktatási tananyagok biztosításával jelentősen növelni kell a biztonságos közlekedésre felkészítés hatékonyságát, és azt folyamatosan mérni, értékelni szükséges.

A baleset-megelőzési tevékenység keretében az állampolgári bizalom erősítése – a közlekedésrendészeti, a közlekedési hatósági és szabályozási tevékenységek elfogadottságának és pozitív megítélésének viszonyrendszerében – a baleset-megelőzési tevékenység további kiegyensúlyozott fejlesztése jelenti a legfontosabb feladatot. A baleset-megelőzési tevékenység átfogó célja, hogy a feltételrendszerének megfelelően járuljon hozzá a személysérüléssel járó közúti balesetek, a balesetben meghalt, megsérült személyek, valamint az ittasan okozott balesetek számának csökkentéséhez.

A szabályozási és ellenőrzési tevékenység keretében a közlekedés biztonságát szolgáló intézkedések társadalmi elfogadottságának erősítése, az együttműködés felelősségének tudatosítása kiemelt feladat. Emellett a közlekedési környezet biztonságosabbá tétele, a fejlődő technológia kapcsán szükséges új szabályozások kialakítása, a fenntarthatóságot és biztonságot támogató, erős igazgatás és állami szerepvállalás, az emberi élet, testi épség és egészség védelme, a jogkövető magatartás fejlesztése, a technikai innovációs megoldások gyakorlati és széleskörű alkalmazása jelentik a legfőbb szempontokat. A szabályozás eszközeivel teremthető meg az a jogszabályi környezet, amely a sikeres közlekedésbiztonsági tevékenység végzéséhez szükséges. Ennek megfelelően kiemelten fontos a szabályozási háttér rendszeres felülvizsgálata és további módosítások végrehajtása, a szabályozási tevékenység szakmai támogatása. A közúti ellenőrzések rendszeres végrehajtása a balesetek megelőzésének, a jogérvényesítésnek, a jogkövető magatartás kikényszerítésének és a szabályok ellen vétő közlekedők kiszűrésének kiemelkedően hatékony módszere. Ezért hazánkban is az egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladat a közúti ellenőrzések fokozása és azok hatékonyságának növelése. A közlekedési környezet biztonságosabbá tétele, az emberi élet, testi épség és egészség

védelme érdekében az Akcióprogram időszaka alatt tovább kell fejleszteni a szabályozási hátteret, valamint a közúti ellenőrző tevékenységet.

A biztonságos járművekre és környezetre vonatkozó feladatok tekintetében a járműbiztonság fokozott erősítése, a fenntartható autóiipari, mobilitási technológiák és megoldások támogatása, a jövő járművei és kommunikációs technológiái számára teljes körű tesztkörnyezet további fejlesztése, **biztonságos infrastruktúra kialakításának és fejlesztésének támogatása** említendő. A hálózatba kapcsolt, automatizált és elektromos járművek közlekedési környezettel szemben támasztott követelményeinek elemzése és az úthálózat-, infrastruktúra-fejlesztést szakmailag támogató feladatok jelentős kihívást jelentenek a szakterület jövőjét illetően. A jövőben kiemelt feladat lesz a járművekben és az infrastruktúrában keletkező adatok továbbításával, tárolásával, elemzésével, biztonságával és felhasználásával kapcsolatos kihívásokra válaszolni. A hálózatba kapcsolt és automatizált, valamint elektromos hajtású járművek társadalmi és gazdasági szempontokkal, kutatási, oktatási feladatokkal és jogszabályi háttérrel kapcsolatos dimenzióit támogató feladatok megvalósítása kiemelt jelentőségű. Az időszakos műszaki vizsgálattal, a közúti járművek műszaki megvizsgálásával, a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásának műszaki feltételeivel, a közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályaival, a közúti közlekedési igazgatással és ellenőrzéssel kapcsolatos feladatok célja a járműbiztonság erősítése.

A kutatás-fejlesztési és innovációs feladatok keretében a közlekedés biztonságát jellemző fő teljesítménymutatók létrehozása, gyűjtése, folyamatos javítása (az EU tagállamokkal együttműködésben), k+f és innovációs tevékenységek fejlesztése, ösztönzése, támogatása, széleskörű társadalmi együttműködés megvalósítása a közlekedésbiztonság javítása érdekében, illetve a nemzetközi kapcsolatok fejlesztése fontos feladat. A közlekedésbiztonsági célú kutatások tényleges hasznosulásának, hatékonyság-növelésének kulcsa, hogy valós, indokolt és építő szándékok, célok mentén forrjanak ki a kutatási témák, azok egymásra épüljenek. Fontos, hogy legyen mód és szándék a jövőbeni feladatok feltérképezésére, újszerű megoldások keresésére, gyakorlatias szellemű és gyakorlati kutatásokra, az eszközök valóban hatékony alkalmazási feltételeinek vizsgálatára, a várható eredmények előre becslésére, a beavatkozások értékelésére. A nemzetközi kapcsolatok erősítésének, a legjobb nemzetközi gyakorlatok megismertetésének és alkalmazásának célja a hazai közlekedésbiztonsági tevékenység eredményességéhez való hozzájárulás.

A közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések szakpolitikai pillérei és kiemelt céljai

Biztonság-tudatos közlekedők – oktatás-nevelés-képzés pillér	Baleset-megelőzés pillér	Szabályozási és ellenőrzési pillér	Biztonságos járművek és környezet pillér	Kutatás-fejlesztés és innováció pillér
az oktatási, képzési rendszerek fejlesztése, a biztonságos közlekedésre nevelés és felkészítés megvalósítása a lehető legszélesebb körben	az állampolgári bizalom erősítése	a közlekedési környezet biztonságosabbá tétele érdekében az új technológiák fokozott használata, ösztönzése	az emberi élet, testi épség és egészség védelme	a közlekedés biztonságát jellemző fő teljesítménymutatók létrehozása, gyűjtése, folyamatos javítása
a korszerű tudás, technológiai és innovációs megoldásokban rejlő lehetőségek kiaknázása	a baleset-megelőzési tevékenység további kiegyensúlyozott fejlesztése	a jogkövető magatartás kikényszerítése	a járműbiztonság fokozott erősítése, az infrastruktúra fejlesztések közlekedésbiztonsági szempontú megvalósítása	k+f és innovációs tevékenységek fejlesztése, ösztönzése, támogatása
védtelen közlekedők (különösen a gyalogosok, kerékpárosok) biztonságának növelése	feltétel-rendszerének megfelelően járuljon hozzá a közúti közlekedés és a közlekedők biztonságához	a fenntarthatóságot és biztonságot támogató, erős igazgatás és állami szerepvállalás	a technológiai, innovációs megoldások gyakorlati és széleskörű alkalmazása	a jövő járművei és kommunikációs technológiai számára szükséges környezet és keretrendszerek további fejlesztése

5.5. A közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések cselekvési területei

5.5.1. Biztonságtudatos közlekedők – oktatás-nevelés-képzés

A biztonságos közlekedésre nevelés kiemelten fontos törekvés Európa szerte, amelynek fejlesztésére egyszerre több szinten lenne szükség. A **megfelelően felépített képzésrendszer felelősebb közlekedőket generál**, mely hatással lehet a közúti balesetek és sérülések alakulására is. Az Akcióprogram keretein belül már korábban elindított biztonságos közlekedésre felkészítéshez kapcsolódó programok az elmúlt évek során már bizonyították hatékonyságukat, ezeket a **bevált jó gyakorlatokat mindenképpen folytatni kell, illetve továbbfejleszteni. Még korszerűbb közlekedésre nevelésre van szükség, az életkorhoz igazodó tartalommal és formával, meg kell találni a közlekedési ismeretek helyét a közoktatási intézményekben és fel kell készíteni a szakembereket a feladatra.** Mindezt korszerű távoktatási forma, az e-learning tananyagok használata biztosítja, így a lehető legszélesebb társadalmi kör számára, földrajzi elhelyezkedéstől függetlenül is elérhetővé válik a közlekedésbiztonsági oktatási tananyag. **Tovább kell folytatni a gépjárművezető képzés megújítását, fejlesztését, az Európai Unió elvárásaival, irányelveivel összhangban.** Továbbra is kiemelt figyelmet kell szentelni a programokban a védtelen közlekedők biztonságának javítására. A közlekedőket rendszeresen tájékoztatni kell a közúti közlekedést és a közlekedésbiztonságot érintő aktuális információkról, a közlekedés veszélyeiről, a jogsértő magatartások következményeiről, a jogszabályi változásokról, s hozzá kell járulni a **biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztéséhez, továbbá kommunikációs és felvilágosító kampányokat kell folytatni a leghatékonyabb közlésmódok alkalmazásával.** Kulcskérdés a szülők, családok megszólítása, melynek egyik leghatékonyabb csatornája a gyermek, illetve az iskola lehet. Számos nemzetközi és hazai program bizonyította, hogy az ún. szülő-gyermek programok a rendkívül eredményesek és nem csak a gyermekek nevelésében, hanem a szülők szemléletformálásában, tájékoztatásában is – a gyerekeken keresztül a lakosság egy meghatározó része elérhető: szülők, testvérek, nagyszülők, barátok.

5.5.1.1. A járművezető alapképzés és utánképzés fejlesztése és az ismeretfelújítást célzó továbbképzési rendszer kialakítása

A kiskorban megkezdett közlekedésre nevelés, a közlekedési ismeretek intézményszintű oktatása, a különböző ismeretterjesztő és érzékenyítő programok mind szorosan kapcsolódnak a jövőbeni járművezetői képzésekhez, a kialakult közlekedési magatartáshoz, majd a vezetői attitűdhöz is.

Az oktatás és a járművezetői vizsgáztatás folyamatban lévő módszertani fejlesztése, amely az európai törekvésekkel is összhangban van, jelentősen hozzájárul a közúti közlekedés biztonságosabbá tételéhez. Az utóbbi időszakban szemléletváltás következett be, a vezetési készségek oktatása helyett a közlekedési helyzetek átlátására, a veszélyhelyzetek felismerésére és elkerülésére helyeződött át a fókusz.

Számos kutatás, köztük az ETSC (European Transport Safety Council) vizsgálata is kitér arra, hogy a 15 és 24 év közötti fiatalok erősen felülreprezentáltak a halálos és súlyos balesetek statisztikáiban (a teljes populáció 11%-a tartozik ide, míg a közúti halálesetek 17%-a történik ebben a korosztályban). A vezetői engedély megszerzését követő egy évben többszöröse a kockázata a közúti balesetek elszenvedésének. Ezért is szükséges a korosztály számára a közlekedésbiztonság oktatása, annak önálló oktatási elemként való beépítése a járművezetői képzésbe. Emellett a veszélyhelyzetek felismerése és azok biztonságos kezelésének tanítása is elvárandó cél. Ezen elemek beemelésével hatékonyabbá válhat a közlekedők kockázattudatos, biztonságorientált viselkedésének kialakítása, valamint a kulturált és biztonságorientált közlekedési ismeretek terjesztése.

A gépjárművezető vizsgáztatási rendszer folyamatban lévő átalakítása mellett hangsúlyos a motorkerékpárral közlekedők oktatásának fejlesztése is, ugyanis ők védtelen közlekedőkként fokozottabb veszélynek vannak kitéve. A kérdéskörrel számos európai kutatás foglalkozott, valamint

az Európai Unió által is támogatott intézkedések kerültek meghatározásra. Az ajánlások szerint a képzések a veszélyfelismerésre, a kockázatos helyzetekre adott reakciókra, a viselkedésalakításra, valamint a motorosok motivációjának és vezetési stílusának vizsgálatára kell, hogy fókuszáljanak.

A közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedésekre a sikeres vezetői engedély megszerzését követően is szükség van. Egyrészt a vezetésre való alkalmasság szigorúbb felülvizsgálata révén, másrészt a tudatos és biztonságos közlekedésre való motiválással, vezetéstechnikai tréningek, illetve büntetőjogi elterelés esetleges bevezetésével. A vezetésre való alkalmasság több összetevőn alapul. A vizsgálat szükségessége a nemzetközi gyakorlat szerint orvosi szinten az életkor előrehaladtával, pszichológiai szinten súlyos szabálysértések esetén, illetve megelőzés jelleggel hivatásos gépjárművezetők esetében merül fel. Az Európai Unió emellett nagy hangsúlyt fektet a vezetésre való pillanatnyi alkalmatlanság állapotainak kiszűrésére is. A szabályozás azonban tagállami szinten történik, nincs egységes uniós szabályozás ezen vizsgálatok mértékére és periódusára vonatkozóan. Elterjedtebb gyakorlat a motiváló önkéntes képzési rendszer bevezetése, amely a szabálysértésekkel szerzett büntetőpontok csökkentésére irányul. Európa több országában, így Magyarországon is lehetőség van önkéntes utánpótlás képzésre, a büntetőpontok csökkentése érdekében. A képzések szabályozása az egyes országokban eltérő, többnyire a büntetőpontok mértékében (eltérő mértékű szabálysértések és kihágások) és érvényességi idejében, a pontok csökkentésének mértékében, illetve az utánpótlás képzések megengedett gyakoriságában mutatkozik eltérés.

A biztonság tudatos járművezetők képzése (helyzetfelismerő készség javítása, szabálykövető magatartás és kockázatkerülő attitűd kialakítása), esetleges vezetéstechnikai hiányosságok kezelése, pótlása vezetéstechnikai tréningek segítségével, hosszútávú, fenntartható megoldást jelent több baleseti, és baleseti-halálozási ok megszüntetésére, azok számának csökkentésére.

5.5.1.2. Gyermekek közlekedésre felkészítésének, közlekedésbiztonsági képésének fejlesztése

A kiskorban kezdett és később egymásra épülően folytatott hatékony közlekedésre nevelés jótékony, hosszú távú társadalomformáló hatásokkal bír, hiszen a gyerekek nemcsak kicsiként közlekednek biztonságosan, hanem ha valóban hatékony az oktatás, akkor beleivódik a viselkedésükbe, amit felnőttkorukra is magukban hordoznak, sőt, továbbadják környezetüknek és saját gyerekeiknek is. A közlekedésre nevelés az élethosszig tartó tanulás révén valósul meg a leghatékonyabban, az életkori sajátosságoknak megfelelő neveléssel és oktatással kisgyermekkorától idős felnőttkorig. **A megfelelő közlekedésre felkészítés modulárisan, a fejlettségi szinthez igazodva alapozza meg a felnőttkori helyes közlekedési morált, emellett ötleteket ad a szinten tartáshoz és fejlesztéshez is.** A közlekedésre nevelésnek azért kell figyelembe vennie a korosztályos bontásokat, mert nemcsak a kognitív és pszichoszociális fejlődés különböző fokait elérő gyerekekkel találkozhatunk az óvodákban és iskolákban, hanem a velük történő jellemző balesetek is korosztály szerint specializálhatók.

Az egymásra épülő és különböző korosztályokat megcélzó foglalkozások lehetővé teszik az ismeretanyag elmélyítését a kor előrehaladtával, valamint az elméleti ismeretek megszerzésén túl lehetőséget nyújtanak a szemléletformálásra is. **Hangsúlyt kell helyezni a szülők, tanárok felelősségvállalására is.** A korai életkorban megkezdett közlekedésre felkészítés hatással van mind a későbbi közlekedési attitűdre, mind a járművezetői magatartásra, és ezáltal a közúti balesetek alakulására is.

A közlekedésbiztonságra, közlekedésre nevelés része kell, legyen:

- a biztonságos közlekedéshez szükséges tudásanyag, közlekedési szabályok, helyzetek elsajátítása
- a szükséges készségek fejlesztése tréningek, tapasztalat révén
- az attitűdök és motivációk fejlesztése a veszélyhelyzet felismerés, személyes biztonság és más közlekedők biztonsága terén

- a szükséges információk nyújtása a megfelelő közlekedési mód kiválasztásához

A közlekedésre felkészítés kiemelten fontos annak érdekében, hogy az állampolgárok már fiatal kortól kezdve el tudják sajátítani a közlekedési szabályokat és megértsék a közlekedési helyzeteket. Az elméleti és gyakorlati oktatás során szükséges a kockázatfelismerési, személyi biztonsági és mások biztonságát figyelembe vevő attitűd fejlesztése.

A biztonságos közlekedésre való felkészítés hatékonyá tételéhez a köznevelés minden szintjén (óvodában, alap-, és középszintű oktatásban is) szükség van a közlekedésbiztonsági ismeretek kötelező formában történő oktatására elméleti és gyakorlati formában is.

5.5.1.3. Közlekedésbiztonsági szakemberek képzése

A biztonságos közlekedésre való hatékony felkészítés alappilléret képezik a megfelelő szaktudással rendelkező szakemberek. Ezért a feljük irányuló ismeretátadás továbbképzés formájában elengedhetetlen. Fontos segítséget nyújtani azon szakemberek részére, akik munkájuk során közlekedésre felkészítési tevékenységet folytatnak, legyen az az oktatás, képzés, vagy akár a szemléletformálás, ismeretterjesztés terén.

A közlekedésre nevelési programok során a pedagógusok közvetett célcsoportnak számítanak, hiszen ők adják át a tudást, ismeretet a jövő generációjának. A pedagógusok felé irányuló hatékony ismeretátadás hozzájárul a gyermekek eredményes közlekedésre neveléséhez. Szükséges emellett a pedagógusok érzékenyítése is a közlekedésbiztonság témaköre iránt. Amennyiben a téma szükségességét személyes kérdésként kezelik, úgy elérhető, hogy nagyobb hangsúlyt helyezzenek a közlekedés oktatására a szabadon felhasználható órák keretein belül.

A szakmai képzések célja a közlekedés területén tevékenykedő szakemberek továbbképzése, szakmai együtt gondolkodás elősegítése és a szakmai kapcsolatok megerősítése. A továbbképzések segítségével a közlekedési szakemberek aktuális és azonos tudásra tehetnek szert, illetve lehetőségük nyílik egyeztetni az irányvonalakat, melyek mentén közös célok tűzhetők ki.

5.5.1.4. Védtelen közlekedők biztonságátudatosságának növelése

A különböző közlekedők veszélyeztetettsége eltérő mértékű. Míg a gépjárművek vezetői és utasai az átlagosnál nagyobb biztonságot élveznek, addig más közlekedők esetében – amennyiben baleset következik be – a sérülési és halálozási arány jelentősen nagyobb. **A közúti közlekedés során elszenvedett sérülések súlyosabb mértéke különösen a védtelen közlekedők, a gyalogosok, kerékpárosok, mikromobilitási eszközökkel közlekedők, segédmotoros kerékpárosok és a motorkerékpárosok körében jellemző.** Továbbá azonosíthatók olyan korcsoportok is, melyek **fokozottan veszélyeztetettek.** Ide tartoznak a **gyermekek**, akiknek megóvása a közlekedésbiztonsági tevékenység egyik legfontosabb feladata, **a fogyatékkal élők, illetve az idősek**, tekintettel gyakran megromlott egészségi, valamint korlátozottabb fizikai és mentális állapotukra. Az említett védtelen és veszélyeztetett közlekedői csoportok biztonságára az átlagosnál nagyobb figyelmet kell fordítani.

Gyalogosok biztonsága

A gyalogosok különösen nagy kockázatnak vannak kitéve a gépjárműforgalom útvonalainak keresztezése során, illetve éjszaka és korlátozott látási viszonyok között. A veszélyt növeli, hogy a jogszabályi kötelezettség ellenére sokan nem viselnek fényvisszaverő ruházatot lakott területen kívül, ezáltal beleolvadnak a környezetbe. A gyalogosok jobb észlelhetősége, láthatóságának növelése az eddigieknél „agresszívabb” közlekedésbiztonsági kommunikációval érhető el. A mobiltelefonok (főleg okos telefonok) használatának rendkívüli mértékű elterjedése és az egyes alkalmazások figyelemelvonó hatása egyre több gyalogos baleset hátterében áll. Tudatosítani kell a gyalogosokban a kézben tartott mobiltelefon használatának veszélyeit!

Kerékpárosok, segédmotor-kerékpárosok és motorkerékpárosok biztonsága

Jelentős közlekedésbiztonsági potenciált jelenthet a fejtű használata népszerűsítése, bizonyos közlekedői csoportok esetén annak kötelezővé tétele. Célszerű külön kiemelni a kerékpárosok előzése során tartandó minimális oldaltávolság témakörét, melyet a közlekedésbiztonsági akciók kidolgozása során is kiemelt jelentőségű területként kell kezelni.

A hatósági jelzés hiányában a szabályszegő segédmotorosok felderítése, eljárás alá vonása és szankcionálása évtizedek óta megoldatlan. Az ittas vezetés elterjedtsége, az azonosíthatóság hiányossága és más tényezők miatt a segédmotoros kerékpározás jelenleg olyan baleseti kockázattal jár, melynek csökkentése érdekében sürgős beavatkozásra van szükség.

A motorkerékpározás legnagyobb baleseti kockázatát a gyorsajtás és más, veszélyes jogsértő magatartások (szabálytalan sávváltások sorozata, stb.) jelentik. Ez az állapot a szabályozási háttér szigorítását és a közúti ellenőrzési gyakorlat módosítását igényli.

Idősek biztonsága

Az európai társadalom idősödésének hatására a közlekedésben is egyre nagyobb arányban vesznek részt az idősek. Az idősek szerepe, és így közlekedési szokásaik is változóban vannak: jellemző, hogy tovább dolgoznak, illetve tovább maradnak aktívak a társadalmon belül (önkéntesség, segítségnyújtás családon belül, vagy idősebb idős személyek részére). A nemzetközi trendek szerint az idős közlekedők esetében a biztonságos mobilitás minél tovább való fenntartása fontos szempont.

Az idősek közlekedésbiztonságának növeléséhez átfogó és proaktív stratégia szükséges, mely összhangban van az EU közlekedéspolitikájával. A szükséges intézkedéseket egy „mindenki számára megfelelő” megközelítéssel kell kialakítani, mely figyelembe veszi a különböző közlekedők igényeit, lehetőségeit és korlátait, és így nem csak az idősek számára, hanem a fiatalabbaknak is biztonságos közlekedési környezetet alakít ki.

Kiemelt figyelmet kell fordítani olyan közlekedésbiztonsági szemléletformáló programok kidolgozására, amelyek elősegítik az idősek biztonságosabb közúti közlekedését, és – adott esetben – a korlátok önkéntes belátását, valamint növelik a velük szembeni toleranciát a többi közlekedő részéről.

Mikromobilitási eszközöket használók biztonsága

A mikromobilitási eszközök használata egyre elterjedtebb a városi közlekedésben, mely környezetkímélő és egészségre való pozitív hatása miatt a jövőben is támogatandó közlekedési forma. Használatuk elterjedtsége gyorsabb ütemben nő, mint ahogyan a hozzá kapcsolódó szabályozások kialakítása, illetve a biztonságos használatukkal kapcsolatos ismeretek terjesztése történik. Mivel az ilyen eszközökkel közlekedők a fokozottan védtelen közlekedők közé tartoznak, feltétlenül szükséges a csoport közlekedésbiztonsági ismereteinek bővítése ismeretterjesztés illetve képzés formájában, a szabályozási környezet kialakítása, valamint a többi közlekedő felkészítése is a velük való „találkozásra” a közlekedésben.

5.5.2. Baleset-megelőzés

A közlekedésbiztonsági kommunikáció eszközrendszerének és módszereinek követnie kell az élet és a társadalmi folyamatok változásait. Napjainkban rövid, lényegre törő információk közlésével célszerű közvetíteni a szükséges információkat, továbbá internetes megjelenések, valamint a közösségi felületek segítségével, különösen a 40 év alatti korosztályok esetében. Fontos a célcsoport pontos meghatározása, az egyszerű és közérthető üzenetek közvetítése, az optimális kommunikációs csatorna kiválasztása és hogy az információ a „célzott csoport” nyelvén fogalmazódjon meg. Amíg a fiatalok körében az érzelmekre ható, olykor sokkoló kampányelemekkel és esetenként a humoros közlési móddal magas hatásfokot lehet elérni, addig az idősebb korosztályoknál a hagyományos felületek és kommunikációs módszerek az irányadók.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelési, felvilágosítási és propagandatevékenységet állami feladatként határozza meg. A hatályos szabályozási környezetnek megfelelően a balesetek megelőzésére irányuló tevékenység több szaktárca, állami szerv, társadalmi szervezet, intézet, érdekképviselő, stb. együttműködésével valósul meg. A baleset-megelőzés pénzügyi hátterét a 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendelet biztosítja. A közlekedésbiztonsági tevékenységben a baleset-megelőzés és a közúti ellenőrzések egymástól elválaszthatatlan területek, így mindkét területen fontos a rendőrség szerepe. **A preventív intézkedések végrehajtásában az elkövetkezendő három évben is fontos szerep hárul a három évtizedes szakmai múlttal, ezáltal egyedülálló tapasztalatokkal rendelkező az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottságra.** Az ORFK-OBB azzal járul hozzá a hazai közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységhez, hogy országos kampányaival, valamint aktív kommunikációval formálja a közlekedők tudatát, fejleszti a közlekedési ismeretek szintjét, tájékoztat az új szabályok hatályba lépéséről, ismerteti a helyes és biztonságos magatartásformákat, a közlekedés körében előforduló veszélyeket és kockázatokat, valamint segít a félreértések és az elterjedt tévhitek megfelelő kezelésében.

Fontos, hogy a **széles társadalmi kört elérő közlekedésbiztonsági szemléletformálás** mindig a különböző szakmai kompetenciák integrációján, **az állami, a civil szakmai szervezetek**, valamint az oktatási szereplők **szakmai együttműködés támogatásán**, elősegítésén dolgozzon. A hatékony kommunikációs eszköztár alkalmazása elősegíti a társadalom széles csoportjainak elérését. Fontos feladat a biztonságos közlekedéssel összefüggő rendszeres és elérhető szakmai és társadalmi tájékoztatás, a társadalmi felelősségvállalás erősítése. A szakmai információk átadása, az ismeretek bővítése, a kialakult új trendek megismertetése, a közúti közlekedésbiztonság terén az érintettek együttműködésének továbbfejlesztése, valamint a feladatok szélesebb körű, egységes értelmezése és koordinált kezelése érdekében a következő években szükség van közlekedésbiztonsági konferenciák, workshop-ok, és egyéb szakmai rendezvények megtartására. Ezt a célt szolgáló nemzeti és nemzetközi szintű rendezvényekre az évtized első felében rendszeresen sor került, és jelenleg is igény van rá. A közlekedésbiztonsági konferenciák, szemináriumok stb. szervezése során előtérbe kell helyezni a „közös rendezés” elvét, mely több szaktárca, intézmény együttes munkáját igényli.

A közlekedés biztonságának fokozása és a közlekedési kultúra javítása céljából fontos a vezetői engedéllyel rendelkező járművezetők, illetve aktívan közlekedők részére a közlekedési szabályok és a helyes közlekedési magatartásformák megismertetése, az erre irányuló szemléletformálás, nevelés, oktatás, felvilágosító munka. **A közúti közlekedésbiztonságot érintő tájékoztatás jelentős feladata a bizalom erősítése, a bizalmat és elfogadottságot gátló tévhitek eloszlása.**

A KKBAP keretében megvalósított tájékoztatói tevékenység elősegíti, hogy a közreműködő szervezetek tevékenységéről, működéséről, az elért eredményekről, továbbá a megfogalmazott célkitűzésekről, azok teljesüléséről folyamatosan, rendszeresen és objektíven tájékoztassa a közlekedési szektor szereplőit, a médiát, azon keresztül a közvéleményt.

Az ORFK-OBB a balesetmegelőzési tevékenységet továbbfejlesztette, jól működő országos hálózatot hozott létre és kiszélesítette a társadalmi kapcsolatok körét. Az ország valamennyi rendőr-főkapitányságán és számos rendőrkapitányságán balesetmegelőzési bizottság működik. A balesetmegelőzési tevékenység végrehajtása érdekében rendkívül széles kapcsolati rendszert ápol többek között a közutak kezelőivel, az önkormányzatokkal, a polgárőrséggel, a katasztrófavédelemi szervekkel, valamint állami és civil szervezetekkel, multinacionális cégekkel, sportegyesületekkel, mely szervezetek felelősséget vállalnak a közlekedésbiztonság fenntartása érdekében. Az ORFK-OBB folyamatos koordinációval, rövid, közép, és hosszú távú stratégiák mentén hajtja végre azokat a feladatokat, melyek a magyar és az uniós közlekedésbiztonsági célok elérését szolgálják.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében fontos megerősíteni az ágazatközi együttműködést is, valamint regionális, nemzeti és uniós szintű párbeszédet kell folytatni többek között a kormányzati szervezetekkel, a civil társadalommal, a vállalkozásokkal és az iparral.

5.5.3. Szabályozás és ellenőrzés

5.5.3.1. Szabályozás

A szabályozás a közlekedésbiztonság javításának egyik legfontosabb területe. A szabályozás eszközeivel teremthető meg az a jogszabályi környezet, mely a sikeres közlekedésbiztonsági tevékenység végzéséhez nélkülözhetetlen, s melynek hiányában más intézkedéseket (pl. közúti ellenőrzéseket) sem lehet hatékonyan megvalósítani. További előnye a költséghatékonyság, hiszen más beavatkozási területekhez képest (infrastruktúra, közúti ellenőrzések stb.) elenyésző költségekkel lehet jelentős közlekedésbiztonsági eredményeket elérni. A szabályozás már rövidtávon is hatásos lehet a személysérüléssel járó közúti balesetek, a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek számának csökkentésében. Erre nagyszerű példa az objektív, más néven üzembentartói felelősség rendszerének 2008. évi bevezetése, mely – más szabályozási intézkedéseket is tartalmazó programcsomag fő részeként – a hazai közúti közlekedésbiztonság legsikeresebb periódusának kezdetét jelentette.

A védtelen közlekedők biztonságát hatékonyan támogathatná a gyalogosok és a kerékpárosok láthatóságával, illetve a kerékpáros fejező kötelező használatával kapcsolatos szabályozás szigorítása. Különösen ez utóbbi terén van jelentősebb javíthatósági lehetőség, nemzetközi szinten az életkorhoz kötött (bizonyos életkor alatti) kötelező fejező használat elterjedt gyakorlat. Javasolt **a kerékpáros fejező kötelező használatának** az elrendelése, minimálisan a 14. életévüket be nem töltött, kerékpárral közlekedő személyek részére. A balesetek során szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy a kerékpáros tragédiák többsége súlyos fejsérülés miatt következik be, melyek ellen a fejező hatásos védelmet nyújthat. Testi adottságaikra tekintettel a kerékpáros balesetekben a gyermekkorúak átlag feletti veszélynek vannak kitéve.

A járművekre vonatkozó szabályozási javaslatok között szerepel a műszaki vizsgáztatás előírásainak szigorítása, valamennyi gépi meghajtású jármű regisztrációja, továbbá ide kapcsolódik a közlekedésre is használt szabadidő- és sporteszközök KRESZ-ben történő definiálása, valamint közlekedésük feltételeinek megfelelő szabályozása. Fentiekkel kapcsolatban hazánkban komoly problémaként jelentkezik a szabályozás hiánya, különösen az új, innovatív (sokszor elektromos meghajtású) eszközök esetén. Léteznek azonban európai gyakorlatok, melyek támpontot adhatnak a megfelelő szabályozás kialakításához, ebben az eszközök regisztrálása is segítséget jelentene. (Ezek a gyakorlatok azonban jelenleg európai viszonylatban sem egységesek, több helyen kiforratlannak mondhatók).

Halaszthatatlan az új, jellemzően **elektromos meghajtással működő, közlekedési célra szolgáló eszközök közúti közlekedésének szabályozása**, a biztonságos közlekedés, a büntető- és egyéb eljárásjogi felelősség, valamint kárrendezés lehetőségének tisztázása érdekében. Figyelemmel kell lenni arra is, hogy **az ilyen eszközt használók körében átlag feletti az ittasan közlekedők aránya** (különösen a hétvégeken, az esti, és az éjszakai órákban). Szükséges továbbá az ilyen eszközzel történő közlekedést minimális életkorhoz, valamint megfontolandó kötelező fejező használatához kötni.

A műszaki vizsgáztatás rendszere az európai szabályozással összhangban van, ugyanakkor vannak országok, ahol a vizsgaperiódus rövidebb. Ennek hazai bevezetése, továbbá a vizsgafolyamat szigorúbb szabályozása is a közlekedésbiztonságot támogató intézkedésnek tekinthető.

A tiszta mobilitás megteremtése más jellegű intézkedéseket is igényel: ki kell egészíteni például a közúti közlekedési ágazat CO₂-kibocsátására vonatkozó jogszabályi keretet, új és egyértelmű üzemanyag-összehasonlítási módszert kell kidolgozni a fogyasztók számára, hatékonyabb címkézésre van szükség a gumibroncsok esetében, felül kell vizsgálni az energiaadózás rendszerét az elektromos közlekedés előmozdítása érdekében, és észszerűsíteni kell a transzeurópai közlekedési törzshálózat kialakítását az alacsony kibocsátású mobilitás megvalósítása érdekében.

Az EU stratégiai dokumentumaiban megfogalmazottaknak megfelelően fontos **élen járni az innovatív technológiák alkalmazásához kapcsolódó szabályozási környezet kialakításában is**.

Időszerű a közigazgatási bírságolási rendszer felülvizsgálatának a kezdeményezése. A jelentős időszükségletet és munkaráfordítást igénylő munkálatok során át kell tekinteni a közigazgatási bírságolás hatálya alá tartozó közúti szabályszegések teljes körét, hogy azok jelenlegi szankcionáltsága biztosítja-e az elvárt eredményt, nyújtanak-e kellő visszatartó hatást a szabályszegések ismételt elkövetésétől, továbbá összhangban vannak-e más jogintézményekkel, biztosítják-e az egymás hatását erősítő harmonikus működést. Fel kell tárni és meg kell szüntetni a jelenlegi szabályozási rendszerben lévő esetleges pontatlanságokat és az alkalmazott szankciók mértékére vonatkozó aránytalanságokat.

Felül kell vizsgálni a közúti közlekedési előéleti pontrendszert. A 2001-ben hatályba lépett, és hosszú évek óta nem módosított pontrendszer célja, hogy a közlekedési szabályszegések rendszeres elkövetőit egy objektív, előre látható „figyelmeztetési” szisztéma alkalmazásával közlekedési magatartásuk megváltoztatására ösztönözze. Szükséges megvizsgálni, hogy a pontrendszer hatékonysága teljesíti-e a vele szemben elvárt követelményeket, jelen változatában alkalmas-e további jogsértések megelőzésére, az önkéntes jogkövetés kikényszerítésére. A közigazgatási bírságolás jelenlegi rendszere a közúti közlekedési előéleti pontrendszer hatékonyságát hátrányosan érintette. Az érintett jogszabályok módosításával ki kell alakítani azt az optimális szabályozási hátteret, amelyben az egyes jogintézmények (közigazgatási bírságolás, pontrendszer, utánpótlás stb.) hatásai jól kiegészítik, erősítik egymást.

A gépjárművezető képzési és vizsgáztatási rendszer a személyi tényező fejlesztésének, a közúti közlekedésbiztonság javításának alapja. A képzésnek a biztonságos járművezetéshez nélkülözhetetlen elméleti és gyakorlati ismeretek átadását kell biztosítania. A közlekedési szabályok ismerete nélkül önkéntes jogkövető magatartás sem létezhet. Az ismeretek átadásán túl a képzés szerepe meghatározó a járművezetők közlekedési magatartásának a formálásában, valamint a veszélyelemző és elhárító képesség fejlesztésében. A **biztonságcentrikus szemlélet** mellett – az uniós programok előírásaira is figyelemmel – szükséges megvizsgálni a **környezettudatos járművezetés bevezetését** a képzési rendszerbe. Fentiekhez kapcsolódóan a szabályozás terén megfontolandó a **vizsga letételét követő próbaidő**, a nemzetközi gyakorlatból jól ismert **„két lépcsős vezetői engedély”** magyarországi megvalósításának vizsgálata is, amelynek bizonyos elemeinek bevezetése már korábban megkezdődött *(lényege: a vezetési jogosultság első megszerzését követő két év elteltével az érintetteket ismételt vizsgakötelezettség terheli, mely sikeres teljesítését követően kerül sor a végleges vezetői engedély kiadására).*

Tekintettel arra, hogy a fiatal járművezetők közlekedésének biztonsági kockázata kiemelkedően magas, és a fiatalok gyakrabban okoznak súlyos, illetve halálos kimenetelű balesetet más korosztályok tagjaihoz képest, ezért felül kell vizsgálni **kezdő járművezetőkre** vonatkozó hatályos szabályokat. A vezetési jogosultságukat első alkalommal két éven belül megszerzett járművezetőkre vonatkozó **jelenlegi szabályozás hatékonysága nem megfelelő**, az alkalmazott korlátozások formálisak, ezért **szigorúbb és hatékonyabb szabályok meghozatalára van szükség**. A felülvizsgálat során **figyelemmel kell lenni a nemzetközi gyakorlatokra is**, hiszen azokban számos olyan megoldás található, melyek magyarországi alkalmazása megfontolandó lehet. Az intézkedéseknek a közúti közlekedési előéleti pontrendszert is szükséges érinteniük, a kezdő vezetőkre vonatkozó magasabb pontszámok meghatározásával.

Meg kell teremteni, hogy a **személyes közúti balesetek okozásában leginkább szerepet játszó, a közlekedés biztonságára legnagyobb veszélyt jelentő szabályszegések elkövetését a vezetői engedély elvesztésének, a vezetési jogosultság korlátozásának reális veszélye** fenyegetse. Nemzetközi felmérések és szakmai tapasztalatok egyértelműen alátámasztják, hogy a szabályszegések elkövetésével kapcsolatban a létező legnagyobb visszatartó hatást a vezetői engedély elvesztésének veszélye jelenti. A hatályos szabályozás sok esetben jelentősen enyhébb szankciókat tartalmaz, mint másfél-két évtizeddel ezelőtt, és még a „fő közúti gyilkosok” (ezen belül különösen a megengedett sebesség túllépése, valamint az ittas vezetés) esetén sem nyújt kellő szigorot, és jelent megfelelő fenyegetettséget a szabályok ellen súlyosan, illetve rendszeresen vétő járművezetők részére. A

megfelelő szabályozás kialakításához szükség van a szabálysértési eljárás, a közigazgatási bírságolás és a közúti közlekedési előéleti pontrendszer áttekintéséhez, felülvizsgálatához.

A követési távolság meg nem tartására visszavezethető balesetek megelőzése egyike a prioritást élvező közlekedésbiztonsági feladatnak az Európai Unióban. A legtöbb tagállam gyakorlatában az úgynevezett „2 másodperces követési távolság” az irányadó, míg máshol a járművek haladási sebességéhez mérten határozzák meg a megtartandó minimális távolságokat. Az európai példákat követve Magyarországon is szükséges a követési távolság meghatározására, dokumentálására, és az elkövetett jogsértések szankcionálására vonatkozó szakmai követelmények kidolgozása. Utóbbi alapvetően az objektív felelősség keretében képzelhető el.

A sebesség, valamint a balesetek bekövetkezése, és azok súlyossága között szoros összefüggés van. A lakott területen belüli balesetek megelőzése, a súlyos sérülések és közúti halálozások visszaszorítása, és különösen a sérülékeny úthasználók védelmének fokozása érdekében kontinensünk számos nagyvárosában – sőt 2021. május 11 óta országos szinten Spanyolországban – 30 km/h-ban határozták meg a megengedett sebességet a lakott területen belüli utakon (kivételt alapvetően az autópályák ki- és bevezető szakaszai, valamint a főbb gerincútvonalak képeznek). Az eddigi tapasztalatok az intézkedés sikerét és létjogosultságát igazolták. Az intézkedésnek a közlekedésbiztonság javulása mellett kedvező forgalmi, környezet- és egészségvédelmi hatásai is vannak. Figyelemmel az uniós törekvésekre, a nemzetközi tapasztalatokra, az ENSZ a 2020. februári Stockholmi Nyilatkozatában foglaltakra, valamint az Európai Parlament 2021. október 06-án kiadott állásfoglalására, hazánkban is célszerű megvizsgálni **a 30 km/h megengedett sebesség bevezetését azokon a belterületi útszakaszokon (zónákban),** ahol a veszélyeztetett úthasználók és a járművek nagy számban közlekednek.

A biztonsági öv a mai napig az autók legelterjedtebb és legfontosabb biztonsági, utasvédelmi berendezése, s minden más – jármű belterében alkalmazott – passzív biztonsági megoldás alapja (mint pl. a légzsák, övfeszítő, stb). Tekintettel arra, hogy Magyarországon az övhasználati hajlandóság, valamint a gyermekbiztonsági rendszerek használatának aránya jelentősen elmarad a legfejlettebb közúti közlekedésbiztonsággal rendelkező európai országokban tapasztalható állapotoktól, ezért a járműben utazók magasabb fokú védettségének megteremtése érdekében **a passzív biztonsági eszközök elmulasztásával kapcsolatos jelenlegi szankciórendszer felülvizsgálatára, szükség szerinti szigorítására van szükség.**

A közösségi javaslatokra, valamint a nemzetközi gyakorlatokra és tapasztalatokra tekintettel célszerű megvizsgálni **az alkoholszondás indításgátló (alcolock) hazai alkalmazásának bevezetését.** A jármű beindítását előzetes légalkohol minta vételhez kötő megoldást egyre több uniós tagállam sikerrel alkalmazza, mert igen hatékony módszere a bűnisméltés megelőzésének, az ittas vezetések visszaszorításának. Az alkoholszondás indításgátló használatának kötelezővé tételét meghatározott esetekben (visszaeső ittas vezetők, iskolabuszok vezetői esetében stb.) célszerű elrendelni. A nemzetközi gyakorlatban ezt az alkalmazást, mint szankciót általában jogerős végzésében a bíróság rendeli el.

Az alkoholfogyasztás már kis mennyiségben is olyan élettani hatásokat vált ki, melyek korlátozzák, illetve kizárják a biztonságos járművezetési képességet. Az ittaság a kerékpárosoknál ugyanolyan tüneteket produkál, mint más közlekedőknél. Ezért indokolt az **ittas kerékpározásra vonatkozó szabályozás felülvizsgálata,** különös tekintettel az elmúlt időszak baleseti tapasztalataira, az ittasan okozott kerékpáros balesetek számának magas arányára, a közösségi ajánlásokra és a nemzetközi gyakorlatokra. Javaslatként fogalmazható meg a 2012. előtti szabályozás (zéró tolerancia) visszaállítása.

Megfontolandó **a kézben tartott mobiltelefon használatának tiltása a gyalogosok részére, amennyiben úttesten, vagy vasúti átjáróban haladnak át.** Az intézkedés szükségességét az elmúlt

időszakban bekövetkezett halálos gyalogos balesetek tapasztalatai, a kedvezőtlen trendek, és a készülékek használatával járó figyelemelvonás rendkívül magas szintje egyaránt indokolják.

Az általános európai gyakorlat alapján, a közlekedésbiztonsági és bűnüldözési érdekekre tekintettel indokolt a **segédmotoros kerékpárok hatósági jelzéssel való ellátása**. Az azonosíthatóság megteremtése a segédmotoros kerékpárosok közlekedésbiztonságának egyik legfontosabb eleme. Hatósági jelzés hiányában a szabályok ellen vétő, vagy balesetet okozó, és a helyszínt elhagyó segédmotoros felderítése, felelősségre vonása rendkívüli nehézségekbe ütközik, a leállítást nélküli közúti ellenőrzések ebben az esetben hatástalanok. Az intézkedés további előnyeként a segédmotoros kerékpárok nyilvántartásba kerülnek, rögzül a tulajdonjog, s a járművekkel kapcsolatos vagyoni elleni bűncselekmények száma csökken.

Végezetül: a hazai közúti közlekedésbiztonsági érdekekre figyelemmel elengedhetetlenül fontos, hogy **a külföldi hatósági jelzéssel ellátott járművek vezetői által elkövetett szabályszegéseket végrehajtható szankciók kövessék**. Bár az elmúlt években történtek előre lépések ezen a területen, ennek ellenére ezek a szabályszegések többségükben felelősségre vonás nélkül zárulnak. A külföldi szabályszegők kérdéskörének rendezése a közúti közlekedésbiztonság további javításának egyik fontos feltétele.

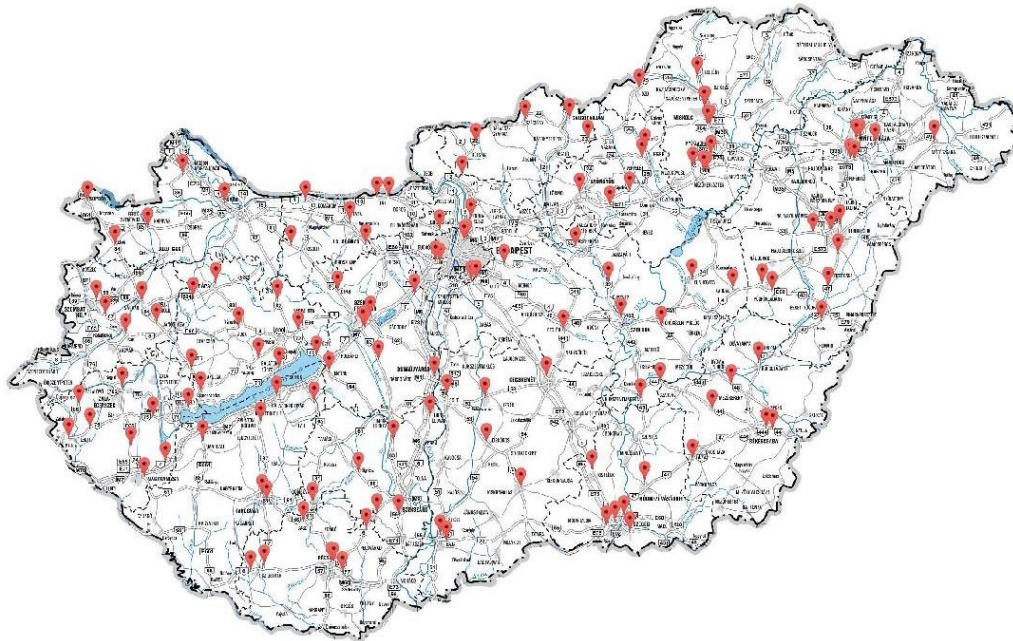
5.5.3.2. Ellenőrzés

A közúti közlekedési ellenőrzések hatékonyságának fejlesztése jelentő mértékben járul hozzá a közúti közlekedés biztonsági szintjének és a tisztességes piaci magatartás erősítésének fokozásához. A közúti ellenőrzések hatékonyságának fokozása a magyar és külföldi honosságú közlekedők vonatkozásában, a szabálykövetés és annak elfogadottságának és kikényszerítésének társadalmi szinten is támogatott eszköze lehet. A közlekedésbiztonsági politika hatékonysága jelentős mértékben az ellenőrzések gyakoriságán, szankcionálhatóságán, és a biztonsági előírások betartásán múlik. A közlekedési környezet biztonságosabbá tétele, az emberi élet, testi épség és egészség védelme érdekében **tovább kell fejleszteni a közúti ellenőrző tevékenységet**. A közúti ellenőrzések rendszeres végrehajtása a balesetek megelőzésének, a jogérvényesítésnek, a jogkövető magatartás kikényszerítésének és a szabályok ellen vétő közlekedők kiszűrésének kiemelkedően hatékony módszere. A cél teljesítése mennyiségi és minőségi fejlesztéseket egyaránt szükségessé tesz.

A közúti ellenőrzések hatékonyságának és gyakoriságának növelése érdekében az automata eszközökkel végzett közúti ellenőrzések mellett **a leállítós jellegű, akár rendőri jelenlétet igénylő dinamikus és statikus ellenőrzések számát és hatékonyságát is növelni kell** – a hazai közlekedésbiztonsági érdekekre, a megfogalmazott célkitűzésekre, valamint az emberi élet megmentésére tekintettel.

A közúti ellenőrzésekkel szemben alapkövetelmény, hogy azok alapvetően **a legveszélyesebb közlekedési szabályszegések** (sebességtúllépés, ittas, illetve bódult állapotban történő járművezetés, passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztása), valamint – a balesetek okozásában egyre nagyobb szerepet játszó – **a járművezetők figyelmét elvonó tényezők visszaszorítására irányuljanak**. Az ellenőrzések során **a védtelen úthasználókra** is kiemelt figyelmet kell fordítani.

Szükség van a **VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat funkcionális és területi fejlesztésére**. A VÉDA rendszer az ezredforduló óta eltelt időszak legnagyobb közlekedésbiztonsági-forgalomfelügyeleti fejlesztése, mely keretében jelenleg 160 db ARH CAM-S1 típusú változtatható helyű komplex közlekedési ellenőrzési pont, valamint 134 helyszínen 365 db ARH CAM-FIX típusú fix telepítésű komplex közlekedési ellenőrzési pont működik. A fix telepítésű eszközök 365 forgalmi sávon felügyelik az utak forgalmát.



19. ÁBRA: VÉDA TÉRKÉP (FORRÁS: POLICE.HU)

A VÉDA funkcionális fejlesztésének keretében **meg kell vizsgálni a követési távolság megtartása, mint új ellenőrzési terület bevezetésének a lehetőségét**. A feladat végrehajtása a technikai feltételrendszer megteremtése mellett **a hatályos szabályozás felülvizsgálatát**, a követési távolságra vonatkozó közúti közlekedési szabályok konkrétabbá tételét és a szankcionálási háttér megteremtését **is feltételezi**. A **területi fejlesztések** vonatkozásában a baleseti adatokat és trendeket, a szakmai tapasztalatokat, a prevenció elveket, valamint a közútkezelői (önkormányzati) igényeket egyaránt figyelembe kell venni.

A közúti forgalom hatékonyabb felügyeletét és ellenőrzését lehetővé tévő technikai fejlesztések egy része **amortizációs cserék** végrehajtását jelenti, míg más részük a technikai eszközpark korszerűsítését, bővítését eredményezi. Az elkövetkezendő időszakban a VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat fejlesztése mellett szükség van új típusú **hitelesített légalkoholmérők**, valamint **gépjárműbe épített, a szabályszegések menet közbeni rögzítését és dokumentálását lehetővé tévő forgalomfelügyeleti kamerák** beszerzésére és rendszerbe állítására is. Az elkövetkezendő három évben szükség lesz **szolgálati gépjárművek, motorkerékpárok, motorkerékpáros védőruhák** és egyéb felszerelések beszerzésére is.

Az Akcióprogram időszaka alatt a közúti ellenőrzések módszereit a **bevált európai és magyarországi gyakorlatokra figyelemmel (best practice)** szükséges megválasztani.

A **sebességtúllépések elleni fellépés** keretében a rugalmas helyváltozással és lehetőség szerint a szabályszegők leállításával járó **mobil, valamint** az emberi jelenlétet nem igénylő **automata ellenőrzéseket egyaránt folytatni kell**. Továbbra is szükséges alkalmazni **a menet közbeni ellenőrzési módszert**, mely kiválóan alkalmas a sebességellenőrzésre, valamint más, a járművek mozgása közben elkövetett közúti szabályszegés felderítésére (tilos jelzésen való áthaladás, előzési tilalom megszegése, autóbusz forgalmi sáv jogosulatlan használata stb.). A menet közbeni ellenőrzési módszer hatékonysága a tapasztalatok szerint kimagasló. Ennek oka, hogy a beépített sebességmérő készülékkel, illetve képi rögzítésre alkalmas más forgalomfelügyeleti eszközzel rendelkező, civil jellegű, nagy teljesítményű személygépkocsik, illetve motorkerékpárok beleolvadnak a környezetükbe, rendőri jellegük nem, vagy csak nehezen észlelhető. A beépített sebességellenőrző eszközök mindkét irányból alkalmasak a pillanatnyi sebesség mérésére anélkül, hogy az ellenőrzés alá vont járművet követniük kellene.

Az **ittas járművezetés** visszaszorítására az európai gyakorlatban általánosan alkalmazott **véletlenszerű ellenőrzések** jelentik a leghatékonyabb megoldást, míg a biztonsági öv és a gyermekbiztonsági rendszerek használatának ellenőrzését – a demonstratív jellegű ellenőrzések mellett, a hatásfok növelése érdekében – lehetőleg felvilágosító jellegű, közlekedésbiztonsági kommunikációs kampányokkal együtt kell végezni (utóbbiak alól természetesen kivételt jelentenek a napi rutin ellenőrzések).

A baleseti trendekre tekintettel az elkövetkezendő három évben a védtelen közlekedők közé tartozó kétkerekű járművek (**motorkerékpárok, segédmotor-kerékpárok és kerékpárok**) vezetőit gyakrabban kell közúti ellenőrzés alá vonni, ehhez kapcsolódóan ki kell alakítani a leghatékonyabb ellenőrzési gyakorlatot. Az ellenőrzések során figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a statisztikai adatok alapján **az ittas vezetések aránya a segédmotoros kerékpárosok, valamint a kerékpárosok körében kiemelkedően magas.**

Közúti ellenőrzésekkel és intenzív közlekedésbiztonsági kommunikációval kell fellépni mindazokkal a magatartásokkal szemben, melyek **a járművezetők figyelmének elvonását** idézik elő. Ennek oka, hogy egyre több olyan súlyos kimenetelű közlekedési baleset történik az utakon, mely a járművezető figyelmetlenségére, illetve a figyelmet elvonó valamilyen aktív cselekvésre vezethető vissza. Ezeket a jogsértéseket a közutak „csendes gyilkosainak” is nevezik. Ebbe a körbe nem csak a mobiltelefon járművezetés közbeni jogellenes használata tartozik, hanem más figyelemelvonó cselekvések is (GPS, autó-hifi kezelése, kezelőszerv beállítása stb.).

Az utakon közlekedő összes járműkategória tekintetében **kiemelten fontos a nem megfelelő műszaki állapot kiszűrésére irányuló tevékenység**, amelynek legegyszerűbb és leghatékonyabb eszköze – alkalmazkodva a gyorsan változó környezethez – **az időszakos műszaki megvizsgálásokon alkalmazott technológia folyamatos megújítása**, és ezzel párhuzamosan a tevékenység szigorú és állandó, részben informatikai eszközökkel történő hatósági ellenőrzése.

5.5.4. Biztonságos járművek és környezet

A biztonságos közlekedés fejlesztése tekintetében, mind az Európában forgalmazott járművek tekintetében, mind a közlekedésbiztonsági, mind pedig technológiai oldalról javasolt az átfogó proaktív cselekvési tervek kidolgozása és folyamatos frissítése tekintetében, lépést tartva a világ digitális és közlekedés fejlesztési trendjeivel és az innovációval szükséges a fejlesztési irányok összehangolása. Mindemellett elengedhetetlenül fontos egy biztonságos, modern és magas minőségű fizikai és digitális infrastruktúra megteremtése is, mely elengedhetetlen alapeleme a további mobilitásfejlesztésnek.

Mobilitási K+F+I oldalról elmondható, hogy az általánosan vizionált jövő meghatározó technológiája az önvezető és hálózatba kapcsolt, autonóm járművek, melyek szoros kölcsönhatásban állnak az őket kiszolgáló, elektromobilitási, szoftver és hardver eszközökkel. A fenntarthatóság, biztonság és hatékonyság alapelveinek követése érdekében elengedhetetlen egy integrált rendszer kiépítése, mely építőelemei az adatok, járműtechnológia, infrastruktúra, szolgáltatások, működési keretrendszerek, szabványok és keret szabályok.

Javasolt az alábbi intézkedésekkel (egyúttal a nemzetközi gyakorlattal összhangban) a jövő mobilitásának trendjeit a közlekedés biztonságának kiemelt fókuszával figyelembe venni, így az élenjáró technológiák (Big Data, IoT, MI, ICT, CAD, intermodalitás és szolgáltatási integráció stb.) mobilitási oldalról is kiemelt hasznosságú elemeinek kutatását, fejlesztését és alkalmazásának támogatását erősíteni.

Alapvető fontosságú a technológia trendjeinek és alakulásának (proaktív) vizsgálata mobilitási oldalról, illetve a fizikai és digitális infrastruktúra közlekedésbiztonságot is támogató fejlesztése.

Általánosan kijelenthető, hogy mobilitás és a különböző közlekedési szolgáltatások a mindennapi élet nélkülözhetetlen és alapvető elemei. A közlekedés biztonságos, védett, hatékony és fenntartható

fejlesztése egyben a jövőnk záloga is, amely kiemelt szempontrendszert az összes mobilitás fejlesztési koncepció során szem előtt kell tartani (K+F+I, pilot, tanulmány stb. esetében egyaránt).

A jövő mobilitását számos elemző és tanácsadó cég vizsgálja, és igyekszik megjósolni és hangsúlyozni a várható trendeket, nehézségeket és leküzdendő akadályokat. A közlekedés környezetbaráttá tételét, az elektromobilitás és önvezető technológiák elterjedése révén látják elsősorban a nagy iparvállalatok, de új mobilitási koncepciók és integrált megközelítés is szükséges a hatékony és fenntartható változások elérése érdekében. Az autonóm mobilitás az optimális határfokát egy komplex önvezető ökoszisztéma keretében tudja elérni, melyben nem csak a járművek, és eszközök újulnak meg, de új, integrált és innovatív szolgáltatásmódok kerülnek bevezetésre. Ilyen rendszerek többek között:

- a „Mobilitás, mint Szolgáltatás” (Mobility as a Service - MaaS) koncepciója,
- az igényvezérelt mobilitási rendszerek,
- komplex és interoperábilis adat- és mobilitás menedzsment szolgáltatások.

Az intelligens, autonóm mobilitási ökoszisztéma eszközei lehetnek:

- a nagy felbontású térképi adatbázisok,
- a szolgáltatások, nyilvántartások, engedélyek, ügyviteli rendszerek stb. digitalizációja,
- az adatgyűjtő járműflotta,
- az adatfeldolgozó, elemző, felhasználó, kezelő és újrahasznosító digitális infrastruktúra,
- a Big Data, Data Cloud, és AI rendszerek,
- a kvantum programozási és kiberbiztonság alkalmazások,
- az infokommunikációs technológiák, 5G, V2X rendszerek,
- az integrációt segítő szolgáltatók, szoftverek és applikációk,
- az út-infrastruktúra és kiegészítő okos rendszerek, és közlekedésbiztonsági szolgáltatásai (a C- ITS rendszerek, IoT, „Smart-Road” alkalmazások stb.),
- az integrált információs, utazástervezési, támogató, és jegyértékesítő rendszerek,
- a vezetéstámogató rendszerek (ADAS) és önvezető jármű technológiák,
- a digitális logisztika és ellátási lánc menedzsment, innovatív logisztikai szolgáltatások,
- a járművek konvojban haladásának támogatása,
- az ipari innovációk (gyártás, tervezés, logisztikai szolgáltatások stb.),
- a jogi szabályozó és ösztönző rendszerek, szabványok,
- az intelligens várostervezés, fenntartható (városi) mobilitási tervek, parkolási rendszerek, behajtási övezetek, dedikált sávok, töltő- és detektorhálózatok és
- a Smart Grid rendszerek.

Az **önvezető járművek fejlesztése és tesztelése** mellett, az új technológiai vívmányok, az automatizáltsági fok és az elérhetőség javítása, a szociális és társadalmi hasznosság, a biztonság és a környezet védelmének szem előtt tartása is a témakör kiemelten fontos elemei. Az elektromos hajtású járművek fejlesztése, egy körültekintő és megalapozott koncepció mentén, jelentősen támogathatja az EU 2050- re kitűzött emissziós és közlekedésbiztonsági célkitűzéseinek elérését. Az e-mobilitás továbbá fontos szerepet játszik az egyéni közlekedésben (mikromobilitás, személygépjárművek stb.) a közösségi közlekedésben és az áru/teher szállításban egyaránt, ezért a technológiák kutatása és fejlesztése, annak támogatása elengedhetetlen fontosságú a jövő mobilitását tekintve. Rövidtávon, illetve az alacsonyabb automatizáltsági fokozatú járművek tekintetében szintén jelentős értékkel bírnak a vezetéstámogató rendszerek (ADAS), melyek a közlekedésbiztonságot is közvetlenül támogatják. Ilyen ADAS funkciók többek között:

- figyelmeztető alkalmazások (biztonsági öv, sávelhagyás, holtter figyelés, sebességhatárok stb.)
- dinamikai támogató rendszerek (fékezést, stabilitást támogató eszközök),
- esemény rögzítő (EDR, tachográf) és járműkövető rendszerek,
- e-Call rendszer (automatikus segélyhívó rendszer),
- támogató funkciók: sávtartó, parkolási asszisztens, adaptív tempomat, stb.

Járműtechnológiai oldalról szintén kiemelt fontosságúak a jármű tesztelés és típusjóváhagyás témakörei, valamint a kellő részletezettségű, de egyben támogató jogi szabályozás és szabványok kialakítása és karbantartása, a megfelelő (teszt és alkalmazási) környezet és körülmények is.

A zalaegerszegi járműipari tesztpálya jó és kiaknázandó alapot teremt hazánknak az új technológiák és rendszerek tanúsításában való erősebb szerepvállalására nemzetközi szinten is, ugyanakkor egyúttal közvetlen hatással bír a hazai közlekedésbiztonság javulására is.

Az adatgyűjtés, feldolgozás és felhasználás módja, módszerei, és eszközei az integrált mobilitási rendszer meghatározó tényezői. **A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, parkolási, valós-idejű és multimodális adatokat szabványosított formában interoperábilis és szabadon hozzáférhető módon szükséges tárolni**, melynek optimális módja egy (vagy több) **Nemzeti Adathozzáférési Pontba (NAP)** való továbbítás. Az NAP-ben tárolt adatoknak a különböző rendszereken és a határon átívelően is átjárhatónak kell lennie. A jogszabályi rendelkezéseken túl célszerű egy az autonóm mobilitást is támogató geoadatbázis létrehozása, mely szoros kapcsolatban áll az NAP rendszerrel is, de fő célja a HD térképi adatok teljes körű és hatékony menedzsmentje, az önvezető ökoszisztéma kialakítása és támogatása érdekében. Az adatgyűjtésre célszerű egy dedikált járműflotta alkalmazása, mely többek között érvényesíti és hitelesíti az egyéb platformokról (FCD, applikációk, bejelentések, stb.) érkező adatokat, folyamatosan feltérképezi a közlekedési hálózatot, annak esetleges változásait, és értékes forgalmi információkat is generál. Adatmenedzsment oldalról elengedhetetlen egy megfelelő digitális infrastruktúra kiépítése, mely képes a járművek által generált „Big Data” kezelésére. A Mesterséges Intelligencia alkalmazásával további rendszer fejlesztések alkalmazhatók, mely a mobilitás, a szokások és események elemzése és innovációja terén is ígéretes lehetőségeket biztosít. Az adatok témakörbe sorolhatóak továbbá a parkolási, forgalmi és navigációs adatok és szolgáltatások, valamint a kapcsolódó dinamikus és statikus adatok, az infokommunikációs technológiák, a kooperatív rendszerek, és az adaptív forgalomirányítás is.

5.5.4.1. Biztonságos infrastruktúra kialakításának támogatása

A hálózatba kapcsolt, automatizált és elektromos járművek közlekedési környezettel szemben támasztott követelményeinek elemzése és az úthálózat-, infrastruktúra fejlesztést szakmailag támogató feladatok jelentős kihívást támasztanak a szakterület jövőjét illetően. **A jövőben kiemelt feladat lesz a járművekben és az infrastruktúrában keletkező adatok továbbításával, tárolásával, elemzésével, biztonságával és felhasználásával kapcsolatos kihívásokra válaszolni.**

Mindezeknek megfelelően az intelligens, környezetkímélő és integrált közlekedés szempontjait is tartalmazó stratégia megalkotása, kidolgozása, fejlesztése szükséges a jövőben.

Az út során érkező, tervezett és nem tervezett információk a vezetők elvárásainak olyan fontos forrásai, melyek a viselkedésüket irányítják. Így fontos, hogy a forgalmi rendszer irányító részei alkalmazkodjanak a vezetők információs igényeihez, s a hálózat információs rendszerének felülvizsgálata alapján az információs rendszer minőségét javítsuk.

A közúti közlekedési rendszerek infrastruktúrájának jellegzetessége és kialakítása nagymértékben meghatározza az útbiztonság mértékét. Az elmúlt években a halálos áldozatok számának csökkentése után a mérnöki feladatok fejlesztése volt a fő célkitűzés az EU országokban. **A hazai infrastruktúra kialakításában és kezelésében a biztonsági szemlélet priorizálását tekintettük és tekintjük a közlekedésbiztonsági program fő feladatának.**

Az országos közúthálózaton az utóbbi években a forgalom stabil növekedése figyelhető meg, a személygépkocsi-forgalom mind a megelőző évi, mind az 5 évvel ezelőtti állapothoz képest minden útkategória-csoportban (gyorsforgalmi utak, főutak, mellékúthálózat) növekedést mutat. A gyorsforgalmi utak általános teljesítménynövekedése mellett (M6 is) kiemelkedő a növekedés mértéke a közelmúltban átadott hálózati elemeken (M3, M43, M86). Ezen fejlesztések környezetében az alacsonyabb kategóriájú utakról a forgalom átrendeződik (átlagosnál nagyobb forgalomfejlődés a

gyorsforgalmi úthálózaton, átlag alatti forgalomfejlődés a főutakon és a mellékúthálózaton). Ez az átrendeződés egy- vagy többlépcsős lehet: minden alacsonyabb kategóriáról a gyorsforgalmi utakra, illetve mellékúthálózatról főutakra és főutakról gyorsforgalmi utakra. A teherforgalom tendenciája is növekvő, ugyanakkor - elsősorban 5 éves távlatban - kirajzolódik az áruszállítási rendszerekben bekövetkező változások nyomán a kis tehergépkocsi és a nyerges szerelvény járműkategóriák arányának növekedése a többi tehergépjármű-kategória ellenében, ami a logisztikai folyamatok szervezésének hatékony növekedését jelzi.

Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) lehetőséget adnak a járműveknek, hogy „virtuális üzemanyagot” kapjanak a forgalomszámláló automatáktól, az intelligens közlekedési lámpáktól, és az egyéb közúti adatgyűjtő egységektől. **Lehetőség van a járművezetők viselkedésének befolyásolására és a balesetek csökkentésére, ha az információk valós időben történő megadásával lehetővé tesszük, hogy tájékozottan hozzanak utazási döntéseket, vagy kellő időben csökkentsék a sebességet.** Azok a közútkezelők (kisebb települések, nagyvárosok, országos közutak kezelői), amelyek nem vesznek részt az új rendszer adta lehetőségekben, kockáztatják az útjaikon a mobilitás jövőjének ellenőrzését. Ha egy közútkezelő nem ad információt az útjain közlekedő autóknak és a járművezetőknek, elveszti annak a lehetőségét, hogy befolyásolja, ki-merre közlekedjen. **A jövőben kiemelt feladat lesz a járművekben és az infrastruktúrában keletkező adatok továbbításával, tárolásával, elemzésével, biztonságával és felhasználásával a közúthálózat információs rendszerének felülvizsgálata, minőségének javítása.**

A járművezető számtalan információt kap a járművön belüli információs eszközöktől és az úton kihelyezett jelzésektől. Ez az információ-mennyiség az elmúlt évtizedben jelentősen megnőtt, egyre nehezebb feladat kiválasztani a biztonságos járművezetéshez szükséges tudnivalókat. A térképes információs rendszerek, a járműbe épített kamerák, a radaros érzékelők, a jármű-jármű kommunikáció sokkal több vezetőt segítő adattartalommal bír, mint a statikus jelzőtáblák. A közút kezelője által kihelyezett jelzések ma már nem elsődleges információforrások, ugyanakkor a járművezetés jogszabályi környezete a közút forgalmi rendjét tekinti annak. Ezen ellentmondás feloldását valószínűleg ki fogja kényszeríteni az önvezető autók folyamatos térhódítása: **a járművezetést segítő rendszereket be kell építeni a járművezetői szabályozásba.**

A közúti reklám, és különösen a digitális hirdetőtáblák egyre inkább elterjedtek, a közúti reklám azonban biztonsági kockázatot jelenthet az elhaladó autósok figyelmének elvonásával, mely súlyos következményekkel járhat. Biztonsági szempontból valószínűleg a közúti reklámozás teljes tilalma az optimális megoldás, ezt azonban nehéz, vagy akár lehetetlen lenne a gyakorlatban megvalósítani, tekintettel a reklámpiar folyamatosan növekvő és versengő igényeire. Ezért nagyon fontos annak biztosítása, hogy a közúti hirdetőtáblák negatív hatásait a minimálisra csökkentsék a megfelelő jogszabályok és/vagy ajánlások, valamint szigorú engedélyezési eljárások révén.

A Közúti Infrastruktúra Biztonsági kezelését szabályozó EU Irányelv (2008/96/EC) módosítását az intézményközi (háromoldalú) tárgyalások eredményeképpen 2019. február 21-én elfogadták. A módosítás kiterjeszti a jelenlegi szabályozás hatályát az autópályákra és a transeurópai közlekedési hálózaton (TEN-T) kívüli egyéb „elsődleges utak”-ra, beleértve a lakott területen kívüli utakat, amelyek uniós finanszírozással épülnek. **Kötelezővé válik a gyalogosok, kerékpárosok és más veszélyeztetett közlekedők figyelembe vétele a közúti közlekedésbiztonsági eljárásokban.** A megállapodást a COREPER (Állandó Képviselők Bizottsága) 2019. február 27-én, illetve az Európai Parlament Közlekedési Bizottsága (TRAN) 2019. március 4-én hagyta jóvá. A módosító szöveget a Parlament plenáris ülése és a Tanács is hivatalosan elfogadja néhány hónapon belül, így a 176/2011 Korm. rendelete alapját adó 2008/96/EC irányelv módosítása várhatóan 2019 végén megjelent. Lényegesen meg fog változni a közutak biztonsági vizsgálatára vonatkozó rendszer, ezért mind a 176/2011 Korm. rendelet, mind a hatályos útügyi műszaki előírások felülvizsgálata szükségessé válik 2020-ban. A hálózati szintű útfelmérés megvalósítása többletköltséget jelent a közút kezelőjének, illetve további források

szükségesek az **egyes biztonsági felülvizsgálatok, góckutatások alapján szükséges biztonságnövelő beavatkozások megvalósításához.**

A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 176/2011. (VIII.31) Korm. rendelet érvényesítéséhez **a KSH személy sérülései baleseti adatbázis (helyazonosítás) és a forgalomszámlálási adatok megbízhatóságának javítása elengedhetetlen, mert mind az alapadatok, mind a képzett, számított adatok torzítják az elemzések, majd az infrastruktúra fejlesztéseink irányát.**

Az útügyi műszaki előírások 2 éve megkezdett átdolgozása során be kell építeni az úttervezési-üzemeltetési előírásokba a közúti biztonsági szempontokat a hazai és nemzetközi legjobb gyakorlatok feldolgozásával. Az infrastruktúrabiztonság fejlesztése kapcsán a nemzetközi szintű stratégiai ajánlások, útmutatók (pl. a RADAR projekt keretében kidolgozott Duna-menti Infrastruktúra Közlekedésbiztonság Fejlesztési Stratégia – DIRSIS, és kapcsolódó akcióterv), jó gyakorlatok adaptálása szintén kiemelt jelentőségű.

5.5.4.2. Városok közlekedésbiztonságának javítása

Az Európai Parlament a 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről szóló, 2021. október 6-i állásfoglalásában („Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről (2021/2014(INI)) felhívja a Bizottságot, hogy **a városi mobilitási csomag küszöbön álló felülvizsgálatára tekintettel mozdítsa elő a biztonsági és fenntarthatósági intézkedések közötti szinergiákat a városi területeken.**

Magyarország településhálózata sok évszázados fejlődés és formálódás után számos sajátos jellemvonást felmutatva jutott el a 20. század küszöbére. Az 1950-től napjainkig tartó időszak jellemző vonása Magyarországon a városhálózat kibővülése, a városok számának gyarapodása. A városok számának növekedésével, illetve a városokban élő népesség gyarapodásával folyamatosan nőtt a városi lakosság aránya is. 1949-ben az akkori 54 városban élt az ország népességének 37%-a, azaz a lakosság többsége ekkor még falvak lakója volt. Ezt követően a városi népesség aránya folyamatosan növekedett, mára ez az arány már több mint 70%. A települések sajátosságai, illetve a magas népességi koncentráció fokozottan előtérbe helyezi a városi közlekedés problémáit.

A magyarországi városok közlekedési problémáit, a fejlesztés irányait a városrendezési tervek nagyon jól kezelik, azonban a közlekedésbiztonsági aspektus nem mindig kap megfelelő hangsúlyt. A településeknek szüksége van a helyi adottságokhoz igazodó, önálló közlekedésbiztonsági koncepcióra, a közlekedésbiztonságot javító célzott intézkedésekre. Ezen intézkedések kidolgozásának alkalmával a védtelen közlekedők biztonságának növelésére (pl. a gyalogosok, kerékpárosok) is hangsúlyt kell fektetni. Jelentős probléma, hogy míg az országos közutak tekintetében a műszaki és biztonsági paraméterek jól szabályozottak (pl. az Útügyi Műszaki Előírások révén), a városokon belüli, önkormányzati kezelésű úthálózatra vonatkozóan ezek nem kötelező érvényűek. Ez a közlekedésbiztonsági kérdések kezelésében helyi szintű, nem egységes, általában a problémákra utólag reagáló, eseti megoldásokat eredményez. Kiemelt **figyelmet kell ezért szentelni a városokon belüli közlekedésbiztonság rendszerszintű kezelésére, különös tekintettel a lakott területen belül jellemző közlekedési módok és problémáik (pl. védtelen közlekedők biztonsága) megoldására.** Ezzel összhangban jellemző példaként említhető a gyalogos közlekedés biztonságával való foglalkozás szükségessége: gyalogosként bárki, akár a közlekedés szabályrendszerének ismerete nélkül is közlekedhet, így fontos a gyalogos forgalom megfelelő elválasztása, illetve a gépjármű-gyalogos forgalom jellemző találkozási pontjainak (pl. kijelölt gyalogos-átkelőhelyek) egyértelmű, biztonságos, megfelelő kialakítása, felülvizsgálata.

5.5.5. Kutatás-fejlesztés-innováció

5.5.5.1. A közlekedés biztonságát jellemző fő teljesítménymutatók létrehozása, gyűjtése, folyamatos javítása

A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók a közúti biztonsági elemzések nélkülözhetetlen részét képezik. Használatuk nem csak a balesethez vezető helyzetek, ún. baleseti mechanizmusok jobb megértéséhez, a torzításmentes nemzetközi összehasonlításhoz, hanem a kitűzött számszerű célok elérésének folyamatos ellenőrzéséhez, vizsgálatához is elengedhetetlen. A nemzetközi összevethetőség biztosításával kapcsolatban fontos megemlíteni, hogy jelenleg a tagállamokban nem egységesek a súlyos sérülésekkel kapcsolatos definíciók. Ennek feloldására az EU az ún. MAIS módszertant fogadta el egységes definícióként, és szorgalmazza a tagállamokban a súlyos sérülések eszerint történő meghatározását, továbbá az ennek megfelelő adattranszformációs modellek kidolgozását. Bár az előző évtizedben történtek hazánkban az új definíció szerinti adatszolgáltatáshoz szükséges stratégiai lépések (pl. rendelet előkészítés), a tényleges bevezetés megvalósítása (a szükséges informatikai és egyéb fejlesztésekkel együtt) a 2020-2030 közötti időszak fontos feladatának tekinthető.

A közúti balesetek számára és súlyosságára több olyan, ún. „külső tényező” is hat, amik nem közlekedés specifikusak, mégis nagymértékben hatást gyakorolnak a közúti biztonságra. Ilyen tényezők például a gazdasági helyzet, a szélsőséges időjárás, a népesség életkor szerinti összetétele, stb. Gyakran a nélkül is változik a közúti közlekedés biztonsága, hogy bármilyen erre irányuló konkrét intézkedést hoztak volna. Ma már bizonyított, hogy a közúti biztonság 2006 utáni nagymértékű javulása mintegy kétharmad részben a gazdasági visszaesés következménye volt. Ahhoz tehát, hogy lemérhessük a közúti biztonság javítása terén tett erőfeszítések hatékonyságát, eredményességét, a baleseti adatok, számok mellett a közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókra és indikátorokra is szükség van.

A közlekedésbiztonsági teljesítménymutatókkal először az ETSC (European Transport Safety Council) foglalkozott 2001-ben³, majd a Safety Net EU projekt keretében ezek definiálásra kerültek, sőt elméleti háttérüket és a mérésükhöz szükséges módszertani alapokat is kidolgozták 2006-ban és 2007-ben^{4,5}. Ezek a kutatások képezték alapját az EU közúti közlekedésbiztonsági obszervatóriumának. Fontos, hogy a teljesítménymutatók pontosan, adott módszertan segítségével mérhetőek, reprodukálhatóak legyenek, ami az összehasonlíthatóság miatt is elengedhetetlen.

A teljesítménymutatók a jelenleg igen népszerű, Európai Unió közlekedésbiztonsági stratégiai dokumentumok központi elemeként szereplő, úgynevezett „Biztonságos Rendszer Megközelítés” (Safe System Approach) szerves részét képezik. Számos EU tagállam gyűjt különböző mutatókat annak érdekében, hogy a nemzeti politikai célkitűzések, közúti közlekedésbiztonsági tevékenységek előrehaladását, hatékonyságát mérni tudják. Hazánkban a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. időszakosan végzi néhány ilyen mutató felmérését. A különböző nemzeti kezdeményezések összehangolása, a teljesítménymutatók rendszerének, felmérési módszertanának egységesítése érdekében EU-s projekt indult (19 ország részvételével, Magyarország nélkül), mely a Baseline⁶ nevet viseli.

A teljesítménymutatók egy – talán legfontosabb - része a gépjárművezetők magatartásával kapcsolatos. Ugyanakkor további indikátorok révén az egyéb közlekedői csoportok attitűdje is jellemezhető, míg más mutatók a közlekedésbiztonság terén tett erőfeszítések intenzitását írják le. Az

³ ETSC. (2001). Transport Safety Performance Indicators, European Transport Safety Council, Brussels. ISBN: 90-7602.

⁴ SafetyNet, 2006: Road Safety Performance Indicators Theory.

⁵ SafetyNet, Deliverable D3.6: Road Safety Performance Indicators, Theory, 2007.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>

alábbiakban rendszerezve mutatjuk be a közlekedésbiztonsági teljesítmény, helyzet alakulásának nyomon követésére alkalmazható, javasolt adatok, mutatók, indikátorok körét.

Baleseti adatokkal kapcsolatos mutatók, indikátorok:

- **Személy sérüléssel közúti balesetek száma, kimenetel szerint:** halálos, súlyos sérüléssel, könnyű sérüléssel balesetek számának alakulása a hazánkban alkalmazott (30 napos) definíciók szerint.
- **Közúti balesetben sérültek száma, kimenetel szerint:** közúti balesetben elhunyt, súlyosan sérült, könnyen sérült személyek számának alakulása a hazánkban alkalmazott (30 napos) definíciók szerint.

Közlekedők viselkedésével kapcsolatos mutatók, indikátorok:

- **Sebesség:** a sebességhatárt betartó járművek aránya.
- **Biztonsági öv használat:** a biztonsági övet megfelelően viselő, járműben utazók aránya.
- **Gyermekvédelmi berendezések használata:** a gyermekbiztonsági rendszerben megfelelően rögzített gyermek utasok aránya.
- **Fejvédő használat:** a fejvédőt megfelelően viselő motorizált kétkerekű, illetve kerékpáros közlekedők aránya.
- **Alkohol:** alkoholos befolyásoltság nélkül vezetők aránya.
- **Egyéb tudatmódosító szerek:** tudatmódosító szerek befolyásoltság nélkül vezetők aránya.
- **Zavaró tényezők:** kézben tartott mobil eszközt nem használó járművezetők aránya.
- **Elsőbbségadási hajlandóság:** gyalogosok és kerékpárosok részére elsőbbséget adó járművezetők aránya olyan helyszíneken, ahol a gyalogosnak, kerékpárosnak elsőbbsége van.
- **Tilos jelzés:** a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésénél szabályosan viselkedő járművek/gyalogosok aránya.
- **Kerékpáros kötelező felszerelések:** a kerékpár kötelező felszereléseivel megfelelően ellátott kerékpárosok aránya.

Közlekedők felkészültségével kapcsolatos mutatók, indikátorok:

- **Gyermekek tudásszintje:** a különböző korcsoportok elvárható képesti tudásszintje a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretek kapcsán.
- **Vizsgasikeresség:** a KRESZ vizsgát első próbálkozásra sikerrel teljesítők aránya.
- **Utánképzés:** az utánképzésre kerülő gépjárművezetők száma.
- **Önkéntes utánképzés:** önkéntes pontcsökkentés miatt utánképzésre jelentkezők aránya a büntetőpontot kapó járművezetők között.

Közlekedési rendszer elemeivel kapcsolatos mutatók, indikátorok:

- **Járműbiztonság:** a EuroNCAP minősítése szerint adott határérték feletti biztonsági szinttel jellemzett új járművek aránya.
- **Infrastruktúra-biztonság:** adott biztonsági szinttel jellemzett útszakaszokon megtett járműkilométerek aránya.

Közlekedésbiztonságra ható szervezetek erőfeszítéseivel kapcsolatos mutatók, indikátorok:

- **Baleset utáni ellátás:** a személy sérüléssel balesetet követő vészhívás és a mentők megérkezése közt eltelt idő.
- **Közúti ellenőrzések volumene:** a közúti ellenőrzés keretében megállított járművek száma.
- **Sebességellenőrző eszközök:** a sebességellenőrzés gyakorlatában adott évben alkalmazott mobil- és fix sebességmérő eszközök együttes száma.
- **Közúti alkoholtesztek:** közúti ellenőrzés keretében lefolytatott alkoholtesztek száma.

A fent felsorolt mutatók, indikátorok egy része már jelenleg is rendelkezésre áll, több esetben azonban az adatgyűjtés módszertana még nincs kidolgozva, illetve a megfelelő adatgyűjtés beruházást, fejlesztést igényelne.

A baleseti adatokkal kapcsolatos mutatók a KSH személy sérüléses közúti adatbázisából előállíthatók. **A közlekedők viselkedésével kapcsolatos indikátorok kapcsán a legtöbb mutató gyűjtéséhez létezik hazai, vagy EU-s módszertan, egyes mutatókat** (pl. biztonsági öv használat, gyermekvédelmi berendezések, fejevédő használat) **a KTI időközönként felmér.** A felkészültséggel kapcsolatos indikátorok közül a gyermekek tudásszintjére korábban irányultak felmérések, a további indikátorok (pl. képzések, közúti ellenőrzések) előállításához az illetékes társaságok (KAV, rendőrség) bevonása szükséges.

5.5.5.2. A K+F és innovációs tevékenységek fejlesztése, ösztönzése, támogatása

A közúti közlekedési rendszer biztonságának növelése érdekében világszerte nagy erőfeszítéseket tesznek az egyes országok, a szakemberek, közigazgatási szervek, civil szervezetek. **A megelőző és biztonság-növelő intézkedések hatékonyságának zálogai a kutatások és mérés-vizsgálatok.** A közlekedésbiztonsági célú kutatások tényleges hasznosulásának, hatékonyság-növelésének kulcsa, hogy valós, indokolt és építő szándékok, célok mentén forrjanak ki a kutatási témák, azok egymásra épüljenek és lehessen építkezni belőlük.

Fontos, hogy miközben az aktuális problémák kezelésével foglalkozunk, legyen mód és szándék az azokon túlmutató, jövőbeni feladatok feltérképezésére, újszerű megoldások keresésére, gyakorlatias szellemű és gyakorlati kutatásokra, az eszközök valóban hatékony alkalmazási feltételeinek vizsgálatára, sőt a várható eredmények előrebecslésére, a beavatkozások értékelésére. Ehhez szükség van az alkalmazott forgalomtechnikai és közlekedésbiztonsági eszközök megbízható nyilvántartására, a változások nyomon követésére. A K+F kutatások és háttérvizsgálatok ezeket a célokat szolgálják, a biztonságosabb közúti közlekedés elsődlegességének elismerésével.

Elengedhetetlen, hogy a kutatások kapcsolódjanak az európai projektekhez, az egységes törekvésekhez. Cél hogy a beavatkozások, akciók végén, a kutatási eredmények felhasználásával az előírások megalapozását segítő ajánlások kerülhessenek kidolgozásra. **A kutatás-fejlesztések célja a forgalomtechnikai és közlekedésbiztonsági eszközök, közlekedésbiztonsági beavatkozások feltételeinek, optimális elhelyezésének, minőségi követelményeinek, hatásuk számszerűsíthetőségének vizsgálata.**

A módszertani alapokat feltáró és fejlesztő kutatási témacsoportok eredményeként számos területen komoly módszertani hiányokat kerültek azonosításra (pl. keresztmetszeti forgalmi adatok, műszaki szabályozások, közlekedésre felkészítésének hiányzó teljesítménymutatói, képzésben megjelenő új eszközök, módszerek alkalmazásának előkészítetlensége). A jelenleg futó kutatások már a megoldási lehetőségeket keresik. Fontos, hogy a konkrét beavatkozások megalapozása is komoly szakmai előkészítésekre építve valósuljon meg, azaz a módszertani kutatások felvázolt folyamata és azok folyamatossága ne szakadjon meg.

Olyan területek módszertani alapjaival is foglalkozni kell, melyeken eddig ez nem szerepelt, gondoljunk csak a közlekedésre nevelésre, vagy a közösségi megjelenések, rendezvények programjaira. Jelenleg több szakértői anyag kidolgozása van folyamatban, ami az ún. érzékenyítő programok módszertanával és mérési lehetőségeivel foglalkozik, illetve mintaprojektek megvalósítását tűzte ki célul. Emellett kiemelten fontos, hogy a szaktárca gondozásában és felügyeletével, **a KTI szakmai koordinációja mellett indulhasson el a korosztályos közlekedésre nevelési, közlekedésbiztonsági tananyagok kidolgozása,** hiszen ez garantálhatja az országos szinten egységes, azonos és szakmailag megfelelő oktatási színvonalat.

5.5.5.3. Nemzetközi kapcsolatok

A nemzetközi kapcsolatok erősítése a hazai közlekedésbiztonsági szakmai tevékenység fontos célja. A nemzetközi szervezetekben lévő tagságokon keresztül elérhető információk az elemző, értékelő szakmai feladatok, a kutatási tevékenység támogatása okán kiemelt fontosságú.

A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében a **KTI egyik fontos szakmai feladata** a nemzetközi közlekedésbiztonsági vizsgálatokhoz és adatokhoz való hozzáférés biztosítása, különös tekintettel az **IRTAD**-dal és **FERSI**-vel kapcsolatos feladatok ellátására, az **ETSC**-vel, valamint további nemzetközi szakmai szervezetekkel való együttműködés megvalósítására, ugyanúgy, mint a nemzetközi szakmai képviseletek biztosítása (**EU, ENSZ-EGB**), valamint a nemzetközi együttműködésben megvalósított szakmai programok szervezése. Az **APCR/PIARC**, a **CEDR**, az **EU**, az **ENSZ** közlekedésbiztonsági munkacsoportjai, illetve az egyes országok kutatóintézetei számos közúti közlekedésbiztonsági kutatási szakanyagot készítenek, amelyek hazai bemutatása, főbb tartalmi elemeinek magyarra fordítása jelentősen támogatná a magyar közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek munkáját.

A Rendőrség, az **ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság** a nemzetközi porondon is megállja a helyét, erre utal széles körű nemzetközi kapcsolatrendszere. 2004 májusa óta teljes jogú tagként rendszeres kapcsolatot tart fenn a **TISPOL**-lal, az Európai Közlekedésrendészeti Szervek Hálózatával (2019-től **ROADPOL**, amelynek szintén tagja), teljesíti a Salzburg Fórum tagállamok együttműködéséből adódó feladatokat és részt vesz az ENSZ EGB közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos ülésein. A nemzetközi közlekedésrendészeti és közlekedésbiztonsági szervezetekben való részvétel kapcsán feladatként jelentkezik: delegációk kiküldése, fogadása, a ROADPOL által szervezett nemzetközi szemináriumokra résztvevő(k) delegálása, előadások megtartása. További feladat a nemzetközi közúti ellenőrzésekben való részvétel koordinálása, aktív részvétel a ROADPOL Végrehajtói Bizottság, Tanács, Műveleti Csoport és Technológiai Munkacsoport ülésein és munkájában, továbbá az évente 9 alkalommal Európa-szerte végrehajtott fokozott ellenőrzésekben, a Közlekedésbiztonsági Napok balesetmegelőzési rendezvényen. Az ORFK-OBV folyamatos koordinációval, rövid, közép és hosszú távú stratégiák mentén hajtja végre azokat a feladatokat, melyek a magyar és az európai uniós közlekedésbiztonsági célok elérését szolgálják.

A nemzetközi együttműködések során szerzett szakmai információk alapján meg kell vizsgálni a **bevált gyakorlatok (best practices) esetleges átvételét**, melyek a hazai szabályozási háttérrel összeegyeztethetők, és amelyek által a hazai közúti közlekedésbiztonsági helyzet javulása, a közúti halálozások és sérülések számának csökkentése várható. Ebben nyújt segítséget az Európai Bizottság által vezetett Európai Közlekedésbiztonsági Charta, amely a legnagyobb civil társadalmi platform a közúti biztonság területén, és amelynek 2021-től Magyarországon a KTI a Nemzeti Képviselője. A Charta tagjai megosztják egymással a közlekedésbiztonság területén bizonyítottan hatékony programjaikat, tevékenységüket (jó gyakorlataikat), így a tagsággal hasznos tudásanyaghoz, hatékonyan alkalmazható eszközökhöz nyílik hozzáférés.