

# A hazai közlekedésbiztonság múltja, jelene és jövője

Berta Tamás

a Szerkesztőbizottság tagja

A közúti közlekedés biztonsága mind az egyén, mind a társadalom szempontjából kiemelt fontosságú. A közúti közlekedési balesetek a személyes tragédiákon túl jelentős gazdasági terhet is jelentenek. Gondoljunk csak bele, hogy a 2018-as évben a magyar közúton bekövetkezett személyes közúti közlekedési balesetekben megsérültek 640 milliárd Ft-os nemzetgazdasági veszteséget jelentettek.

Ez az egyik oka annak, hogy a baleseteket nem lehet a közlekedésben résztvevők „magánügyének” tekinteni. Mindemellert a biztonság iránti igény látens, többnyire csak akkor tudatosul, ha az egyén azt elveszíti, így a fizetési hajlandóság a biztonságot növelő intézkedések és lehetőségek iránt alacsony; ezért az állami szerepvállalás elengedhetetlen. Ennek megfelelően a mindenkori közlekedéspolitika hangsúlyos részét kell képezze a közlekedésbiztonság, a közúti biztonsági tevékenység célrendszere, összhangban az EU tagállamok közös elképzeléseivel.

Ha a közúti közlekedésbiztonsági folyamatokat vizsgáljuk, indokolt a közúti közlekedési rendszer elemek oldaláról szemlélni. Ennek megfelelően a járművek, az út és az emberi tényező változásait kell értékelni. Természetesen ennek a rendszernek az összetettsége már önmagában is mutatja, hogy a közúti közlekedésbiztonság folyamatai nem választhatók el a társadalmi és gazdasági tényezőktől.

A közlekedésbiztonság „újkori”, nemzeti szinten értelmezhető folyamatát a rendszerváltástól, vagyis az 1990-es évtől érdemes értékelni. A rendszerváltást kísérő társadalmi és gazdasági változások katasztrofális következmé-

nyekkel jártak a közúti közlekedésbiztonságra nézve. 1990-ben a közúti közlekedés 2432 (!) életet követelt.

A hazai közúti közlekedésbiztonság történelmének nagy lépése, hogy a negatív folyamatok megállítására az állami feladatokat stratégiai szintre emelték, és megteremtették a feladatvégzés intézményi hátterét a közúti szakterületen. 1993-ban elfogadta az akkori kormány a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programot (NKP).

Az 1993. évi NKP a halálos és súlyos sérültek számának 25-30%-os csökkenését irányozta elő a 2000. évig az 1992. évi adatokhoz képest. Ez a cél messzemenően teljesült. A siker sok tényezővel magyarázható, de külön ki kell emelni két markáns közlekedésbiztonsági intézkedést, a lakott területen belüli sebességkorlát 60 km/h-ról 50 km/h-ra való csökkentését, illetve a közúti gépjárművek nappal, jó látási viszonyok között is érvényes kivilágítási kötelezettségét lakott területen kívül.

A bevezetésben említett megközelítést szem előtt tartva érdemes megvizsgálni, hogy milyen alapvető mérőföldkövetek láthatunk az első nemzeti szintű stratégia megszűlését követően az intézkedések hatásának lehetséges érvényesülésétől, azaz 1995-től a 2018. évig (azért 2018, mert a legfrissebb, éves szintű, végleges közúti személyes közlekedési baleseti adatok erre az évre vonatkozóan állnak rendelkezésre).

A jármű oldaláról a huszonhárom évre visszatekintve megállapítható, hogy a személygépkocsik száma 2.245.395-ről 3.641.823-ra változott, ami 62%-os növekedést jelent.

Az átlagos napi forgalom (ÁNF) az országos közúthálózaton 72%-kal, a gyorsforgalmi hálózaton 40%-kal nőtt. A futásteljesítmény (a járművek által naponta megtett utazások összes hossza) az országos közúthálózaton 80%-os, a gyorsforgalmi hálózaton pedig mintegy 450%-os növekedést mutatott.

Mindeközben a gépjárműipar felismerte a biztonság prioritását, s azt is, hogy marketing értékkel bír, így az aktív és passzív járműbiztonsági rendszerek rohamos fejlődése indult el. Ennek kedvező hatásai a hazai gépjárműállományban is megjelentek, még akkor is, ha alapvetően a teljes hazai gépjárműpark esetében nem a fiatalodás a jellemző. Sok szakértő egyetért abban, hogy az európai és a hazai kedvező trendet mutató közlekedésbiztonsági időszakok esetében kiemelkedő, – ha nem elsődleges szerepet – játszanak a gépjárműipar ilyen jellegű fejlesztései.

Már a forgalmi adatokból is kiolvasható, de a hálózati adatok egyértelműen mutatják is, hogy a közúthálózaton is jelentős változások történtek a valamivel több, mint két évtized alatt. Az I. és II. rendű országos közúthálózat hossza 1995 és 2018 között 8%-kal nőtt, ugyanakkor a gyorsforgalmi hálózat növekedése csaknem 300%-os.

Az igazán fontos változást viszont a közúthálózat fejlesztésével és üzemeltetésével kapcsolatban végbement szemléletváltás hozta. A szempontrendszerben ugyanis prioritást kapott a biztonság, és kialakult a biztonságos infrastruktúra menedzsment rendszere. Ennek nemzeti szintű megjelenése a 2011-ben kiadott 176/2011. (VIII. 31.) Kormányrendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről. A rendelet a fejlesztés és az üzemeltetés területén is a közlekedő szemszögéből megközelítve tekint a biztonsági tényezőkre, és őt állítva a középpontba teszi szisztematikussá, rendszeressé és folyamatossá az infrastruktúra-biztonság területén végzett munkát.

A harmadik rendszerem az ember, az emberi tényező. Társadalmi szinten az 1990-es évet követő időszakban talán itt volt a legnagyobb a változás, amely aztán a közlekedésben negatív folyamatokat indított el. A közoktatási rend-

szerben a közlekedéssel kapcsolatos témakörök hátra szorultak, a társadalmi kontroll fellazult, a társadalmi normák rossz irányba változtak, miközben a gépjárművezető-képzés rendszerében időlegesen károszerű állapotok álltak be. Az emberi tényező kezelésével kapcsolatban a jelentős helyzetromlást követően a rendőrség tett lépéseket, az ellenőrzés és szankcionálás eszközszerével, valamint a balesetmegelőzési tevékenység fejlesztésével.

Fontos és szükséges szabályozási beavatkozás volt 2008-ban az 1988. évi I., azaz a közúti közlekedésről szóló törvény módosítása, amelyben rögzítették a közbeszédben objektív felelősség elveként elterjedt szabályozást. Ez a tettenérés és szankcionálás lehetőségeit növelte, miközben a kapcsolódó kampány rendkívül hatékonyan támogatta a jogszabály kedvező hatásait, így jelentős javulás is állt be a hazai közúti közlekedésbiztonságban.

Ugyancsak ebben az évben került elfogadásra és kihirdetésre a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2008-2010, ami az NKP-t hatályon kívül helyezte, és részben új stratégiai kereteket adott a közlekedésbiztonsági munkavégzésnek, szorosabban igazodva az Európai Unió cél- és eszközszeréhez. Ez a stratégia egyértelműbb és részletesebb feladat- és eszközszerzert rendelt a kiemelt közlekedésbiztonsági problématerületekhez és megteremtette az ellenőrizhető, és mérhető nemzeti szintű végrehajtás alapjait.

A közúti közlekedésben meghaltak számában ezt követően olyan gyors pozitív irányú változás következett be, ami a hazai közlekedésbiztonsági erőfeszítések nemzetközi elismerését is kiváltotta. Az 1993-ban alapított Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (ETSC) 2007 óta minden év júniusában megszervezett konferenciáján hozza nyilvánosságra éves jelentésének eredményeit, és egyúttal ún. PIN-díjjal ismeri el a közúti biztonság területén kiemelkedő fejlődést elért országokat. 2012-ben úgy ítélték meg, hogy a halálos közúti balesetek számának csökkentésében elért kimagasló eredményével Magyarország érdemelte ki ezt a díjat.

(Korábban Franciaország (2007), Portugália (2008), Spanyolország és Lettország (2009),

Észtország és Írország (2010), Svédország és Litvánia (2011) részesült a kitüntetésben.)

Sajnos az emberi tényező fejlesztésével kapcsolatban azonban kevés előremutató folyamatot lehet azonosítani. Gondoljunk csak arra, hogy számos korábban rendelkezésre álló lehetőség csaknem eltűnt, ahelyett, hogy fejlődött volna. Korábban az általános iskolai oktatásnak része volt a közlekedési ismeretek oktatása, sőt még a segédmotor-kerékpáros ismeretek is megjelentek a felső tagozatos oktatási anyagok között. Megszokott látvány volt köztereken, óvoda udvarokban, üdülők kertjében a gyermekek rendelkezésére álló KRESZ-pálya, amelyek aztán az enyészeté lettek, s az elmúlt néhány évben kezdődött csak el ezek helyre- vagy visszaállítás, újjak telepítése. A kategóriás képzés területén a kor követelményeit kielégítő elektronikus oktatás megjelenésén túl kevésigazán előremutató biztonságközpontú intézkedés született, pedig már az 1993-as Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program is számos intézkedést javasolt ezen a területen is.

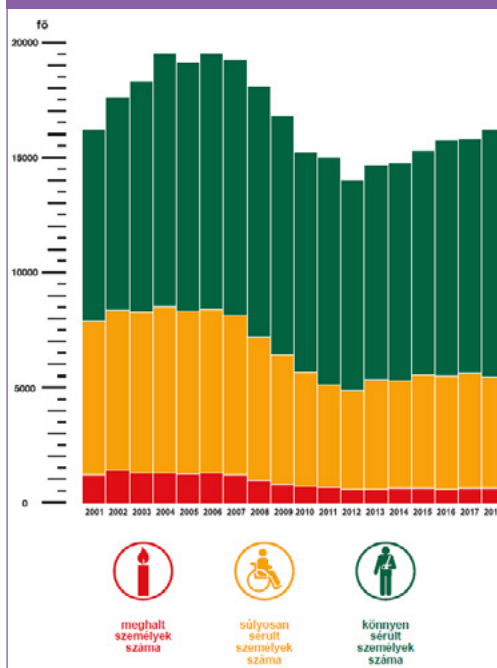
A KTI Nonprofit Kft. kutatásai alapján mindenek eredményeként kimutatható, hogy a gyermekek közlekedési ismeretszintje az életkorral előrehaladva az elvárt ismeretszinthez képest csökkenő tendenciát mutat, miközben a közlekedésben tanúsított magatartásuk kockázatos irányba változik. Míg óvodás korban a gyermekek nagyrészt elsajátítják és alkalmazzák a korcsoportjuktól elvárt közlekedési ismereteket, addig növekedésük során ez az ismeret megmarad ugyan, de nem bővül. A középiskolások a tőlük elvárható tudás mintegy 57%-ával rendelkeznek. Biztonságtudatosságukban is hasonló tendencia figyelhető meg, amely következtében „újratermelik a baleseti okokat”. Az életkor növekedésével egyre kevésbé ítélik veszélyesnek a gyorsajtást, illetve az ittas vezetést.

A közúti közlekedésbiztonsági helyzet és munka egyik legfontosabb mérőszáma mégiscsak a személysérülések száma. Nézzük meg, hogy a baleseti sérültek adatai milyen képet rajzolnak ki a hazai közlekedésbiztonság helyzetéről!

A korábbi időszakokhoz képest bár a közlekedés biztonsága jelentősen javult (2018-ra 1990-hez képest a személysérülések száma

39%-kal, a közúti baleseti halottak száma 74%-kal csökkent), 2013-tól napjainkig a statisztikai adatok nemhogy nem mutattak további javulást, de negatív változásokról tanúskodnak.

1. ábra: Sérültek számának alakulása



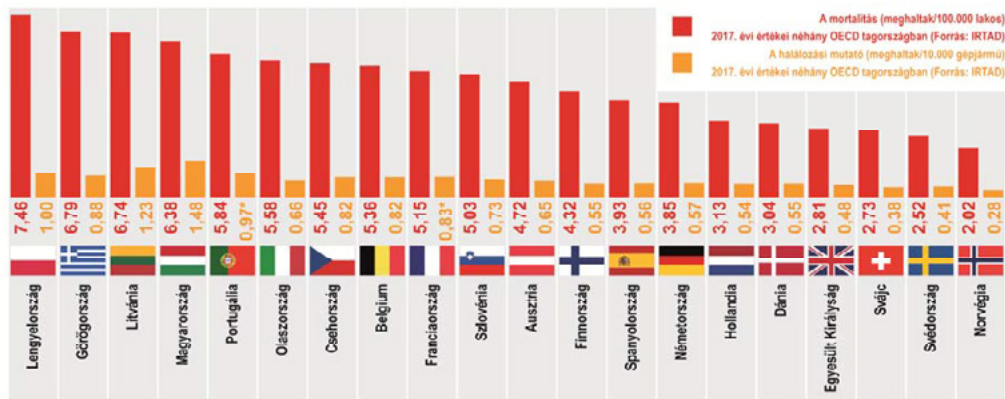
Magyarországon 2018-ban 16 951 személysérüléses közúti baleset történt. Ebből 567 halálos, 4896 súlyos sérüléses, 11 488 könnyű sérüléses kimenetelű volt. A balesetek során 22 632 fő sérült meg, közülük 633 fő veszítette életét, 5559 fő súlyosan, 16 440 fő pedig könnyen sérült. Hazánk az Európai Unióhoz hasonlóan célul tűzte ki, hogy 2011-hez képest 2020-ra felére csökkenti a közúti balesetek következtében meghalt személyek számát, ehhez azonban éves szinten 5,6%-os mérséklődés lett volna szükséges, amit a jelenleg rendelkezésre álló részadatok alapján biztosan nem sikerült elérni.

A magyarországi eredményeket európai viszonylatban is megvizsgálva látható, hogy 2013 óta az EU egészében stagnálás jellemző a közlekedésbiztonság területén. Egy lehetséges, és a leginkább elterjedt összehasonlítási alapot a mortalitás mutatója jelenti, mely a közúti

## 2. ábra: Magyarország közúti közlekedésbiztonsági helyzete európai viszonylatban

Az egyes országok közötti biztonsági színvonalának összehasonlítására különböző mutatók alkalmazásával nyílik lehetőség:

- közúti baleset következtében meghaltak számának lakosságra vetített értéke (mortalitás)
- közúti baleset következtében meghaltak számának járműszáma vetített értéke (halálozási mutató)



\*a jóval erősebbnek 2016-os adatok alapján számítottak



2017-ben hazánkban 6,38 közúti balesetben meghalt jutott 100.000 lakosra. Ez európai viszonylatban az egyik legkedvezőtlenebb érték.



2017-ben hazánkban 1,48 közúti balesetben meghalt jutott 10.000 gépjárműre. Ez a vizsgált 20 ország közül a legkedvezőtlenebb érték.

baleset következtében meghaltak lakosságra vetített értéke. Az egyes országok mortalitási értékeit vizsgálva hazánk meglehetősen kedvezőtlen értékkel rendelkezik. Magyarországon 2017-ben 6,38 meghalt jutott 100 000 lakosra (amely értékkel hazánk a 17. helyen áll a vizsgált 20 ország közül).

Egy másik, az előbbinél realisabb, nemzetközi összehasonlításra szolgáló mutató a halálozási mutató, mely a közúti baleset következtében meghaltak gépjármű-állományhoz viszonyított értéke. Ebben a mutatóban Magyarország a vizsgált országok közül a legkedvezőtlenebb értékkel rendelkezik, 2017-ben 1,48 meghalt jutott 10 000 gépjárműre.

(A nemzetközi összehasonlításra alkalmas két mutatót együttesen vizsgálva a közlekedésbiztonság szempontjából legfejlettebb országok: Norvégia, Svédország, Egyesült Királyság, Svájc, Hollandia.)

Összefoglalva megállapítható, hogy a hazai közlekedésbiztonság elmúlt évtizedei meglehetősen vegyesek. Egyrészt jelentős, nagy ívű változások következtek be, ugyanakkor az általuk mege-

remtett lehetőségeket nem aknázza ki a terület. A szakpolitika célkitűzéseit sem minden esetben segítik a folyamatok, illetve nem szolgálják ki az intézkedések. Az 1993-ban a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programban, majd a 2008-ban elfogadott Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban (és az azt követő hároméves Akcióprogramokban) meghatározott szükséges intézkedések és akciók szakmai alapú, következetes végrehajtása új pályára állíthatná a hazai közlekedésbiztonságot, s katalizálhatná az eddigi pozitív intézkedések, törekvések javító hatását. A szemléletváltás és a szakmai alapú következetes és folytonos beavatkozások elmaradása viszont előre vetíti, hogy Magyarország bár önmagához viszonyítva fel tud mutatni – akár jelentős – eredményeket, de nem képes kitörni saját helyzetéből, nemzetközi szinten kedvezőtlen helyen, a sereghajtók között marad.



PAST, PRESENT AND FUTURE OF ROAD SAFETY IN HUNGARY



VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT DER VERKEHRSSICHERHEIT IN UNGARN

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNY

JÖVŐ