VOICE Country Sheet

December 07

Védtelen közlekedők Magyarországon

VOICE

VOICE : Védtelen Közlekedők Európai Szervezeteinek Együttműködése

A VOICE (hang) olyan hálózat, amely biztosítja, hogy a közlekedési vitákban általában figyelmen kívül hagyott hangok – a védtelen közlekedők hangjai – meghallgatásra kerüljenek.

A VOICE koalíció jelenleg az alábbi szervezeteket egyesíti: AGE - the European Older People's Platform; ANEC - the European consumer voice in standardisation; Health and Environment Alliance; European Child Safety Alliance; European Disability Forum; European Public Health Alliance; European Federation for Transport and Environment; Voetgangersbeweging - Pedestrian Movement, BEUC; European Transport Safety Council

További információk: www.etsc.be/Voice.php

I. rész - Magyarország

Bevezetés

Az 1990-es években a magyar közúti közlekedésbiztonság sikertörténetnek volt mondható. A rendelkezésre álló adatok szerint 1990 és 2000 között a közúti baleset következtében meghaltak száma 50%-kal csökkent.[1] Az utóbbi években azonban a javulás megtorpanni látszik. Ez elsősorban annak következménye, hogy a közlekedők általában nem tartják be az alapvető közlekedési és a biztonsági szabályokat sem. A közúti balesetek mintegy 80%-a ilyen szabálysértésekre vezethető vissza.[2]

A közúti gépjárműállomány egy évtized alatt 2,5 millióról a jelenlegi 3,14 millióra növekedett.[3]

A biztonsági intézkedések azonban nem tartottak lépést ezzel a növekedéssel. Úgy tűnik, hogy Magyarországon hiányzik a magas szintű politikai akarat a közúti közlekedésbiztonság javítására. Elégtelen az intézkedések összehangolása, de a rendőri ellenőrzés és a felvilágosító kampányok színvonala sem tűnik megfelelőnek. Ezek a tényezők együttesen járultak hozzá, hogy Magyarország a korábbi 25 EU tagállam közül egyike a legkevésbé biztonságos országoknak. Egymillió lakosra 127, míg százezer gépjárműre 38 közúti baleseti halott jut átlagosan az országban.[4]

Alkohol

Jóllehet a törvény szigorúan tiltja az alkohol hatása alatt történő gépjárművezetést (a megengedett véralkohol szint nulla), sőt, a közlekedési előéleti pontrendszer is bünteti, a személysérüléssel járó közúti közlekedési balesetek 12-14 %-át mégis alkohol hatása alatt idézik elő.[5] A közúti baleseti halálesetek közel 9 %-a összefügg az alkohol hatása alatt történő gépjármű-vezetéssel.[6] 2001 óta, annak ellenére nő az ittasan okozott közúti balesetek száma, hogy 2002 és 2004 között e tekintetben szigorodott a rendőri ellenőrzés.[7]

A gépjárművezetők véletlenszerű rendőri ellenőrzését Magyarországon a törvények lehetővé teszik. Baleset bekövetkezésekor a gépjárművezetőtől – amennyiben megsérült – vér- és vizeletmintát vesznek. Ha életét vesztette, akkor a boncolás során vesznek mintákat.[8]

Az alkoholfogyasztás a kerékpárosok között is súlyos probléma, 13,5%-uk alkohol hatása alatt kerékpározik. Úgy tűnik, hogy a kerékpáros balesetek helyszínelése során a véralkohol szint vizsgálata is nehézségekbe ütközik, hiszen az ismeretlen véralkohol szintű kerékpárosok részaránya nagyon magas: 42,2%.[9] Egyértelmű, hogy az alkohol-fogyasztás nem csak a gépjárművek vezetőit, de a kerékpárosokat és a gyalogosokat is hátrányosan befolyásolja. Az ittas vezetés ellen minél előbb szigorúbb rendőri ellenőrzéssel és hatásosabb tudatformáló kampányokkal kell felvenni a harcot!

Sebesség

Lakott területen belül, 1993. március elsejével 60 km/h-ról 50 km/h-ra csökkent a megengedett legnagyobb sebesség. Ez kezdetben csökkentette a balesetek halálos áldozatainak számát, de 1995 után az adatok azt mutatták, hogy a kezdeti kedvező hatás lassan veszendőbe ment: a meghaltak száma újra emelkedni kezdett.[10]

Lakott területen kívül, 2001-ben megemelték a sebességhatárokat. Országutakon 80-ról 90 km/h-ra, autóutakon 100-ról 110 km/h-ra és autópályákon 120-ról 130 km/h-ra. Ez az átlagsebességek emelkedéséhez



Prof. Dr. Péter Holló

vezetett, ami a baleseti halottak magasabb számát és a közúti biztonsági helyzet általános romlását vonta maga után. Számos szakértő szerint ez az intézkedés a közúti biztonság szempontjából rossz pillanatban született. A rendőrség nem rendelkezett a gyakoribb ellenőrzéshez szükséges személyi és tárgyi feltételekkel, az ún. előéleti pontrendszer nem büntette kellő szigorral a gyorshajtást, a gépjárműállomány viszonylag korszerűtlen volt, a gépjárművezetők magatartása pedig nem felelt meg a biztonság elvárásainak. Ráadásul a sebességhatárok emelését nem kísérte megfelelő közlekedésbiztonsági kampány.[11]

A közelmúltban automatikus sebesség ellenőrző kamerák jelentek meg az M1 és M7 autópályák egyes szakaszain és számuk egyre nő. Ennek ellenére, a rendőrség által használt sebesség ellenőrző eszközök száma a forgalom nagyságához képest még mindig alacsony.[12] A teljesen automatikus sebesség ellenőrző rendszerek hatékony alkalmazása csak akkor lehetséges, ha megteremtik az ehhez szükséges jogi hátteret.[13]



Prof. Dr. Péter Holló

Gyalogosok és egyéb védtelen közlekedők

A magyar előírások szerint a kijelölt átkelőhelyeken a gyalogosok elsőbbséget élveznek. Ennek ellenére, a gyalogos balesetek jelentős része kijelölt gyalogos átkelőhelyen történik.[14]

Pontosabban, a balesetek mintegy 80%-a a biztonsági előírások figyelmen kívül hagyása miatt következik be.

A kerékpárosokat is érintő balesetek nagy részét a gépjárművezetők vezetési hiányosságai okozzák. A kerékpárosok is hibáztathatók, közülük sokan nem veszik figyelembe a KRESZ előírásait és az alapvető biztonsági előírásokat. Mindez azt mutatja, hogy a közvélemény nem kellően tájékozott a közúti biztonság helyzetéről és hogy a szabályok betartatása sem megfelelő szintű.

Magyarország a közúti biztonsági oktatást a Nemzeti Kerettantervbe illesztette.

Alapvető hátrányt jelent, hogy a közlekedésbiztonsági oktatás igen gyakran nem képezi részét a tanárok és óvónők szakmai továbbképzésének, tréningjének.

Rendőri ellenőrzés

Annak ellenére, hogy a rendőrség szigorította a közúti közlekedés szabályainak ellenőrzését és betartatását (ún. „kikényszerítését"), annak szintje más EU tagállamokhoz képest még mindig elégtelen.[15] A gyorshajtáson és ittas vezetésen kívül, a leggyakoribb szabálysértés a mobil telefon vezetés közbeni használata, az alacsony biztonsági öv-viselési arány, és lakott területeken az irányjelző használatának elmulasztása.[16]

Az úgynevezett közlekedési előéleti pontrendszert 2001-ben vezették be. Az elérhető maximális pontszám 18 volt, de a rendszer hatékonyságát hátrányosan befolyásolta a folyamatos rendőri ellenőrzés elégtelen kapacitása[17] és kezdetben a büntetőpontok alacsony száma (eredetileg valamennyi szabálysértésért csupán egyetlen pont járt). Időközben a rendszer továbbfejlesztésre került és a pontok száma a szabálysértés súlyosságával összhangban növekedett.

A közlekedési rendőri állomány és annak eszközellátottsága továbbra sem megfelelő.[18] További, a közúti biztonságot hátrányosan befolyásoló tényezők: a közúti biztonsági intézkedések összehangolásának hiánya, ötletszerű törvényhozás, alacsony rendőrségi költségvetés a közúti biztonsági kezdeményezésekre. Nem egyértelmű, melyik minisztérium viseli az általános felelősséget az ország közúti közlekedésbiztonságáért.[19]

Infrastruktúra

Jelentős számú gyalogos sérül meg, vagy veszti életét közúti baleset következtében lakott területek útjain, a gépjárműforgalom számára korlátozott övezetekben és a lakott területen kívüli járda nélküli utakon. Az infrastruktúra, és környezetének kialakítása legyen egyértelmű és érthető valamennyi közlekedő, főleg a gépjármű-vezetők számára, mivel számukra fontos, hogy nagyobb sebesség mellett is gyors információkat kapjanak a közút és a forgalom jellemzőiről.[20]

Lakott területen kívül aggodalomra ad okot a védtelen közlekedők biztonságát megfelelően szolgáló infrastruktúra hiánya. Így nem meglepő, hogy lakott területen kívül a gyalogosok a leginkább veszélyeztetettek közúti baleset szempontjából. Mint korábban említettük, a gyalogos elütések jelentős hányada kijelölt gyalogos átkelőhelyen történik. Mindez arra hívja fel a figyelmet, hogy a csomópontok megfelelő kialakításának és egyéb – a védtelen közlekedők szempontjából - fontos infrastruktúrával kapcsolatos intézkedéseknek feltétlen elsőbbséget kell adni.

II. rész - Mi a legeredményesebb? Példák Európából

Mind a gépjárművezetők, mind a védtelen közlekedők felé irányuló intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a magatartás és a közúti biztonság javuljon Magyarországon. A gyorshajtás és az ittas vezetés elleni intézkedések számos országban hatásosnak bizonyultak. Az alábbi példák azokat az erőfeszítéseket szemléltetik, amelyeket más európai országok tettek hasonló nehézségek leküzdésére.

Sebesség

Néhány európai ország 30 km/h-s sebességkorlátozást és forgalom-csillapítást vezetett be számos lakó- és iskolai övezetben. **Belgiumban: Gent, Mons, Korteijk és Antwerpen** városokban nagy kiterjedésű, 30 km/h-s övezeteket alakítottak ki és 2005. szeptember 1.-től valamennyi iskola körüli területet 30 km/h-s övezetté alakítottak. **Franciaországban**, a legtöbb városközpontot 30km/h-s övezetté alakítják. **Szlovéniában**, a lakóterületek módszeres 30 km/h-s övezetté alakítása folyik. **Ciprus** szigetén, az utóbbi években forgalom-csillapító intézkedéseket (elsősorban sebességcsökkentő küszöböket) vezettek be; ezeket a küszöböket főként iskolák közelében létesítették, de a falvakon átvezető főutakon és olyan helyeken is, ahol a nagy sebesség fokozottan veszélyes lehet a védtelen közlekedők átkelése miatt.[21]

Néhány ország jelentős eredményeket ért el a sebesség mérséklésében és az áldozatok számának csökkentésében. Dániában, az EMIL projekt megmutatta, hogy a forgalom csillapítása 5-40 százalékos, átlagosan pedig 10 százalékos sebesség-csökkenéshez vezethet.[22] **Hollandiában**, a 30 km/h-s övezetek létesítése 22 %-kal csökkentette a személyi sérüléssel járó közúti balesetek számát.[23] **Franciaországban**, a sebességellenőrzés javított, új kamerarendszereken alapuló módszere mintegy 75 %-ban járult hozzá a halálos kimenetelű baleseti sérülések 2002 és 2005 közötti 35%-os csökkenéséhez.

Alkohol

Ausztriában, 2005-ben olyan új törvényi szabályozást vezettek be, amely lehetővé teszi az alkoholfogyasztás új eszközzel történő út menti ellenőrzését. Az Osztrák Közlekedésbiztonsági Kuratórium (KfV) vezetésével elkészült kísérleti tanulmány szerint ezek az eszközök emberi erőforrások növelése nélkül, a jelenlegi tízszeresére fokozhatják az ellenőrzés hatékonyságát. Az intézet szerint az ilyen eszközök hatékony alkalmazása évente 50~100 emberéletet menthet meg. Ezért, az új eszközök alkalmazása minden egyes út menti ellenőrzés alkalmával szükséges lenne.[24]

Infrastruktúra

Svájc, genfi önkormányzata kidolgozta az ún. gyalogos tervet. Ez olyan intézkedések összességét tartalmazza, amelyek a gyaloglást, mint városon belüli közlekedési módot támogatják. Konkrétabban, a fő célok a következők: a gyaloglás elősegítése, bátorítása, a közterületek ilyen szempontból történő javítása, a gyalogos forgalom elősegítése, a gyaloglás akadályainak elhárítása, a gépjárműforgalom és a környékbeli gyalogosok arányának megtartása. Mindez több, mint száz új gyalogátkelőhely létesítéséhez, a járdák szélességének számos helyen való növeléséhez és útkereszteződések módosításához vezetett.[25]

Dánia (Koppenhága) sokat tett a kerékpársávok kialakításáért és a tömegközlekedésért (beleértve a különböző tömegközlekedési módok közötti utas-cserét). A gépjárműforgalom városközpontból és helyi utakról való elterelésével csökkentették annak káros környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági hatását. Egyéb intézkedések mellett, 40 km/h-s sebességkorlátot vezettek be a lakó övezetekben.[26]

Rendőri ellenőrzés

Az európai országok egyre szélesebb körben alkalmazzák a büntető pontrendszert. Olyan általános gépjárművezetői szabálysértések esetén, mint az ittas vezetés, vagy a gyorshajtás, sok országban hatásosnak bizonyult a pontrendszer.[27] A pontrendszer (pontozásos gépjárművezetői engedély) bevezetése a gyorshajtók büntetése érdekében, az ezzel egyidőben fokozott rendőri ellenőrzéssel együtt, **Franciaországban** 2002 és 2003 között 17%-kal csökkentette a közúti baleset következtében meghaltak számát. **Olaszországban** 30%-kal mérséklődött a közúti baleseti halottak száma a büntető pontrendszer bevezetését követő első évben.

A gyakorlat azt mutatta, hogy a pontrendszer bevezetése után nagyon fontos a megfelelő szintű rendőri ellenőrzés és a felvilágosító kampányok intenzitásának fenntartása, annak



Prof. Dr. Péter Holló

érdekében, hogy az eredmény megmaradjon.[28]

Közlekedésbiztonsági nevelés

Számos EU tagállamban alkalmazták a nevelést és a kampányokat a gyalogosok és kerékpárosok közlekedési és közúti kockázatokkal kapcsolatos tudatosságának növelésére. Néhány ország különleges tantervet és időbeli ütemezést dolgozott ki az iskolai közlekedésre nevelés érdekében. Ebben, lényeges információkat dnak a gyermekeknek arra vonatkozóan, hogyan viselkedjenek gyalogosként, kerekpárosként, és – bizonyos esetekben – jövőbeli gépjárművezetőként. **Málta** például, interaktív játékot fejlesztett ki a gyermekek számára, és megszervezte a közlekedésbiztonsági szakemberek iskolai látogatását. **Franciaországban**, a gyermekek bizonyítványt kapnak első közlekedésre-nevelési tanfolyamuk elvégzéséről. Ez a bizonyítvány szükséges ahhoz, hogy később a gépjárművezető-képzés során megkezdhessék tréningjüket.

A korai gyermekkortól megkezdett közlekedésre-nevelés bizonyosan hatásos, ha célul tűzi ki a nagyobb felnőttkori felelősségtudat kialakítását.

Szlovénia, Magyarországhoz hasonlóan, új EU tagállam, ahol a gyermekek baleseti veszélyeztetettsége lényegesen alacsonyabb.[29] A Szlovén Közúti Közlekedésbiztonsági Tanács a gyalogosok biztonságát elősegítő kampányokat szervez. Az iskolaév kezdetén akciókat indít, melyeket minden városban „Biztonságos út az iskolába" címmel hirdetnek meg.

III. rész - Minden résztvevő közreműködik

A fentiekben felsorolt példák többnyire azt szemléltették, mit tehetnek a nemzeti és helyi hatóságok a védtelen közlekedők közlekedésbiztonságának javítása érdekében. Természetesen, a nemzeti és az európai döntéshozók is jelentős szerepet játszanak ebben a kérdésben.

Nemzeti szinten, a kormánynak biztosítania kell azokat a keretfeltételeket, amelyekkel a helyi akciók támogathatók, erősíthetők és elősegíthető a sikeresnek bizonyult kezdeményezések széleskörű elterjesztése. Magyarországon, az eredményesebb baleset-megelőzés érdekében, elsősorban a rendőri ellenőrzés területén szükséges az intézkedések szigorítása, de szükség van az infrastruktúra összehangoltabb javítására és a közlekedők nevelését célzó folyamatos erőfeszítésekre is.

A védtelen közlekedők biztonságát fokozó EU szintű intézkedések

2001-ben, a Bizottság nagyra törő cél elfogadását javasolta, a közúti baleset következtében meghaltak számának felére csökkentését 2010-ig. (Az Európai Közlekedéspolitika Fehér Könyve 2001). Ennek megvalósítása érdekében a Bizottság később közreadta az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot (COM (2003) 311 final). Ez a program hangsúlyozta a védtelen közlekedők magasabb szintű biztonságának szükségességét. Különösen nagy súlyt helyezett a védtelen közlekedők oktatását és tudatosságát növelő kampányokra és a gépjárművek töréstesztjeit végrehajtó és azok passzív biztonságát értékelő EuroNCAP (Új Személygépkocsik Európai Értékelő Programja) programra E program az ütközések során a gépkocsiban ülőket fenyegető személyi sérülések elleni védelemmel foglalkozik.

A gyalogosok és kerékpárosok szempontjából nagyobb biztonságot nyújtó gépkocsi orr-részek kialakításának kiemelt EU intézkedéssé kell válnia. Figyelembe véve, hogy évente mintegy 8000 gyalogos és kerékpáros veszti életét és további 300.000 szenved sérüléseket Európa útjain, az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2003/102/EK számú irányelvet, mely a gyalogosok sérüléseinek kimenetelét kívánja enyhíteni kísérletek előírásával és a gépkocsik orr-részeinek módosításával. E módosítások a motorháztetőre és a lökhárítóra összpontosítanak és évente 2000 gyalogos halálát előzhetnék meg. Európai, japán és koreai gépkocsigyártók már egyetértettek abban, hogy olyan gépkocsikat készítenek, amelyek kielégítik az említett irányelv első lépéseként született követelményeket. Emellett egész sor olyan biztonsági intézkedést hoznak, amelyek csökkentik a gyalogosok súlyos, vagy halálos sérülésének kockázatát.
Az irányelv második szakaszát már felülvizsgálták és a Bizottság olyan módosított szabványt javasol majd, ezúttal előírást, amely lehetővé teszi annak 2007 és 2009 közötti megvalósítását. A végleges szabványt a Miniszterek Tanácsa végül is elfogadta és az Európai Parlamentnek kiemelt fontosságot kell tulajdonítania a védtelen közlekedők biztonságának.



Prof. Dr. Péter Holló

Magyar kampányok és szervezetek

A **Gazdasági és Közlekedési Minisztérium** (http://en.gkm.gov.hu/), valamint a Belügyminisztérium (www.bm.hu) felelős Magyarországon a közúti közlekedés biztonságáért. A két minisztérium államtitkárai az elnökei a **Tárcaközi Közlekedésbiztonsági Bizottságnak** és a vezetés felelősségében osztoznak a **Nemzeti Rendőrséggel** (www.orfk.hu), valamint az **Országos Baleset-megelőzési Bizottsággal (OBB).**

A **Közlekedéstudományi Intézet Kht. (KTI)** (www.kti.hu) a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közhasznú szervezete, és **Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Tagozata** egyebek között baleset-elemzéssel és –kutatással foglalkozik. A **Magyar Közlekedésbiztonsági Társaság** a néhány civil szervezet egyike, amely tevékenységét a közúti biztonságra összpontosítja. A **GRSP (Global Road Safety Partnership) Hungary**, (www.grsproadsafety.org/) 2005 augusztusában független társaságként került bejegyzésre, a **Magyar Kerékpáros Szövetség** (www.kerosz.hu) kerékpáros érdekvédelmi szervezet, a **Magyar Autóklub** (www.autoklub.hu), és a **Magyar Vöröskereszt** (www.icrc.org/eng), e két utóbbi szervezet helyi szinten is aktív.

Az ETSC ezúton mond köszönetet Dr. Holló Péter professzornak a magyar VOICE országjelentés elkészítésében nyújtott segítségéért.

Hivatkozások:

1 Traffic Law Enforcement Across the EU – An Overview (ETSC) – 2006.
2 SUNflower+6 – A Comparative study of the development of road safety in the Czech Republic, Hungary, and Slovenia - http://sunflower.swov.nl/
3 eSafety Support - http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/national_level/hungary.htm
4 The EU-average is 95 deaths per million inhabitants. CARE database, IRTAD Data
5 Hungary Country Profile, CARE database, 2005
6 Reducing Deaths from Drink Driving, PIN Road Safety Index, Flash 5 http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_PIN%20Flash%205.pdf
7 Country report on road safety performance – Hungary, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, July 2006.
8 OECD report.
9 SUNflower+6 – A Comparative study of the development of road safety in the Czech Republic, Hungary, and Slovenia - http://sunflower.swov.nl/
10 OECD report
11 EC Country Profile
12 EC Country Profile
13 SEC Belt Monitor (ETSC), December 2005
14 SUNflower+6 – A Comparative study of the development of road safety in the Czech Republic, Hungary, and Slovenia - http://sunflower.swov.nl/
15 OECD/ECMT country report
16 OECD/ECMT country report.
17 Idem
18 SEC Belt Monitor (ETSC), December 2005
19 OECD report and EC Country Profile
20 SUNFlower+6
21 Country report on road safety performance – Hungary, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, July 2006.
22 ETSC (1995), Reducing traffic injuries resulting from excess and inappropriate speed. For more information, please consult the Danish Road Directorate website at http://www.vejdirektoratet.dk/roaddirectorate.asp?page=dept&objno=1024.
23 OECD (1998), Safety of Vulnerable Road Users.
24 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
25 Geneva Pedestrian Plan – www.ville-ge/geneve/plan-pietons/index.html
26 City of Copenhagen – Traffic & Environmental Plan 2004
27 The following examples were taken from the Spanish Road Safety Plan, Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 – www.dgt.es
28 Enforcement Monitor 07, July 2006 - http://www.etsc.be/documents/Enforcement_Monitor_7.pdf.
29 In 2003, children accounted for 1.7% of pedestrian deaths in Slovenia, compared to 3.2 in the Czech Republic – SUNFlower+6.

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be