

A 2021-2030 közötti évekre tervezett EU közlekedésbiztonsági akcióprogram irányelvei, célkitűzései és ezek hazai elfogadhatósága

A közlekedésbiztonság színvonalának javítása még hosszú ideig kiemelt feladat a szervezetek (EU stb.) és az egyes országok számára. Az újabb adatok megismerése, a teendő intézkedések felismerése és a tennivalók rangsorolása időről-időre foglalkoztatja az állami intézmények, a társadalmi szervezetek, a közlekedési és civil fórumok szakembereit.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.6.5

Dr. Jankó Domokos

e-mail: balesetelemzés@gmail.com

1. BEVEZETÉS

Az Európai Unió 2011–2020 közötti időszakra elfogadott KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIAI AKCIÓTERVE hamarosan végéhez ér, és folyamatban van a 2021–2030 közötti időszak új programjának tervezése. A 2019. évi EU parlamenti választások után az Európai Parlament új összetételben folytatja munkáját, és majd fogadja el a 2030-ig tartó programot. Az új európai közlekedésbiztonsági program prioritásait az ún. VALLETTA NYILATKOZAT¹ jelölte ki. Ezt követően az ETSC² összeállította a tervezett stratégiai program legfontosabb közlekedésbiztonsági megelőzési feladatait, és tájékoztatót készített az alakuló Európai Parlament részére a közúti

biztonság javításának fontosságáról, a hosszabb távon is követendő irányvonalról. Az Akció tervet (programot) és annak pénzügyi, valamint egyéb feltételeit végső soron az új összetételű Európai Parlament határozza meg és fogadja el.

A 2021–2030 közötti időszakra tervezett hazai közúti közlekedésbiztonsági program prioritásait és céljait az EU programhoz illeszkedően kell meghatározni, de természetesen lehetnek bizonyos eltérések, miután a körülmények és feltételek sem azonosak minden tagországban. A hazai program elkészítésével foglalkozó intézmény feladata az EU irányelveire épülő, de a hazai feltételekkel számot vető olyan stratégiai program összeállítása, amelynek következetes végrehajtásával a kitűzött közlekedésbiztonsági célok elérhetők. Ilyen cél elsősorban a halálosan és súlyosan megsérültek számának folyamatos csökkentése. Cél továbbá az is, hogy a tagországok közlekedésbiztonsági mutatóival képzett rangsorokban az ország helyzete javuljon, valamint az, hogy a „közúti

1 Valletta Declaration on Improving Road Safety (2017)
(<https://goo.gl/JsX7g5>)

2 European Transport Safety Council. Brüsszeli székhelyű független nonprofit szervezet, amely az európai közlekedésben a halálos esetek és sérülések számának csökkentésére törekszik.

balesetek halálos áldozatainak száma/lakosok száma” általános közlekedésbiztonsági mutató tekintetében elérjük az európai átlagot. (Előzetes adatok³ szerint 2018-ban az EU átlag: 49 meghalt/millió lakos, Magyarországon: 64 meghalt/millió lakos. A rangsorban 28 ország közül hazánk a 23.)

2. A JELENLEGI HELYZETRŐL RÖVIDEN

A magyar kormány korábban elfogadta az EU 2011–2020 évek közötti időszakra vonatkozó cselekvési programját és annak célkitűzéseit. Ezek között azt, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak számát – a 2010. évi bázishoz képest – felére kell csökkenteni. A 2020-ig tartó teljes programidőszak baleseti statisztikai adatai még nem ismertek, így nem történt meg a program teljes, tíz éves időszakára vonatkozó hivatalos értékelés. Becslések szerint jelentős csökkenés a 10 éves programidőszakból hátra lévő másfél évben nem várható, így a programidőszak végére – 2020-ra – a közúti baleseti áldozatok számára célként elfogadott adatot (370 fő/év) valószínűleg nem érjük el. A meghaltak számának csökkenése várhatóan 19%-20%, a „tervezett” 50% helyett. Nem vigasztaló, de tény, hogy több – fejlettebb motorizációjú – uniós tagországban sem teljesülnek a célkitűzések. Ezért is helyeznek nagy hangsúlyt az EU programkészítői a következő 10 évre tervezett program prioritásainak kiválasztására.

3. ELŐZMÉNYEK

2017. március 29.

Az EU tagállamok közlekedési miniszterei⁴ Vallettán (Málta) találkoztak. A találkozóról kiadott nyilatkozatban megerősítették a közúti biztonság növelésével kapcsolatos elkötelezettségüket, és irányelveket fogalmaztak meg a 2021–2030 közötti időszakra tervezett közlekedésbiztonsági feladatokra.

³ European Commission – Fact Sheet.

http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm

⁴ Magyarországon nincs Közlekedési Minisztérium. A közlekedésügy 2010 – 2018 között a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumhoz tartozott, ezt követően az Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárságához tartozik.

2018. május 17.

Az Európai Bizottság elfogadta az EU Közúti Biztonsági Stratégiai Akciótervét⁵.

2018. június

Az ETSC tájékoztatót tett közzé az EU stratégiai akció tervéről.

2019. február 18.

ETSC tájékoztatója a 2019. európai parlamenti választások előtt.

4. A VALLETTA NYILATKOZAT

A Valletta Nyilatkozat javasolja többek között az alábbiakat:

- Az EU és a tagállamok alakítsanak ki egyértelmű intézményi szerepeket és felelőségeket, erős politikai szándék és vezetés mellett, a közúti biztonság javítása érdekében.
- Különítsék el és garantálják a közúti biztonságra szánt költségvetési forrásokat.
- Az EU és a tagállamok készítsenek egy új, 10 éves Közúti Közlekedésbiztonsági Stratégiát, amely irányvonala a „**Vision Zéró**” és alapja a „**Biztonságos Rendszerek**” szerinti megközelítés legyen. Az új program célkitűzéseket tartalmazzon a halálosan és súlyosan megsérültek számának csökkentésére.
- A tagállamokban kövessék nyomon a fejlődést olyan közbenső eredményjelző, ún. teljesítménymutatókkal, mint:
 - o az érvényes sebességkorlátot betartó gépjárművek %-os aránya,
 - o alkoholos befolyásoltság miatti halálos sérülések %-os aránya,
 - o Euro NCAP 5 csillag minősítésű személygépkocsik %-ban kifejezett aránya az újonnan vásárolt személygépkocsik között,
 - o legalább 4 csillagos Euro RAP minősítésű utak %-ban kifejezett aránya,
 - o első és hátsó ülésen a biztonsági övet használók és a gyermekbiztonsági rendszereket igénybe vevők %-os aránya.
- A tagállamokban dolgozzák ki az MAIS 3+ definíció szerinti súlyos sérülés adatainak gyűjtését.

⁵ EU Strategic Action Plan on Road Safety. <https://bit.ly/2xHG5w>

- Az EU mutasson globális vezető szerepet az ENSZ fenntartható fejlődéssel kapcsolatos közúti közlekedésbiztonsági céljai elérése érdekében.
- A közlekedésbiztonsági jogszabályok kidolgozása, fejlesztése és érvényesítése a kutatás, a baleseti adatok gyűjtése, azok nyomon követése és értékelése alapján történjen.
- Elismerve, hogy a közúti közlekedésbiztonság javítása összeurópai célkitűzés, így az Európai Bizottság számos különböző szervezetének és fórumának közös fellépésére van szükség. Létre kell hozni egy **Európai Közlekedésbiztonsági Ügynökséget**, hogy többek között összegyűjtse és elemezze a balesetekkel, a háttéradatokkal és a mélyelemzésekkel kapcsolatos részletes információkat. Tájékoztassa az új biztonsági politikát irányító szervezeteket, és értékelje a közúti közlekedésbiztonsági intézkedések hatékonyságát.
- A tagállamok vállaljanak kötelezettséget az egészségügyi hatóságokkal való együttműködésre, hogy magas színvonalat biztosítsanak a mentési, kórházi ellátás és a hosszú távú rehabilitáció terén, beleértve az áldozatok és az áldozatok családjainak pszichológiai támogatását a közúti baleseteket követően.

5. AZ ETSC JAVASOLT KÖZLEKÉSBIZTONSÁGI IRÁNYELVEI, CÉLKITŪZÉSEI

- Az előkészítés alatt álló EU Stratégiai program vezérlő elve továbbra is a „**Vision Zero**”, vagyis az a jövőkép, amely szerint el kell érni, hogy az Unióban 2050-re a közúti közlekedésnek már ne legyenek halálos és súlyosan sérült áldozatai. A tagállamok programtervezői számára elfogadásra javasolják a **Biztonságos Rendszerek szerinti megközelítést**⁶, mint alapelvet. Ez azt jelenti, hogy a közlekedésben résztvevő emberek életét és egészségét nem veszélyeztetheti a közlekedés szükséglete, a helyváltoztatás igénye. A közlekedés

közben elfogadhatatlan olyan baleset, amelynek során halálos vagy súlyos sérülés keletkezik. A biztonságos rendszerek létrehozásánál elsődlegesen a közlekedő ember tulajdonságait, esendőségét és sérülékenységét kell figyelembe venni, és el kell fogadni azt a tényt, hogy mindenki, még a leglelkiismeretesebb, szabálykövető ember is követhet el hibákat. A biztonságos rendszerek célja, hogy biztosítsa, ezek a hibák ne vezessenek balesethez, de ha mégis, akkor ezek ne okozzanak halálos vagy az élet minőségét alapvetően befolyásoló súlyos sérüléseket.

- A közlekedésbiztonsági program célja legyen a halálosan és a súlyosan megsérültek számának 50%-os csökkentése. 2017. március 29-én az Európai Unió közlekedési miniszterei konferenciát tartottak Vallettán (Málta), ahol vállalták, hogy folytatják azokat a lépéseket, amelyek célja a halálos áldozatok számának megfelezése 2020-ra a 2010-es bázishoz képest. Továbbá ajánlásokat fogadtak el a 2021–2030 közötti időszakban végzendő biztonságnövelő közös tevékenységre és intézkedésekre. A konferencián elfogadták az 50%-os csökkentési célt, ami az EU Stratégiai programjába beépítésre kerül.
- Az ETSC kiegészítő javaslata, hogy a gyermekekre és a sérülékeny közlekedőkre külön célszámokat is határozzanak meg erre a programidőszakra.
- A Valletta Nyilatkozat elfogadta, hogy közlekedésbiztonsági szempontból kulcsfontosságú teljesítmény mutatókat⁷ dolgozzanak ki és alkalmazzanak, a baleseti helyzet pontosabb értékelésére és a sürgető problémák mielőbbi azonosítására. Az ETSC azt javasolja, hogy ezt a kérdést két lépésben oldják meg. Az első lépésben az Európai Bizottság kérje fel a tagországokat, hogy gyűjtsék össze a kulcsfontosságú teljesítmény mutatók tényleges értékeit, második lépésben pedig határozzák meg az egyes mutatók célértékeit a három legjobban teljesítő tagország adatainak figyelembevételével.

⁶ Eredeti megnevezése: „Safe Systems Approach”

⁷ Key Performance Indicators (KPI)

A kulcsfontosságú teljesítménymutatók

Az ETSC 2018. júniusban vázlatosan ismertette azokat a teljesítménymutatókat, amelyek alkalmasak lehetnek a biztonsági helyzet értékelésére, az időbeli változások megfigyelésére és a nemzetközi összehasonlításra.⁸ Ez a lista 17 mutatót tartalmaz, amelyek közül a 14 legfontosabbat ismertetjük. Természetesen ezek csak előzetes javaslatok, a végleges mutatók kidolgozása folyamatban van. A mutatók meghatározásának módszereiről – egyelőre ismét csak előzetesen – 2019. júniusban jelent meg egy újabb anyag,⁹ amiben a definíciók és a módszertani minimumok megtalálhatók.

A javasolt teljesítménymutatók:

1. Azoknak a gépjárműveknek %-ban kifejezett aránya, amelyek a különböző kategóriájú utakon, a számukra megengedett legnagyobb sebességgel vagy annál lassabban közlekedtek.
2. Azoknak a járművezetőknek %-ban kifejezett aránya, akik alkoholos befolyásoltság nélkül közlekedtek.
3. A járművekben utazók %-ban kifejezett aránya, akik a biztonsági övet vagy a gyermekvédelmi rendszert szabályosan használták.
4. Motorkerékpáron, segédmotoros kerékpáron és kerékpáron közlekedők %-ban kifejezett aránya, akik becsatolt védő sisakot (bukósisakot) használtak menet közben.
5. Járművezetők %-ban kifejezett aránya, akik menet közben nem használtak kézben tartott mobiltelefont.
6. A közúthálózat külsőségi szakaszain az EURORAP (Európai Útértékelési Program) módszertan szerinti 4 csillaggal minősített baleseti kockázatú utak %-ban kifejezett aránya.
7. Az érvényes infrastruktúra-menedzsment irányelveinek megfelelő utak %-ban kifejezett aránya.

8. Megfelelő szintre beállított sebességkorlátokkal rendelkező utak %-ban kifejezett aránya.¹⁰
9. Az 1-2-3-4-5 csillaggal minősített EuroNCAP személygépkocsik %-ban kifejezett aránya az újonnan vásárolt személygépkocsik között.
10. A járműállomány életkora.
11. A rendőrség és a biztonsági kamerák által gyorshajtás, az alkoholos vezetés, a mobiltelefonok illegális használata, a biztonsági öv viselése, a gyermekbiztonsági rendszerek használata és a bukósisak használata szempontjából kiemelt területeken végzett ellenőrzések száma.
12. Az összes közlekedők (gyalogosok, kerékpárosok, motorizált kétkerekűek, személygépkocsik, furgonok, tehergépkocsik) közlekedési teljesítményét leíró („exposure”) adatok.
13. Munkával kapcsolatos, halálos és súlyos sérülést okozó közúti ütközések %-ban kifejezett aránya, amelyek a hivatásos közúthasználókat, ingázókat, közúton dolgozókat érintik.
14. A sérültek baleset utáni kezeléséről is célszerű mutatókat alkalmazni. Ezeket a stratégiai program tervezésekor – egészségügyi szakértőkkel – kell kidolgozni. Az ETSC javasolja a következőket:
 - a. Azoknak a sérülteknek aránya, akiket a mentőszolgálat a sérülést követő 15 percen belül kezelésbe vett.
 - b. Azoknak a sérülteknek aránya, akik az ATLS¹¹ protokoll szerinti ellátást kapták.
- A halálos és súlyos sérüléssel kapcsolatos alapos kutatások (mélyelemzések) eredményeiről viszonylag kevés infor-

¹⁰ <https://bit.ly/2DvAyf7>

¹¹ ATLS (Advanced Trauma Life Support). A protokollt világszerte több mint 60 országban alkalmazzák elsősorban a **súlyos trauma korai kezelése** néven. Célja, hogy egyszerűsített és szabványosított eljárást biztosítson a traumás betegek számára. Eredetileg vészhelyzetekre tervezték, ahol csak egy orvos és egy nővér van jelen. Az ATLS most már széles körben elismert traumaközpontok kezdeti értékelésének és kezelésének szabványaként. Lényege, hogy a végleges diagnózis és az előzmények részletes ismeretének hiánya ne késleltesse az életveszélyes sérülésekre vonatkozó kezeléseket megkezdését. (Magyarországon ismert, elfogadott és alkalmazott az ATLS protokoll.)

⁸ Briefing EU Strategic Action Plan on Road Safety

⁹ European Commission outlines new road safety policies for the next decade <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

mációval rendelkezik az EU, ezért a tagországokban keletkező kutatási eredmények összegyűjtése és egy közös adatbázis létrehozása javasolt és támogatott.

- A közúti biztonságpolitika igényli az erős intézményi irányítást a hosszú távú célok elérése érdekében. Az ETSC javasolja az irányítás fejlesztését ezen a téren, többek között az EU intézményeiben. Létrehozna egy európai közúti biztonsági ügynökséget (European Road Safety Agency), amely felelős a baleseti adatok gyűjtéséért és elemzéséért, továbbá az európai járművek új műszaki szabványainak kidolgozásáért. Az ügynökség feladata többek között az EU és az UNECE¹² közötti munkakapcsolat tartása.
- A Biztonságos Rendszerek része a Biztonságosabb Utak és Környezetük részrendszer, amely magába foglalja a közutak funkcióinak kiválasztását, az utak tervezését, kialakítását és a sebességhatárokat kijelölését azért, hogy az emberi hibák ne vezessenek halálos vagy súlyos sérülést okozó balesetekhez.
- A 2008-ban megjelent az „AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/96/EK IRÁNYELVE (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről.¹³ Ennek nyomán elkészült a hazai jogszabály. (176/2011. (VIII. 31.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről). Az ETSC javasolja, hogy a tagországok vegyék be programjukba a fenti jogszabály és a hozzá tartozó kézikönyvek igény szerint szükséges korszerűsítését, módosítását.
- Javasolt, hogy az EU pénzügyi forrást biztosítson a „Biztonságos Város” demonstrációs projektre, amelyben a városi balesetmegelőzési megoldások ismertetésén kívül szorgalmazzák a 30 km/h sebességkorlátozás bevezetését is.
- A Biztonságos Rendszerek része a „Biztonságos Járművek” részrendszer is. A részrendszer egyes elemeivel részlete-

sebben a hazai stratégiai program kidolgozása során szükséges foglalkozni. Megjelentek és várhatóan gyorsan el is fognak terjedni a hazai közlekedésben is az elektromos meghajtású járművek, kerékpárok, rollerek vagy olyan különleges eszközök, mint az önegyensúlyozó, egytengelyes, kétkerekű, elektromos meghajtású járművek.¹⁴ Ezek közlekedésével számos kérdés szabályozásra vár az elkövetkezendő években, amelyek – többek között – közlekedésbiztonsági szempontból is halaszthatatlanok. Rohamtempóban halad az autonóm járművek fejlesztése és fel kell készülni, hogy a 2021–2030. évek közötti időszakban egyre nagyobb számban fognak részt venni a közúti közlekedésben. Ezek közlekedésével nemcsak technikai, hanem jogi, biztosítási stb. szempontból is foglalkozni kell.

- A Biztonságos Rendszerek legfontosabb része a „Biztonságosabb Közlekedés” területe. A stratégiai programoknak a közutakat használók magatartására kell fókuszálni ennek a részrendszernek tervezésekor. Legfontosabbak a sebességhatárokat betartatása, a passzív védőeszközök (biztonsági öv, bukósisak) használatának „kikényszerítése”, alkohol és/vagy kábítószer hatása alatti vezetés megelőzése, és a közlekedésben fáradtan, zavartan vagy figyelmen kívül történő részvétel lehetőség szerinti elkerülése. Az alkohollal és a drogokkal szembeni zéró toleranciai alkalmazása minden járművezető esetén indokolt.
- A tervezett stratégiai programban külön hangsúlyt kell helyezni a gyermekek, fiatalok és kezdő gépkocsivezetők biztonsági helyzetének javítására. Nem általános megállapításokat kell megfogalmazni a programban, hanem tényleges intézkedéseket kell tervbe venni és azok végrehajtását ellenőrizni, valamint az elért eredményeket értékelni kell. Számszerűen megadott cé-

12 UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága. Az UNECE célja az összeurópai gazdasági integráció elősegítése. Európában 56 ország tagja.

13 <https://eur-lex.europa.eu>

14 Magyarországon a Központi Közlekedési Felügyelet állásfoglalása szerint ezek az eszközök nem minősülnek járműnek, használóik gyakorlatosnak tekintendők, így az ilyen eszközök járdán, sétálóutcában, parkok sátaútjain, kerékpárúton, magánterületen használhatók, de közúton nem. Ennek ellenére ezeknek a járműveknek közlekedése (a gyalogosok között) problémákat jelenthetnek, Használatuk Magyarországon is mielőbbi szabályozást igényel.

lokot kell kijelölni, pl. a gyermekbalesetek csökkentésére is.

- A programban konkrét feladatokat kell kijelölni a vezetői engedélyekkel kapcsolatos tevékenységek és intézkedések korszerűsítésére.

6. HAZAI ELFOGADHATÓSÁG (Előzetes megfontolások, javaslatok)

Az EU ajánlások elfogadásáról és a hazai új közlekedésbiztonsági stratégiai programról, annak feladatairól, felelőseiről, költségeiről és a határidőkről a hazai szakterületen is hamarosan döntést kell hozni. Indokolt lehet egy döntés-előkészítő szakértői bizottság felállítása, amelyben minden érintett részterület képviselői részt vesznek. A továbbiakban néhány általános szempontra hívom fel a programot tervezők figyelmét.

- A hazai akcióprogram hangsúlyozottan a „Vision Zero” szellemében, a „Biztonságos Rendszerek” elve szerint készüljön.
- A programban a teljes hazai közúti közlekedés területére vonatkozó feladatok mellett, külön fejezetek foglalkozzanak a részterületekkel, kiemelten a főváros és a nagyobb vidéki városok, valamint a különböző útkategóriák külsőségi szakaszainak baleseti helyzetét javító feladatokkal.
- Az akcióprogram tervezésénél fogadják el, hogy a céladatok a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek számára vonatkoznak, de előzetes számítások és szakmai megfontolások nélkül – automatikusan – ne fogadják el a mindkét sérülési kategóriára vonatkozó 50%-os csökkentési célt, hanem mérlegelve a hazai körülményeket és lehetőségeket, szakmailag jól megindokolható célokat tűzzenek ki.
- A hazai közlekedésbiztonsági program külön célszámot határozzon meg a halálosan és a súlyosan megsérült gyermekek számára. Olyan megelőzési intézkedéseket tervezzenek, amelyek segítségével elérhető, hogy 2030-ban kevesebb, mint 100 gyermek szenvedjen halálos vagy súlyos sérülést közúti balesetek következtében. Ez gyakorlatilag 50%-os csökkenést jelent a bázisévhez viszonyítva. (Gyermek ≤ 14 éves)

- Megfontolandó a hároméves részprogramok gyakorlatának fenntartása. Ennek eldöntéséhez figyelembe kell venni a korábbi hároméves részprogramok eredményeit, tapasztalatait. Az EU javaslata az, hogy a feladatok végrehajtását és az elért eredmények értékelését folyamatosan végezzék a tagállamokban. A programidőszak felidejében – 2025-ben – legyen lehetőség az addig elért eredmények értékelésére, ennek alapján a célkitűzések esetleges módosítására és a program egyes feladatainak újra fogalmazására.
- A tervezett programban előírt feladatok között sürgősségi sorrendet célszerű meghatározni. A feladatok egy része a hosszú távú célok szempontjából fontos, mások pedig a rövid távú (sürgető) problémák megoldásához szükségesek. A feladatok egy része jelentős költségigényű, másik része viszont kisebb közvetlen költséget jelent, és inkább ésszerűsítési, szervezési munkát igényel. Minden – a közlekedést befolyásoló – területen még 10 év alatt sem lehet minden biztonságot érintő problémával részletesen és egyszerre foglalkozni, illetve azokat véglegesen megoldani, ezért is ésszerű prioritási sorrendet felállítani.

7. MEGFONTOLÁSOK A HAZAI CÉLADATOK MEGHATÁROZÁSÁHOZ

Az EU „elképzelése” szerint a meghaltak számának dekádonkénti 50%-os csökkentése elvezet ahhoz a jövőképhez („Vision Zero”), amely szerint 2050-re nem sérül meg senki halálosan vagy súlyosan a közúti közlekedésben. A hazai baleseti statisztikai adatok azt mutatják, hogy ha lassabban is, de haladunk a Vision Zero elképzelés szerinti cél felé. 2001 és 2010 között – a halálosan megsérültek számát tekintve – megközelítettük, de nem értük el az 50%-os csökkenést. 2020-ra már nem tudjuk ilyen mértékben csökkenteni az áldozatok számát. (kb. 19%-os csökkenés várható a tervezett 50% helyett.) Ennek nyilván számos oka van, ezek azonban csak alapos és részletes szakmai elemzés után határozhatók meg. Az elemzések eredményeitől függetlenül is

egyértelműnek látszik, hogy 2030-ig az 50%-os csökkentési célt csak nagyon erős politikai szándék, határozottabb központi irányítás és az eddiginél jelentősebb anyagi és szellemi ráfordítás mellett szabadna felvállalni. Ismerve a hazai feltételeket és a következő 10 év alatt megoldásra váró számos feladatot, – a szerző véleménye szerint – szerényebb csökkentési célok kitűzése javasolható. A tényleges célszámokat természetesen a programot tervező és annak végleges formáját elfogadó kormányzati szervezet fogja megadni.

Az EU új – a súlyos sérültekre vonatkozó – csökkentési javaslatával kapcsolatban is lehetnek fenntartásaink. Nehézséget jelent, hogy nem vagyunk intézményi szinten felkészülve a súlyosan sérültek számának – új definíció szerinti – gyűjtésére. Elmaradtunk az MAIS3+ szerint meghatározott súlyos sérültek adatgyűjtési rendszerének kialakításával és bevezetésével. Egyelőre nem tudjuk mennyi az ilyen mértékben sérültek pontos száma Magyarországon, így azt sem ismerjük milyen sérült számot kellene felére csökkenteni a dekád végére. Adhatunk célszámokat a hazánkban jelenleg érvényes definíció szerinti súlyosan sérültek számára, ezek azonban nem lesznek összehasonlíthatók más tagországok adataival. Hangsúlyozni kell, hogy az MAIS3+ definíció szerinti adatgyűjtés nemcsak azért lényeges, mert ezzel egységesek és összehasonlíthatók lesznek a sérülési adatok, hanem azért is, mert a jelenleg ismeretlen és nehezen becsülhető adathiány (underreporting) megszüntethető, illetve jelentősen csökkenthető. Különösen fontos ez a sérülékeny közlekedők (gyalogosok, kerékpárosok) esetén.

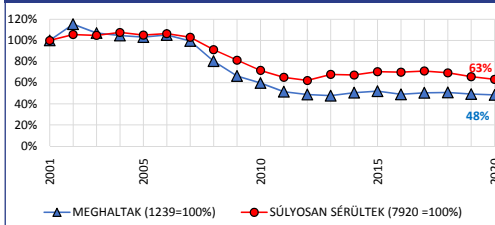
8. MEGHALTAK ÉS SÚLYOSAN SÉRÜLTEK SZÁMA

Az 1. ábrán bemutatom az évenként meghaltak és a súlyosan sérültek számának változásait a 2001–2020 közötti időszakban. A 2019., 2020. évi adatok a szerző becslései, ezeket az 1. táblázat mutatja. (A becslés a 2019. évi előzetes baleseti adatok, a gazdasági folyamatok előrejelzései, valamint az elmúlt évtized tendenciáinak figyelembevételére alapján készült.)

1. táblázat: Baleseti sérültek becsült száma

| Év | Meghaltak száma (fő) | Súlyosan sérültek száma (fő) |
|------|----------------------|------------------------------|
| 2019 | 610 | 5200 |
| 2020 | 600 | 5000 |

1. ábra: Meghaltak és súlyosan sérültek számainak változásai (2001–2020)



A 2001 – 2030 közötti időszakban – jól elkülöníthető – szakaszok azonosíthatók.

2001 – 2007

(7 éves időszak, viszonylag állandó értékekkel)

2007 – 2012

(6 éves időszak, mindkét adat rendkívül gyors csökkenése)

2012 – 2020

(9 éves időszak, viszonylag állandó értékekkel)

A 2030-ig tartó időszakban uralkodó tendenciák előrejelzéséhez számos külső és belső tényezőt – köztük a várható társadalmi-gazdasági folyamatokat – kell figyelembe venni. A közúti baleseti helyzet tervezett javítása céljából olyan intézkedéseknek kell a programban prioritást adni, amelyek az egyelőre csak becsült – akár negatív, akár pozitív – körülmények közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásait veszik figyelembe.

Az 1. ábrán megfigyelhető, hogy az elmúlt 20 év alatt a sérülési adatok között szoros összefüggés mutatkozik. Ez pedig azt jelenti, hogy elvileg felesleges volna mindkét mutatóra célértéket meghatározni, az egyik adat nagy valószínűséggel meghatározza a másikat. Ennek ellenére az EU programban a kétféle sérülési kategóriára két – számszerűen azonos – célki-

tűzés található. A 2. ábrán bemutatom a két sérülési csoportba tartozó adatok összefüggését mutató függvényt. (Tényleges adatok nélkül nem tudjuk, hogy az MAIS3+ szerinti súlyos sérültek és a halálosan megsérültek adatai között milyen kapcsolat van, ezzel a későbbiekben érdemes majd részletesen foglalkozni.)

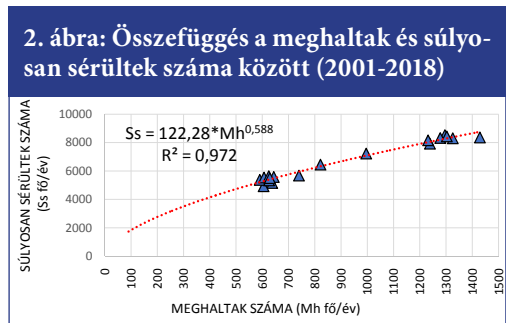
Ha szeretnénk előre jelezni a 2021-2030-as évek közötti időszak hazai baleseti helyzetének alakulását és becslést akarunk adni a baleseti adatokra, akkor figyelembe kell venni többek között a várhatóan kialakuló társadalmi-gazdasági körülményeket, a járműipari és közúti fejlesztéseket, az ellenőrzési funkciók tervezett intenzitását. Figyelembe kell venni továbbá a robottechnika rohamos fejlődését, az automatizálást és digitalizációt, de nem hagyhatók figyelmen kívül a politikai és gazdasági döntéshozók biztonságtudatos szemléletének remélt változásai sem. A legfontosabb azonban annak felmérése és figyelembevétele, hogy maguk a közlekedők, a különböző társadalmi rétegek tagjai mennyire érzik át saját felelősségüket, mennyire készek megváltoztatni magatartásukat, mennyire lesz általános a biztonságtudatos magatartás. (Más szóval hogyan alakul a közlekedési kultúra, ezen belül a közlekedésbiztonsági kultúra és milyen lesz a szakterület ún. biztonsági „klímája”). E téren rengeteg a tennivaló, nagyrészt ezek jelentik a legfontosabb feladatokat a tervezett balesetmegelőzési akcióprogramban.

Nem lehet eleget hangsúlyozni, hogy csak az említett elemzések, megfontolások eredményei alapján célszerű a tervezett program részleteit, határidőit kidolgozni.

9. ÖSSZEFÜGGÉSEK A HALÁLOSAN ÉS A SÚLYOSAN MEGSÉRÜLTEK SZÁMA KÖZÖTT

A 2. ábrán a 2001–2018 között történt közúti balesetekben évente meghaltak és a súlyosan sérültek adatait ábrázoltam. Az x tengelyen a meghaltak, az y tengelyen pedig a súlyosan sérültek száma található. Lineáris, logaritmikus vagy hatványfüggvényt illesztve a pontokra, nagyon szoros összefüggést kapunk. Kérdés azonban, hogy az előttünk álló 10 év alatt mi-

lyen tendencia érvényesül. Ez 2019-ben még nehezen becsülhető meg, nyilván attól is függ, hogy milyen szigorú programot tervezünk és képesek leszünk-e a vállalt feladatokat következetesen végrehajtani, a szükséges intézkedéseket meghozni. Ahogyan korábban is említettük, ehhez egyértelmű politikai szándék, a meghatározó intézmények szükséges megerősítése, és nem utolsósorban megfelelő anyagi forrás szükséges. Azt valószínűsítem, hogy a súlyosan sérültek száma – a halálos áldozatok számának függvényében – nem lineárisan és nem logaritmikus függvény szerint, hanem hatványfüggvény szerint fog csökkenni. Ez természetesen csak „munkahipotézis” és a számításokhoz használt feltételezés.



10. A SÚLYOSAN SÉRÜLTEK BECSÜLT SZÁMA

Az EU programterv szerinti 50%-os csökkenés azt jelenti, hogy Magyarországon 2030-ban 300 főnél kevesebb áldozata lehetne a közúti közlekedésnek és legfeljebb 2500 fő sérülhetne meg súlyosan. (A 2020. évi bázisértékek egyelőre a szerző becslései). A 2. ábra bemutatott hatványfüggvény alapján kiszámoltam, hogy a meghaltak 50%-os, illetve 35%-os csökkenése esetén a súlyos sérültek becsült száma hogyan alakul. (2. táblázat)

Ha 2030-ra sikerülne a halálos áldozatok számának 50%-os csökkentése, ez azt jelentené, hogy legfeljebb 300 fő lesz az áldozatok száma. Ebben az esetben a súlyosan sérültek becsült száma legfeljebb 30%-kal lenne kevesebb mint a bázisadat, a bemutatott számítás szerint. Ez lényegében azt jelenti, hogy az EU stratégiai programjának előzetesében javasolt

50%-50%-os csökkentési cél – a hazai statisztikai adatok alapján – számunkra nem tűnik reálisnak. Az 50%-30% célkitűzés elfogadhatóbbnak látszik. (Ezek az adatok a jelenlegi definíció szerinti súlyosan sérültek számára vonatkoznak.)

Ha 2030-ra, szakértői megfontolások és becslések alapján, „szerényebb” célt tűzünk ki a halálos áldozatok számának csökkentésére, akkor sem célszerű azonos mértékű csökkenéssel számolni a halálos és a súlyos sérülések tekintetében. A 2. táblázatban közölt számítási eredmények szerint, ha pl. a halálos áldozatok száma 35%-kal csökkenne, ez esetben a súlyosan sérültek számában 18%-os csökkenés várható. Tekintve, hogy ezek becslések és nem pontos számok, azt mondhatjuk, hogy a hazai program célkitűzéseit az alábbi határok között célszerű megválasztani:

Halálos áldozatok számának csökkentése:
 30% - 50% között,

Súlyosan sérültek számának csökkentése:
 15% - 30% között

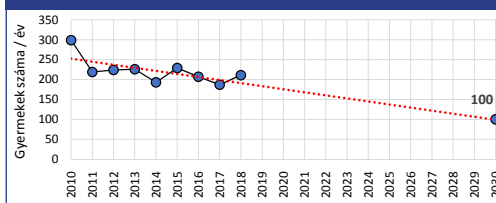
2. táblázat:

| MEGHALTAK SZÁMÁNAK CSÖKKENÉSE. (Bázis: 600 fő)* | SÚLYOSAN SÉRÜLTEK BECSÜLT SZÁMA (Hatványfüggvény szerint) | |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------|
| | A 2020. évi bázis-adat =5000 fő | Csökkenés |
| (-50%) 300 fő | 3499 fő | -30% |
| (-35%) 390 fő | 4082 fő | -18% |

11. HALÁLOSAN VAGY SÚLYOSAN MEGSÉRÜLT GYERMEKEK SZÁMÁNAK CSÖKKENTÉSE

A 3. ábrán a halálosan és a súlyosan megsérült gyermekek számának összegét ábráztoltuk. (Forrás: KSH). (A 2019. és 2020. évi adatok még nem ismertek). Látható, hogy az elmúlt 10 év alatt csökkenő tendencia érvényesült. Ha az akcióprogramban, a jól megválasztott intézkedések hatására ez a tendencia továbbra is érvényesül, a hazai programban az 50%-os csökkentési cél vállalható.

3. ábra: Összes halálosan vagy súlyosan megsérült gyermek száma (Gyermek életkora ≤ 14 éves)



12. MEGOLDÁSRA VÁRÓ FELADATOK

A 2021–2030 közötti időszakra tervezett közlekedésbiztonsági intézkedések eredményességét nagymértékben befolyásolják azok a – nem feltétlenül a program részeként – megoldandó feladatok, amelyek már az elmúlt években is esedékesek voltak. Ezek közül – véleményem szerint – legfontosabbak az alábbiak:

- Az EU-ban elfogadott „**súlyos sérülés**” definíciója szerinti hazai adatgyűjtési rendszer kidolgozása és bevezetése.
- A közúti balesetek okozta, forintban kifejezett, veszteségek számításaihoz szükséges – a hazai körülmények között érvényes – veszteségtényezők aktuális értékeinek meghatározása, rendszeres aktualizálása és hivatalos közreadása.
- Az érvényes **hazai KRESZ** rendezett, átszerkesztett, könnyen áttekinthető formában történő elkészítése és közreadása.
- Az **e-Call** rendszer teljes körű bevezetése és üzembiztos működtetése.
- A baleseti sérültek mentésének és kórházi ellátásának, valamint az érintettek rehabilitációjának korszerűsítése.



The guidelines, objectives and admissibility of the eu's strategic action plan on road safety for the period 2021-2030

The European Union's Strategic Action Plan on Road Safety for the period 2011-2020 is nearing completion and a new programme for the period 2021-2030 is underway. Following the 2019 EU Parliamentary elections, the European Parliament has continued its work in a new composition and will adopt the 2030 Agenda as such. The priorities of the new European Road Safety Program were identified by the so-called VALLETTA DECLARATION. Subsequently, the ETSC compiled the main road safety prevention tasks of the planned strategic programme and provided information to the incoming European Parliament on the importance of improving road safety and the guidelines to be followed in the long term. The "Action Plan" (programme) and its financial and other terms will ultimately be defined and adopted by the new European Parliament.



Richtlinien und ziele des eu-aktionsplans für verkehrssicherheit für den zeitraum 2021-2030 und ihre annehmbarkeit in ungar

Der strategische Aktionsplan für die Verkehrssicherheit der Europäischen Union für den Zeitraum 2011-2020 steht kurz vor dem Abschluss und die Planung eines neuen Programms für den Zeitraum 2021-2030 ist im Gange. Nach den EU-Parlamentswahlen 2019 wird das Europäische Parlament seine Arbeit in einer neuen Zusammensetzung fortsetzen und dann das Programm bis 2030 verabschieden. Die Prioritäten des neuen europäischen Programms für die Straßenverkehrssicherheit wurden in der sogenannten VALLETTA-ERKLÄRUNG gesetzt. Anschließend stellte der ETSC die wichtigsten Aufgaben zur Unfallverhütung für die Verbesserung Straßenverkehrssicherheit im Rahmen des geplanten Strategieprogramms zusammen und hat ein Informationsmaterial für das künftige Europäische Parlament vorbereitet über die Bedeutung der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und über die Trends, die langfristig gefolgt werden sollen. Der "Aktionsplan" (Programm) und seine finanziellen und sonstigen Bedingungen werden letztendlich vom neuen Europäischen Parlament festgelegt und verabschiedet.