



JELENTÉS AZ EU TAGÁLLAMAINAK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TELJESÍTMÉNYÉRŐL¹ (PIN INDEX 2016)

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

2010-ben az Európai Unió ismét elkötelezte magát a közúti biztonság javítása iránt, célul tűzve ki a közúti balesetben meghaltak számának 50%-os csökkentését 2010-ről 2020-ra. Ez annak a 2001-ben megfogalmazott célkitűzésnek a folytatása, melynek során a 2001-ben közúti balesetben meghaltak számának felére csökkentése volt a terv 2010-re.

Közlekedésbiztonsági szempontból 2015 a második - egymást követő - gyenge év volt. Ebben az évben 26300 ember vesztette életét az Európai Unió útjain, míg ez az adat 2014-ben 25970 fő volt, ami 1%-os emelkedést jelent. A PIN Program (Road Safety Performance Index = Közlekedésbiztonsági Teljesítménymutató) által monitorozott 32 országból 22-ben mutatkozott növekedés ebben az időszakban a közúti balesetek halálos áldozatainak számát illetően, egy országban stagnált az adat és mindössze kilenc ország mutatott csökkenést 2014-ről 2015-re. A legjobb eredményt Norvégia érte el, ahol 20%-kal csökkent a közúti halálozási arány, öket követte Észtország és Írország 14%-os csökkenéssel.

Az EU 28 tagországában a közúti baleseti halálozás átlagosan 17%-kal csökkent 2010 és 2015 között, ami 3,6%-os éves mérséklődést jelent. A 2020-as célszám eléréséhez a folyamatosan javuló tendencia megtartása mellett a halálozás évi 6,7%-os csökkenésére lenne szükség 2010 és 2020 között. Ugyanakkor a 2015-ben tapasztalt romló tendencia azt jelzi, hogy 2016 és 2020 között az Unió még nagyobb ütemű, évi kb. 9,7%-os javulás mellett érheti el a kívánt eredményt.

A politikai akaratnak fontos szerepe van a tendencia javításában. Ennek hiánya tagállami szinten hozzájárult a rendőri ellenőrzés színvonalának csökkenéséhez, a biztonságot elősegítő infrastruktúrába való befektetés kudarcához, és a gyorsított és ittas vezetéssel szembeni fellépés korlátozott voltához.

Unió szinten is megállapítható a határozott fellépés hiánya. Az elmúlt évben az Európai Bizottsággal szembeni elvárás volt, hogy előmozdítsa a járműbiztonságra, a gyalogosok védelmére és az infrastruktúra biztonságára vonatkozó előírások felülvizsgálatát, illetve új célt és intézkedéseket határozzon meg a súlyos közúti baleseti sérültek számának csökkentése érdekében. Azonban a javaslatok megfogalmazása mind a négy területen késik, és nem egyértelmű, hogy azok mikor látják meg a napvilágot. Ismeretes, hogy melyek azok a lépések, amelyek csökkenthetik a közúti balesetben elhunytak számát, és ezeknek az intézkedéseknek a bevezetésére sürgős szükség lenne nemzeti és uniós szinten egyaránt.

Az Európai Unióban 2011 és 2015 között 20580 fővel kevesebb ember halt meg a közutakon ahhoz képest, mint, ha a balesetben elhunytak számának alakulására vonatkozó tendencia változatlan maradt volna 2010 után. Az ETSC becslése szerint ez a csökkenés 40,6 milliárd euró értékű. Tehát a közúti baleseti halálozások és súlyos sérülések megelőzése közlekedésbiztonsági eszközök alkalmazásával jó befektetésnek mondható.

Az Európai Bizottság első alkalommal publikált becslést az Unió közútjain súlyos sérülést szenvedett emberek számáról – ami 2014-ben 135000 fő volt – miután a tagállamok elfogadták a súlyos közúti baleseti sérülés egységes meghatározását. A közös definíció szerint olyan fekvőbeteg számít súlyos közúti baleseti sérültnek, akinek a közúti balesetben elszenvedett sérülésének mértéke a nemzetközi osztályozási skálán eléri a MAIS3+ szintet. Az ETSC ajánlása, hogy az Európai Bizottság fogadja el a MAIS3+ definíció szerint súlyos baleseti sérültek számának 35%-os csökkenését, mint célszámot a 2014-2020 közötti időszakra. Ez a 35%-os csökkenés szintén nagyratörő, a tagállamok számára pedig számszerűen összehasonlítható lenne a 2010 és 2020 közötti időszakban a közúti halálesetek számának felére csökkentését előirányzó célszámmal. Mindemellett az Uniónak közös, a súlyos sérülésekre vonatkozó stratégiát kellene elfogadnia, beleértve azokat az intézkedéseket is, amelyek megvalósulása számon kérhető.

¹ Ranking EU progress on road safety, ETSC, June 2016



FŐ AJÁNLÁSOK A TAGÁLLAMOK RÉSZÉRE

- Minden lehetséges eszközzel törekedni kell a célok elérésére, beleértve a jól bevált végrehajtási stratégiák alkalmazását az Európai Bizottság végrehajtási javaslata szerint.
- Biztosítani szükséges a megfelelő kormányzati forrásokat, amelyek lehetővé teszik a célorientált intézkedések megtételét, valamint finanszírozási és ösztönző modelleket kell létrehozni regionális és helyi szinten egyaránt.
- Számszerűen teljesíthető részcélokat kell meghatározni.
- Az összegyűlt bizonyítékok felhasználásával releváns politikákat kell kidolgozni illetve aktualizálni. Az egyes intézkedések, lépések kiválasztását megalapozott értékelő tanulmányok eredményei alapján, és – ahol lehetséges – a költséghatékonyság elvét figyelembe véve kell végrehajtani.
- A baleseti halottak számának csökkentése mellett a MAIS3+ skála alapján súlyos baleseti sérültek számának csökkentése érdekében is nemzeti szintű célkitűzést kell megfogalmazni.
- Az ellenintézkedések hatásvizsgálata során a súlyos sérültek számának alakulását is fel kell mérni.
- Szükséges a katasztrófa-elhárítási lánc hatékonyabbá tétele és a sérült-ellátás minőségének javítása, annak érdekében, hogy a balesetek következményeinek enyhítése még eredményesebb legyen.

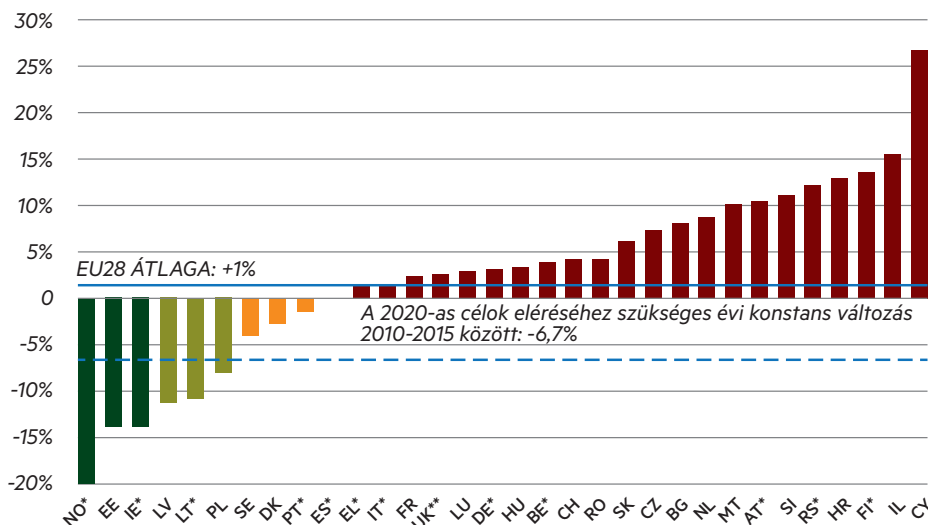
FŐ AJÁNLÁSOK AZ EU INTÉZMÉNYEI RÉSZÉRE

- Átfogó stratégiát kell elfogadni a súlyos baleseti sérülések számának csökkentésére, beleértve azokat az intézkedéseket is, amelyek megvalósulása számon kérhető.
- Célszámként kell elfogadni a súlyos baleseti sérültek (MAIS3+) számának 35%-os csökkentését 2014 és 2020 között.
- Az általános biztonsági szabályok felülvizsgálatánál prioritást kell kapniuk a fő baleseti kockázati tényezőkhöz kapcsolódó, járműbe szerelt biztonsági technológiák bevezetésének és további kiterjesztésének, amely magába foglalja az Intelligens Sebesség-szabályozó Rendszert, az indításgátló alkoholszondát (alcolock), a biztonsági öv becsatolására figyelmeztető rendszert minden ülésen, és az automatikus vészfékező berendezést. Minden új gépjárművet adatrögzítő készülékkel kell felszerelni.
- Az Infrastruktúra Biztonsági Irányelv felülvizsgálata során ki kell terjeszteni az Irányelvben meghatározott eszközök alkalmazását minden autópályára, városi és vidéki útra.
- Szükséges végrehajtani az ETSC állásfoglalásában megfogalmazott, a 2015-2020-as időszakra vonatkozó, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatások félig éves felülvizsgálatát, beleértve az infrastruktúrafejlesztést, a járműbiztonságot, illetve a gyorsított és ittas vezetés kezelését is.

AZ EU KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FEJLŐDÉSÉNEK MEGTORPANÁSA

VÁLTOZÁSOK AZ EGYES ORSZÁGOKBAN

A PIN Programban résztvevő országok közül a közúti közlekedési balesetben elhunytak számának 2014 és 2015 közötti változása alapján a következő országokban volt megfigyelhető kiugró romlás: Cipruson 27 %-kal, Izraelben 15 %-kal, Finnországban 14 %-kal, Horvátországban pedig 13 %-kal nőtt az áldozatok száma. A közlekedésbiztonsági célok 2001-es meghatározása óta 2015 volt az első év, amikor több halálos áldozatot követeltek a közúti járművek ütközései, mint az azt megelőző évben. A teljes EU átlagot tekintve a halálos áldozatok száma (26313 fő) 1 %-kal növekedett 2014-hez képest (25970 fő), holott 2013 és 2014 között még 0,2 %-os csökkenést regisztráltak. Néhány ország azonban ebben az időszakban is jó eredményt mutatott. A rangsort Norvégia vezeti a halálos áldozatok számának 20 %-os csökkentésével. Észtország és Írország 14%-os, Lettország és Litvánia pedig 11 %-os csökkenést ért el 2014 és 2015 között.



1. ábra: Közúti közlekedési balesetekben elhunytak számának százalékos változása 2014 és 2015 között

Írország: A közlekedésbiztonsági intézkedések eredményeképp 2015-ben kevesebb gyermek, utas és gyalogos halt meg a közúton.

2014-hez képest (193 fő) 2015-ben Írorszában 14 %-kal kevesebben haltak meg közúti balesetekben (166 fő). Az ír Közúti Közlekedésbiztonsági Hatóság (RSA) jelentése szerint a javulást az RSA és az ír rendőrség AGS nevű szervezetének összefogása eredményezte. Az RSA által szervezett, a gyermekek biztonságával foglalkozó, 2015 áprilisában megtartott nemzetközi konferencia nagy médiafigyelmet kapott. A javuló tendenciákhoz a különösen veszélyes nyári időszakban az RSA és AGS szervezetek által lebonyolított „Vezess Lassan” nevű kampány illetve egyéb média megjelenések és felvilágosító kampányok is hozzájárultak. Emellett a 2014 augusztusában – bizonyos szabálysértésekre vonatkozó – megemelt büntetőpontok is kedvező hatást gyakorolhattak a 2015-ös adatokra.

Németország: Hatékonyabb sebesség-szabályozás szükséges.

A közúti közlekedési balesetben elhunytak száma Németországban 3 %-kal növekedett 2014-hez (3368 fő) képest 2015-re (3475 fő). Ez már a második egymást követő év volt, amikor romlást figyelhettünk meg, 2013-ban 1 %-kal kevesebben veszítették életüket, mint 2014-ben. A Német Közlekedésbiztonsági Tanács (DVR) szerint kiemelten fontos a sebességmérések hatékonyságának növelése, és az országutak megengedett sebességhatárainak a jelenlegi 100 km/órától 80 km/óra csökkentése. A nem megfelelően megválasztott sebesség és követési távolság együttesen rendszeresen vezetnek súlyos balesetekhez. Szükség van tehát folyamatos, a közlekedés biztonságát javító nagyléptékű erőfeszítések megtételére.

Horvátország: 2015-ben növekedett a kerékpáros és motorkerékpáros áldozatok száma.

Horvátországban 2014-hez képest 2015-re 13 %-kal, 308 főről 348 főre emelkedett a közúti balesetben elhunytak száma. A Belügyminisztérium munkatársának elmondása szerint a kétkerekű járművekkel közlekedők körében a növekvő áldozatszám fokozottan jelentkezett. Ez jórészt az enyhe tél és egyéb körülmények miatt kerékpárral, motorral és egyéb kétkerekű járművel közlekedők növekvő számából ered. A kerékpárosok növekvő számát az infrastruktúrájuk bővítése és fejlesztése egyelőre képtelen volt követni, ezért a szabálykövetési hajlandóságukat erősítő és szemléletformálásukat célzó kampányokra, képzésekre kiemelt figyelmet kívánnak fordítani.

Finnország: A frontális ütközések, fiatal illetve ittas járművezetők növekvő száma valamint egészségügyi okok vezettek elsősorban a halálos áldozatok számának 2015-ös növekedéséhez.

2015-ben 260-an veszítették életüket a finnországi utakon a 2014-ben tapasztalt 229 főhöz képest. Ez 14 %-os növekedést jelent. A közúti balesetek okait feltáró csoportok vizsgálatai szerint a frontális ütközések és ittas vezetések száma emelkedett 2015-ben, az elmúlt 5 évben pedig első ízben növekedett a fiatal járművezetők által okozott halálos balesetek előfordulásának gyakorisága. A Finn Autóbiztosítók Központjának (VALT) munkatársa szerint a romláshoz a fenti tényezők mellett az egyre gyakoribb egészségügyi prob-



lémák (mentális problémák, szív- és érrendszeri megbetegedések, tudatmódosító szerek miatt csökkent képességek) vezettek, melyek a halálos balesetek közel felénél szerepet játszhattak.

Svájc: Növekedett az áldozatok száma az idős védtelen közlekedők körében.

Svájcban a közúti balesetekben elhunytak száma 4 %-kal, 243 főről 253 főre növekedett 2014-hez képest. A Svájci Balesetmegelőzési Tanács munkatársa szerint a 2015-ös év nyarának enyhe időjárása a motoros balesetekben meghaltak számának 25 %-os növekedését eredményezte, emellett nőtt az elektromos kerékpárt használó, illetve gyalogos áldozatok száma is, akiknek kb. kétharmada a 65 évnél idősebb korosztályból került ki.

Franciaország: 2015-ben 77 fővel emelkedett a halálos áldozatok száma 2014-hez képest.

A 2013-2014 évek közötti 4 %-os emelkedést követően ez újabb 2 %-os növekedést jelent. A francia Belügyminiszter elmondása alapján két egymást követő, romlást mutató évre 35 éve nem volt példa az országban. A 2015-ös növekedést részben egy októberi katasztrófának tulajdonítják, melyben egy autóbusz kamionnal ütközött, 41 halálos áldozatot követelve. Megfigyeléseik alapján 2012 óta 1-4 km/órával növekedtek az átlagos sebességek, melyek szintén szerepet játszanak a romló baleseti adatokban. A trend megfordítása érdekében 500 új biztonsági (sebességellenőrző) kamera kerül elhelyezésre a következő 3 évben, ezzel 4700-ra emelve a kihelyezett eszközök számát. Említésre méltó, hogy Franciaországban 2015-ben új jogszabályt vezettek be, melynek értelmében a volán mögött tilos a fülhöz csatlakoztatott bármilyen eszközt használni, legyen szó pl. mobiltelefonról vagy zenelejátszó eszközről, rádióról. Vezeték nélküli eszköz használata továbbra is engedélyezett.

Észtország: Új közlekedésbiztonsági program 2016-2025 között.

Észtországban a közúton összesen 67 ember halt meg 2015-ben, ami 15%-kal kevesebb a 2010-ben regisztrált adatnál (79 fő). Az észt kormányzat sokat tesz azért, hogy biztonságosabbá tegye az ország közútjait. 2014-ben megalkották az új közlekedésbiztonsági programot, melynek alapja az ún. „vision zero”, a közúti halálozás nullára csökkentése. A fő cél az, hogy növeljék a már érvényben lévő intézkedések hatékonyságát. A következő években a bűnüldözés hatékonyságának növelésére, a magas kockázatú helyek kezelésére, az úthálózatok biztonsági elemzésére és a szemléletformáló kampányok megvalósítására is kiterjedő komplex tervet fognak megvalósítani.

ÉRTÉKELÉS AZ EU KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI CÉLKITÜZÉSEINEK TÜKRÉBEN

A 2001-ben megfogalmazott első Európai Unió közlekedésbiztonsági célkitűzést követően a 2015-ig tartó időszakban Spanyolország érte el a legnagyobb fejlődést, 70 %-kal csökkentették a közúti halálos áldozatok számát. Őket követi Litvánia, Észtország és Lettország 65 % feletti értékekkel. A legmérsékeltőbb eredményeket Románia, Bulgária és Málta érte el (20-30 %-os javulás).

A 2015-ben készített OECD jelentés alapján 2008 és 2010 között a csökkenő közúti balesetszámok kétharmada a gazdasági növekedés megtorpanásának volt köszönhető. Nőtt a munkanélküliség mértéke, melyet közlekedésbiztonsági szempontból kedvező változások követtek: megállt a járműszám növekedés, kevesebbet futottak a járművek, kevesebb fiatal járművezető volt.

2010 és 2015 között az EU28 tagországa átlagosan 17 %-os csökkenést ért el a halálos közúti baleseti áldozatok terén, mely a 2020-ra vonatkozó EU-s célkitűzések eléréséhez szükséges mértéktől (29 %-os csökkenés ezen időszakban) jócskán elmaradt. A kívánt ütemet a tagországok közül csak Görögország, Portugália, Spanyolország és Dánia tudta tartani. A PIN Programban figyelemmel kísért országok közül a nem EU-tagállam Norvégia érte el a legnagyobb fejlődést kb. 40 %-os áldozatszám csökkenéssel 2010-2015 között.

ELKERÜLT KÖZÚTI HALÁLESETEK SZÁMÁNAK ÉS PÉNZÜGYI ÉRTÉKÉNEK ALAKULÁSA AZ EURÓPAI UNIÓBAN

Az EU 28 tagállamában 2015-ben összesen kb. 5280 fővel kevesebben haltak meg az utakon, mint 2010-ben. Ehhez képest ebben az évben további 3980 fő élete lett volna megmenthető, amennyiben a 2010-ben 2020-ra kitűzött célok eléréséhez megfelelő ütemű csökkenést sikerült volna elérni. A teljes 5 éves ciklus közlekedésbiztonsági fejlődésével az 5 év alatt 20580 halálos áldozatot sikerült elkerülni, azonban a célok eléréséhez szükséges dinamikusabb fejlődéssel az öt év alatt további 8470 élet lett volna megmenthető. A halálos áldozatokkal járó pénzügyi veszteségek kifejezéséhez frissítésre került a 2009-es 5. PIN Jelentésben becsült VPF (Value of Preventing one road Fatality = egy elkerült közúti haláleset értéke). Ez alapján 2015-ben egy közúti haláleset elkerülése 1,97 millió euró költség-megtakarítást jelentett. 2010-hez képest a 2015-ben elkerült halálesetek így kb. 10,4 milliárd eurós megtakarítást jelentettek, míg a 2010-2015 közötti időszakban összesen megmentett életek 40,6 milliárd euró értéket képviseltek. Amennyiben az EU tagorszá-

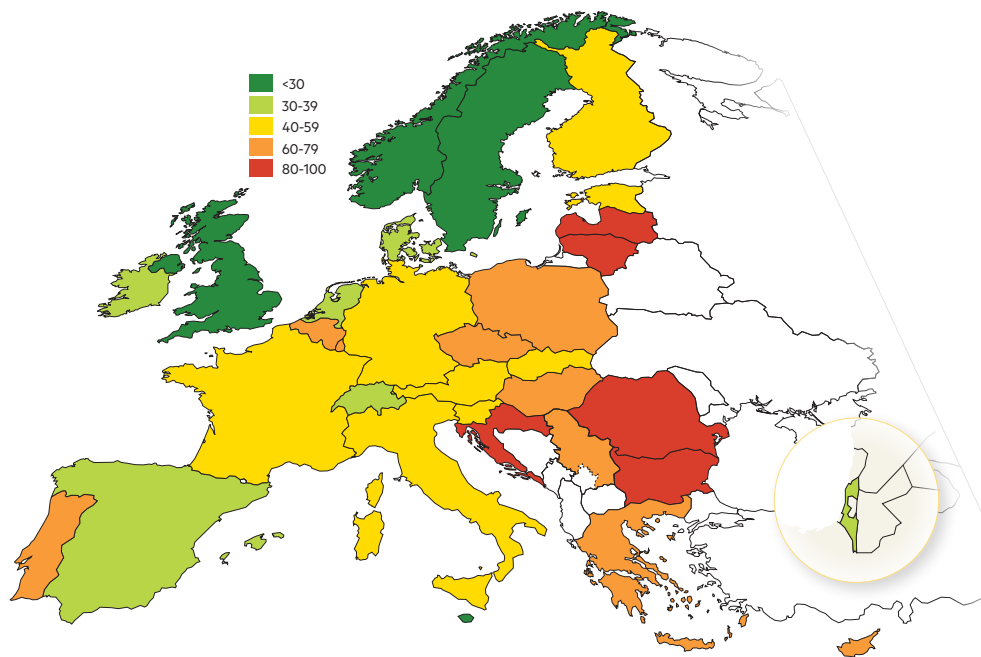


gok tartották volna a 2020-as célok eléréséhez szükséges ütemet, akkor az említett pénzügyi érték a 2011-2015 közötti időszakban 16,7 milliárd euróval növekedett volna, elérve a kb. 57,3 milliárd eurós megtakarítást. Jól látható tehát, hogy a közlekedésbiztonsági beruházások, a halálos áldozatok számának csökkentése az országok gazdasági helyzetére is jelentős mértékű pozitív hatást gyakorolhat, melyet érdemes a döntéshozóknak figyelembe venniük.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI RANGSOROLÁS

2015-ben az EU28 országainak átlagos közúti halálozási mutatója 52 halott/millió lakos értéket mutatott. 2010-ben ez az érték 63 halott/millió lakos volt, 2014-ben pedig csupán 51 halott/millió lakos. A legmagasabb kockázattal jellemezhető országokban a mutató értéke háromszorosa a legbiztonságosabb országokénak.

A PIN Programban részt vett 32 országot tekintve 2015-ben ez a mutató Norvégiában bizonyult a legkedvezőbbnek, 23 közúti haláleset jutott egymillió lakosra. Norvégiát követte Málta, Svédország és az Egyesült Királyság egyaránt 30 halott/millió lakos alatti értékekkel. Svájcban, Dániában, Spanyolországban, Írországban, Hollandiában és Izraelben 35-38 közúti balesetben elhunyt személy jutott egymillió lakosra. A közúti közlekedők a legmagasabb kockázatnak Bulgáriában, Romániában és Lettországban voltak kitéve ebben az évben, ahol több mint 90 közúti haláleset jutott egymillió lakosra.



2. ábra: Közúti halálesetek száma millió lakosra vetítve 2015-ben