



A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG EURÓPAI TÉRSÉGE FELÉ: KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGGAL KAPCSOLATOS POLITIKAI IRÁNYMUTATÁS A 2011-2020 KÖZÖTTI IDŐSZAKRA

A közúti közlekedésbiztonság fontos társadalmi kérdés. Az Európai Unióban 2009-ben több mint 35 000 ember – ami egy közepes méretű város lélekszámának felel meg – vesztette életét az utakon, és mintegy másfél millióan sérültek meg. Ez a társadalom számára hatalmas költséget jelent. 2009-ben ez az összeg megközelítőleg 130 milliárd eurót tett ki.

A Bizottság „Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája” című közleményében hangsúlyozta, hogy milyen fontos Európa számára a társadalmi kohézió, a környezetbarát gazdaság, az oktatás és az innováció. Habár ez a stratégia immár 5 éve érvényben van, mégis érdemes felfrissíteni a dokumentumban rögzített irányelvekre vonatkozó ismereteinket, hiszen a célkitűzések jelenleg is aktuálisak, a Cselekvési Program pedig 2020-ig érvényben van. Ezzel összhangban a hazai 2017-2019-ig terjedő stratégiát is az Európai Unió dokumentumához szükséges igazítani, így a hazai stratégia kialakítása során a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramnak a nemzetközi stratégiai környezetet kialakító európai uniós cselekvési terv koncepciójába kell beágyazódnia.

A közúti közlekedésbiztonság kiemelt helyet kapott a Fehér Könyvben, amely a 2011-től 2020-ig tartó időszakra vonatkozó közlekedés-politikával foglalkozik, mivel a balesetet elszenvedett úthasználók számának csökkentése alapvető fontosságú a közlekedési rendszer átfogó teljesítményének javítása, valamint a polgárok és a vállalkozások igényeinek és elvárásainak kielégítése szempontjából.

A javasolt szakpolitikai iránymutatás teljes mértékben tekintetbe veszi a harmadik közúti közlekedésbiztonsági program (2001–2010) során kapott eredményeket. Az eredmények rámutatnak arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság területén elért jelentős előrelépés ellenére is további, még fokozottabb erőfeszítésekre van szükség. A 2020-ig tartó időszakra vonatkozóan a közúti biztonságról szóló európai politikai iránymutatás olyan átfogó igazgatási keretet és ambiciózus célokat javasol, amelyek a nemzeti és helyi stratégiák kialakításához is alapul szolgálhatnak. Az irányítás kérdése alapvető fontossággal bír. A szubszidiaritás és az arányosság elvével összhangban az európai hatóságoknak, a tagállamoknak, a regionális és helyi szintű szervezeteknek, valamint a civil társadalom szereplőinek saját feladat-, illetve felelősségi körükben kötelezettséget kell vállalniuk és konkrét intézkedéseket kell hozniuk.

Ezen szakpolitikai iránymutatás keretében elsődlegesen a következő három intézkedést kell megvalósítani:

1. A tagállamokban bevált legjobb módszerekre támaszkodó, strukturált és átfogó együttműködési keret létrehozása, ez ugyanis alapvető feltétele a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás eredményes alkalmazásának.
2. A sérültek ellátására és a gyors elsősegélynyújtásra vonatkozó stratégia kialakítása a közúti balesetek következtében keletkező sérülések számának csökkentésére irányuló sürgető és fokozott igénynek megfelelően.
3. A védtelen közlekedők biztonságának javítása, különös tekintettel a motorkerékpárosokra, mivel esetükben a baleseti statisztikák különösen aggasztóak.

CÉLKITŰZÉSEK

A legfőbb általános célkitűzés a halálos közúti baleseti áldozatok számának 50%-os csökkentése 2020-ig. A súlyos közúti sérülések számának csökkentésére irányuló célérték meghatározására – a súlyos és könnyű sérülésre vonatkozó közös fogalom-meghatározás hiányában – a folyamat jelenlegi szakaszában még nincs lehetőség, ugyanakkor várható, hogy a 2020-ig tartó időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásba bekerül majd a sérülések csökkentésére vonatkozó egységes célérték is. A Bizottság a tagállamokat arra ösztönzi, hogy a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk révén érik el, figyelembe véve saját kiindulási helyzetüket, saját igényeiket és körülményeiket. Azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legproblémásabb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. A Program nagy hangsúlyt fektet a környezetvédelemre, legfőképpen a klímaváltozás fenyegető hatásai miatt. Új elem az európai közúti közlekedésbiztonsági politikában az ITS rendszerek támogatása, kiépítésük, használatuk ösztönzése, ami még jobban elősegíti az integrációt.



Az Európai Unió 7 fő stratégiai célkitűzést fogalmazott meg, amelyek mindegyikéhez uniós és tagállami szintű intézkedésekre vonatkozó javaslatok tartoznak:

1. célkitűzés: A közúthasználók oktatásának és képzésének javítása

A vezetői engedélyek kiadása és a hivatásos járművezetők képzése terén fontos jogszabályok láttak napvilágot az utóbbi időben, ugyanakkor a gépjárművezetők képzésével kapcsolatos jelenlegi megközelítés még mindig túl elaprózott és szakosodott. A Bizottság olyan tágabb megközelítést javasol, amely az oktatást és a képzést egy átfogóbb, egész életen át tartó tanulási folyamatnak tekinti. Ennek során ösztönözni kell az interaktív módszereket és az önállóság kialakulását, mindemellett megfelelő mértékben gondolni kell arra az igényre is, hogy a vezetői engedély megszerzésével járó költségek ésszerű szinten maradjanak. A Bizottság – adott esetben a tagállamokkal együttműködve – az oktatással és szakképzéssel kapcsolatos közös közútbiztonsági stratégiát fog kidolgozni, amely többek között magában foglalja a jogosítvány megszerzését megelőző gyakorlati képzést, valamint a gépjárművezető-oktatókra vonatkozó közös minimumkövetelményeket.

2. célkitűzés: A közlekedési szabályok fokozott érvényesítése

A szabályok betartásának ellenőrzése kulcsfontosságú a közúti halálesetek és sérülések számának csökkentéséhez, ugyanakkor a határokon átnyúló jogérvényesítésre vonatkozó bizottsági javaslat kapcsán ezidáig nem történt előrelépés. A következő időszakban ennek 3 fő tengely mentén kell megvalósulnia:

1. Határokon átnyúló információcsere
2. Jogérvényesítési kampányok
3. A szabályok betartását szolgáló járműtechnológia

Fontos fejlődési irány továbbá a könnyű tehergépjárművek sebességkorlátozó készülékekkel való felszerelése, egyes meghatározott esetekben (pl. iskolabuszok) az „alcolock” készülékek használatának kötelezővé tétele, valamint nemzeti végrehajtási tervek kidolgozása.

3. célkitűzés: Biztonságosabb közúti infrastruktúra

A legtöbb halálos kimenetelű baleset a vidéki és városi közutakon történik, így a közúti infrastruktúra uniós finanszírozása iránti tagállami kérelmeknek a jövőben biztonsági követelményeket is teljesíteniük kell. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy Európai forrásokból csak olyan infrastruktúra részesülhet majd támogatásban, amely összhangban áll a közutak és alagutak biztonságára vonatkozó irányelvekkel.

4. célkitűzés: Biztonságosabb járművek

A harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program alatt jelentősen javult a járműbiztonság, részben a „passzív” biztonsági felszerelések (például a biztonsági öv vagy a légzsák) általánossá válásának, részben az elektronikus biztonsági rendszerek alkalmazásának köszönhetően. Fontos azonban megjegyezni, hogy ugyan a személygépkocsik sokkal biztonságosabbak lettek, más járművek – különösen a motorkerékpárok – azonban nem kaptak ekkora figyelmet. 2011 és 2020 között új, „aktív” biztonsági intézkedések élveznek prioritást (pl.: kötelezően beépítendő biztonsági öv bekapcsolására figyelmeztető jelzés személygépkocsik és buszok számára). A jövőben fontos lenne a műszaki vizsgálatokkal és az országúti műszaki ellenőrzésekkel kapcsolatos uniós jogszabályok közelítése és fokozatos szigorítása, idővel pedig a műszaki vizsgálatok tagállamok közötti kölcsönös elismerése. Az alternatív meghajtási technológiákkal működő járművek kifejlesztése és alkalmazása a közúti közlekedés környezetre gyakorolt hatásának csökkentése szempontjából ebben az évtizedben kiemelt fontosságú.

5. célkitűzés: A modern technológiák használatának ösztönzése a közúti biztonság javítása érdekében

A harmadik közúti közlekedésbiztonsági cselekvési program időszakában több tanulmány és kutatási projekt is foglalkozott az intelligens közlekedési rendszerekkel (ITS). Az ITS fontos szerepet tölthet be a közlekedésbiztonság javításában, például olyan baleset-érzékelő és forgalomfigyelő rendszerek alkalmazása révén, amelyek képesek az úthasználókat valós idejű információkkal ellátni. Az elkövetkező hét évben az ITS döntően hozzájárulhat a mentési műveletek hatékonyságának és gyorsaságának fokozásához, különösen a páneurópai fedélzeti e-segélyhívó rendszer (e-Call) elfogadása révén. Ezen felül jelentős figyelmet igényelnek azok a biztonsági



problémák, amelyek – a közúti biztonság területén nyújtott pozitív hatásuk ellenére – az intelligens közlekedési rendszerek, különösen a járműfedélzeti rendszerek és hordozható eszközök fejlesztésével járnak együtt (figyelemelterelés, stb.).

6. célkitűzés: A sürgősségi segélyszolgálatok és a sérültek ellátásának javítása

Bár a halálos kimenetelű közúti balesetek száma csökkenő trendet mutat, a baleseti sérültek száma még mindig nagyon magas. A közúti közlekedési balesetekből fakadó sérüléseket nemzetközi szinten is súlyos közegészségügyi problémának nyilvánította többek között az Egészségügyi Világszervezet (WHO), valamint – a közúti biztonságra irányuló nemzetközi cselekvés évtizede keretében – az ENSZ. A helyzet javítása érdekében az első lépés a közúti balesetek áldozataival kapcsolatos meghatározásokra és fogalmakra vonatkozó közös álláspont kialakítása, ezért a Bizottság a tagállamokkal és a közúti biztonság területén érintett más szereplőkkel együttműködve javasolja a közúti sérültekkel és az elsősegélynyújtással kapcsolatos átfogó stratégia kidolgozását. Szintén lényeges a segélyhívó szolgáltatásokkal kapcsolatos jó gyakorlatok tagállamok közötti cseréje.

7. célkitűzés: A veszélyeztetett úthasználók védelme

A védtelen közlekedők – így a motorkerékpárosok, a segédmotoros kerékpárosok, a kerékpárosok és a gyalogosok – által elszenvedett halálos balesetek és súlyos sérülések száma jelentős, sőt egyes európai országban jelenleg is növekszik. Az úthasználók e csoportja eddig nem kapott kellő figyelmet. Egyes közlekedők (például az idősek – különös tekintettel a népesség elöregedésére –, a fiatal gyermekek vagy a fogyatékkal élők) a közlekedésben betöltött szerepüktől függetlenül, természetüknél fogva „védtelenebbek”. Ők a városi területeken vannak fokozott veszélynek kitéve. A kétkerekű járművel közlekedők esetében a legnehezebb jelentős javulást elérni a balesetek és halálesetek csökkentése terén. Ösztönözni kell a tagállamokat arra, hogy fokozottabban ellenőrizzék a gyorsajtást, az ittas vezetést, a bukósíkok viselését, a járművön végrehajtott illetéktelen beavatkozásokat, valamint az engedély nélküli járművezetést. A védtelen közlekedők érdekében mindemellett fontos a megfelelő infrastruktúra kialakítása is.

2003 óta több, a baleseti sérülések kockázatának csökkentésére irányuló uniós jogszabály is bevezetésre került (többek között az energiaelnyelő lökhárító, az ABS fékrendszer és a holttértükör vonatkozásában).

A fentieknek megfelelően biztosítani kell a veszélyeztetett úthasználók védelmére vonatkozó műszaki szabványok nyomon követését és továbbfejlesztését, a műszaki vizsgálatot ki kell terjeszteni a kétkerekű gépjárművekre is, valamint növelni kell a kerékpárosok és más veszélyeztetett úthasználók biztonságát (például megfelelő infrastruktúra létrehozásának ösztönzése révén).