



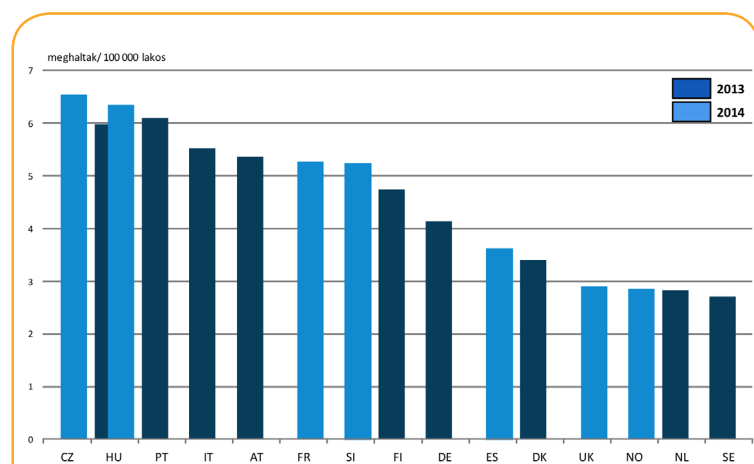
# AKTUALITÁSOK A HAZAI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGBAN

## HELYZETÉRTÉKELÉS

A hazai közúti közlekedésbiztonság legutóbbi sikertörténetét 2008 és 2012 között élhettük meg. 2013-tól megállt a javulás. A folyamatok a 2015. évben sem látszanak kedvezőbbnek, hiszen 2015-ben 647-en veszítették életüket a hazai közutakon baleset következtében, míg 2014-ben ez az érték 626 volt.

A növekedés mindenképpen arra figyelmeztet, hogy a 8 egymást követő év folyamatos csökkenése megszakadt. Az EU jelenleg érvényes számszerű célkitűzése szerint 2011 és 2020 között 50%-kal kell csökkenteni a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. Ez Magyarország esetén azt jelenti, hogy 2020-ra a közúti baleset következtében életüket veszítettek száma nem lehet nagyobb 319 főnél. Részsikernek mondható ugyanakkor, hogy míg 2003-ig a közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak csaknem fele személygépkocsi vezetője vagy utasa volt, az azt követő időszakban a meghalt személygépkocsi vezetők és utasok csaknem 50%-os részaránya 2014-re 41%-ra csökkent. Ebben nagy szerepe lehetett a 2013-ig szinte évről-évre növekvő biztonsági övviselési arányoknak is.

A nemzetközi összehasonlítás tekintetében a 2007 és 2013 közötti jelentős javulás ellenére még mindig kedvezőtlen a hazai közúti biztonság helyzete, mert ebben az időszakban – a gazdasági visszaesésnek is köszönhetően – a többi ország is jelentős javulást ért el. Alábbi táblázat a Nemzetközi Közúti Forgalmi és Baleseti Adatbankban 2015. dec. 23-án elérhető mortalitási adatokat tartalmaz néhány OECD országra. A legfrissebb adatok egyes országok esetében 2013., míg más országok esetében 2014. éviéek. Tekintettel arra, hogy a vizsgálat célja a hazai helyzet bemutatása, a táblázat a magyarországi adatokat mindkét év esetében tartalmazza.



1. ábra: A mortalitás (mehaltak/100.000 lakos) 2013-2014. évi értékei néhány OECD országban. (Adatok forrása: IRTAD, International Road Traffic and Accident Database; Nemzetközi Közúti Forgalmi és Baleseti Adatbank, 2015. dec. 23.-ai lekérdezés)

A közúti baleseti helyzet árnyalt értékelése már jó ideje nem végezhető el közlekedésbiztonsági teljesítménymutatók nélkül. Ezek egyike a biztonsági övviselési arány, amely a gépjárművezetők és utasok szabálybetartási szintjét és áttételesen a biztonsági öv viselésével kapcsolatos felvilágosítás, ellenőrzés, szabály betartatás színvonalát mutatja. Az arányok 1999-től 2013-ig tartó növekedése mindenképpen kedvező jelenség, még akkor is, ha a közlekedésbiztonság területén vezető országoktól még elmaradunk. Sajnos a legfrissebb, 2015. évi megfigyelések azt mutatják, hogy a korábbi évek szinte folyamatos növekedése megtorpant. Ebben az évben az első üléseken utazók 82,8 %-a, a hátsó ülésen utazók 56,2 %-a, míg valamennyi személygépkocsiban utazó 81,0%-a csatolta be szabályosan biztonsági övét. Ezek az értékek egyértelműen kisebbek a 2013. éviéknél.

Kérdés, hogy mekkora biztonsági potenciál maradt még a biztonsági övet viselők arányának növelésében? A nemzetközi kutatási eredmények és a 2014. évi hazai közúti baleseti adatok alapján végzett becslés szerint a biztonsági övviselési arány 95%-ra való növelésével Magyarországon évente még 54 halálos, 180 súlyos és 145 könnyű sérülés válna elkerülhetővé.

2014-ben 162 gépjárművezető veszítette életét személygépkocsiban, közülük 65-en (40%) nem viseltek biztonsági övet.

Szintén fontos – magatartást jellemző és az utas visszatartó berendezések csoportjába sorolható - közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a biztonsági gyermekülések használati aránya. Míg a 90-es évek közepén a személygépkocsiban utazó gyermekek közel 90%-a védtelenül (azaz minden rögzítés nélkül) vett részt a közlekedésben, addig 2013-ra jelentősen megváltozott a helyzet, méghozzá kedvező irányba. 2013-ban a biztonsági gyermekülésben rögzített gyermekek részaránya meghaladta a 83%-ot, a felnőtt biztonsági



övel rögzítettek pedig a 6%-ot. Ez azt jelenti, hogy a személygépkocsiban utazó gyermekek közel 90%-a védve (rögzítve) utazott, a védtelenül (rögzítés nélkül) utazó gyermekek részaránya pedig már alig volt nagyobb, mint 10%.

Szintén magatartásvonatkozású közlekedésbiztonsági teljesítménymutató a tompított fényszóró nappali, jó látási viszonyok közötti használati aránya, ami Magyarországon a gépjárművezetők számára – a motorkerékpárosok kivételével - csak lakott területen kívül kötelező. (Most már nappali menetlámpa is megengedett.)

Sajnálatos, hogy pont az ún. lakott területen kívüli országutakon esett vissza jelentősen a szabálybetartási szint, már alig haladja meg a 70%-ot a szabályszerűen kivilágított gépkocsik részaránya. Autópályákon szinte alig változott ez az érték, míg lakott területen jelentősen megnőtt, megközelíti a 40%-ot.

## A VÁLTOZÁS OKAI

Kérdés, hogy melyek a legfőbb okok, amelyek a javuló tendencia megtöréséhez vezettek, és mit lehet tenni a további javulás érdekében?

Az okok összetettek. A statisztikai törvényszerűségek miatt részben a javuló és romló időszakok váltakozása is „magyarázhatja” a kedvezőtlen adatokat. A gazdasági élénkülés szintén biztosan meghatározó, ennek hatásait vizsgálva azonban érdemes kissé átfogóbb képet alkotni a gazdasági-, társadalmi- és a közlekedésbiztonsági folyamatok kapcsolatáról.

A gazdaság élénkülésével – amit modell-szinten a GDP növekedésével azonosítunk – a futásteljesítmény is növekedésnek indul, s ez „törvényszerűen” a balesetszámok növekedésével jár. E folyamatok időben egymást követik, azaz a baleseti adatok „romlása” később következik be, mint ahogy a gazdasági élénkülés kezdetét veszi. Ezek alapján érthető, hogy a közúti baleseti adatok romlása még nem állt meg, egy ideig még a gazdasági hatások miatt is folytatódhat a negatív folyamat.

Ugyanakkor – világviszonylatban - a jó gazdasági helyzetben lévő országok közlekedésbiztonsági helyzete jobb; ennek pedig az a magyarázata, hogy, míg rövidtávon a gazdasági élénkülés a futásteljesítmény növekedésével a biztonság ellen hat, addig hosszú távon a megnövekedő erőforrások olyan lehetőségeket teremtenek meg (pl. fokozott és korszerű ellenőrzés, járműpark fiatalodása), amelyek a közlekedésbiztonsági helyzetnek kedveznek.

A gazdaság erősödésével az infrastruktúra biztonsága is erősödhet, ami a hazai helyzet kapcsán is fontos kérdés, hisz a gyorsforgalmi és alsóbbrendű úthálózat szolgáltatási- és biztonsági szintje között nő a különbség.

A javulásban segíthet, hogy az elmúlt öt évben a hazai infrastruktúrafejlesztési szakterület már megkapta azokat a szabályozási alapokat, amelyek lehetővé teszik a biztonságtudatos kezelést (176/2011 korm. rend.).

A társadalmi folyamatok változásai – melyek részben a gazdasági folyamatok eredményei - szintén a mobilitási igény növekedésével járnak. Emelkedik az egy fős háztartások száma, nő az elővárosok szerepe, s így az ingázók száma is. Fontos kérdéssé válik az időszedő társadalom, ami nem csak társadalmi, hanem közlekedési vonatkozású változásokat is eredményez és tesz szükségessé. Az idősök mobilabbak lettek, közülük is egyre többen vesznek részt a gépjárműforgalomban.

## JAVASLATOK, TENNIVALÓK

Gazdasági és közlekedésbiztonsági szempontból átmeneti időszakot élünk, a folyamatok más-más időtávon eltérő feladatokat jelölnek ki. Jelenleg a rövidtávú hatások érzékelhetőek, és a trend alakulása majd csak néhány év távlatában értelmezhető. A programok fenntartása, a kiszámítható, program szerinti működés lehet a fő feladat, miközben a kedvezőtlen hatások ellensúlyozására az ellenőrzés és a kampányok (szemléletformálás, érzékenyítés) fokozásával lehet válaszolni.

A közepes időtávon értelmezett hatások között kiemelendő a vélhetően tovább növekvő forgalmi teljesítmény, ami hosszabb időszakra meghatározhatja az adatok kedvezőtlen alakulását. A középtávon megjelenő hatások tekintetében - a fent megfogalmazottakon túl - fontos feladat még a hosszú távú programok beindítása.

Hosszú időtávon már számolni lehet a gazdasági fejlődés kedvező hatásaival, pozitív társadalmi folyamatok beindulásával – természetesen csak akkor, ha a hosszú távú programok korábban már elindultak.

Ilyen távlatban kiemelt szerepe van a felkészítésnek, ami a szemléletformáláson, illetve nevelésen, oktatáson keresztül elősegítheti a szabálykövetési hajlandóság erősödését, és a biztonságtudat és szabályismeret fejlődését. Fenntartható eredményekhez mindez nélkülözhetetlen.

Összefoglalva tehát a jelen és a közeljövő feladatai között kiemelt hangsúlyt kap az ellenőrzés fokozása, az infrastruktúra fejlesztése, a kampányok intenzitásának átmeneti emelése, a bevált programok fenntartása, a programszerű működés megtartása (ne kezdjünk elhamarkodottan, megalapozatlan programokkal válaszolni a kihívásokra), valamint a hosszú távú programok beindítása, melyeken belül a legjelentősebb a szemléletformálás illetve az oktatás és képzés.