

**Melléklet**

**Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem**

# Közlekedésbiztonsági stratégiai menedzsment Magyarországon

A közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politika az Európai Unió és a tagállamok közös hatáskörébe tartozik, amit tízéves időszakokra alakítanak ki. A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretét az Európai Bizottság a „biztonságos rendszerre” vonatkozó megközelítésre alapozza. Ennek megfelelően szükséges Magyarország 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági célkitűzéseit stratégiai szintű dokumentumban rögzíteni.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2024.2.5>

---

## Ötvös Viktória<sup>1,2</sup> – Kóvári Botond<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Közlekedésbiztonsági Központ

<sup>2</sup>Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem,  
Közlekedéstechnológiai és Közlekedésgazdasági Tanszék  
e-mail: otvos.viktoria@kti.hu, kovari.botond@kjk.bme.hu

---

### 1. BEVEZETÉS ÉS IRODALMI ÁTTEKINTÉS

A kutatók és a politikai döntéshozók gyakran hangsúlyozzák a közúti közlekedésbiztonsági teljesítményt javító, optimalizált közlekedésbiztonsági irányítási rendszerek szükségességét, abból az alapfeltevésből kiindulva, hogy a közúti közlekedésbiztonság irányításának hatékony megszervezése a jó közúti biztonsági eredmények elérésének egyik feltétele (OECD, 2008, WHO, 2009).

A közúti közlekedésbiztonsági irányítási rendszer "olyan komplex intézményi struktúráként definiálható, amely együttműködő és kölcsönhatásban álló szerveket foglal magában, és amely támogatja a közúti közlekedési balesetek megelőzéséhez és csökkentéséhez szükséges feladatokat, folyamatokat" [2]. A meghatáro-

zás szerint a közúti közlekedésbiztonsági menedzsment rendszernek számos "helyes gyakorlat" kritériumnak kell megfelelnie, amelyek a teljes szakpolitikai döntéshozatali ciklust átfogják, a szakpolitika kialakításán, elfogadásán, végrehajtásán és értékelésén át, beleértve a hatékony struktúrát, annak érdekében, hogy lehetővé tegye a tényeken alapuló szakpolitikai döntéshozatalt.

Számos kutató elemezte a különböző országok közlekedésbiztonsági menedzsment rendszereit, és próbálta megbecsülni a közlekedésbiztonsági irányítás összetevőinek a közlekedésbiztonsági teljesítményre gyakorolt hatását. A közúti közlekedésbiztonság-irányítási rendszerek összetettek, számos részből (struktúrák, tervek, folyamatok, eredmények, eszközök stb.) állnak, így rendkívül nehéz egységes leírásuk. Továbbá, annak ellenére, hogy álta-

lánosan elterjedt az a nézet, miszerint a jobb közlekedésbiztonsági irányítási struktúrák és folyamatok pozitívan kapcsolódnak a jobb közlekedésbiztonsági teljesítményhez. Vannak arra utaló jelek, hogy a kapcsolat összetettebb és esetspecifikusabb.

Egy ország egy adott időpontban fennálló közlekedésbiztonsági menedzsment "lábnyma" a SUNflower-piramis alapján írható le [4], amely a közúti közlekedésbiztonsági összetevők öt szintjéből álló célhierarchiát tartalmaz. A piramis 1. szintjén a strukturális és kulturális jellemzők (azaz a szakpolitikai inputok) találhatóak, a 2. szinten a biztonsági intézkedések és programok (szakpolitikai kimenet). A további három szinten pedig mindezek eredményei: a közúti biztonsági teljesítménymutatók, a sérültek és halálos áldozatok száma, és a piramis csúcán a közúti balesetek összes társadalmi költségének becslése található. Ez a piramis a közlekedésbiztonsági politikák, valamint a konkrét programok és intézkedések közvetett hatását jelenti a közlekedésbiztonsági teljesítményre, akár a teljesítménymutatók, akár a végeredmények (halálos áldozatok és sérültek) tekintetében. A közúti biztonsági teljesítménymutatók definíció szerint a közúti biztonság operatív szintjét képviselik, amit szintén befolyásolnak a strukturális és kulturális jellemzők és a közúti biztonsági politikák. Ezért gyakran "köztes eredményeknek" nevezik azokat. A teljesítménymutatók alkalmazásának célja, hogy betöltsék a beavatkozások és a végeredmények közötti ok-okozati összefüggésekkel kapcsolatos ismeretek hiányát [6].

## 2. KÖZÚTI BIZTONSÁGI MENEDZSMENT ÉS CÉLKITŰZÉSEK AZ EURÓPAI UNIÓBAN

Az Európai Unióban a 90-es évek második felétől a közúti közlekedés biztonságának kérdése fokozatosan a szakpolitika középpontjába került, majd az ezredfordulót követően egyértelműen a kiemelt feladatok egyikévé vált. Jelenleg a közlekedésbiztonsági programok kidolgozása és megvalósításuk folyamatának figyelemmel kísérése a közösség legfelsőbb politikai szintjéhez kötődik.

A 90-es évek elejéig a Közösségnek még nem volt egyértelmű hatásköre a közúti közlekedésbiztonság területén. A megfelelő intézkedések kidolgozására csak az 1993. évi Maastricht-i Szerződés aláírása után nyílt lehetőség, ami megteremtette a jogi feltételeket a hatékony lépések megtételéhez.

Az új évezred első évtizedének uniós közlekedésbiztonsági célkitűzéseit az ún. „Fehér Könyv” fogalmazta meg, melyet az Európai Közösségek Bizottsága 2001-ben tett közzé (címe: „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: „Itt a döntés ideje”). A Fehér Könyv egyik legfőbb célkitűzése, hogy a 2001-es bázisévhez képest 2010. év végére 50%-kal csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. A „Fehér Könyv” példaértékűnek számított a közlekedésbiztonsági intézkedések sorában, hiszen a történelemben először valósult meg nemzetközi szintű közlekedésbiztonsági program. Elsőként tűzött ki a dokumentum „mennyiségi” célokat, és ösztönözte a tagállamokat saját nemzeti közlekedésbiztonsági programjaik elfogadására.

Az Európai Közösségek Bizottsága a következő évtizedre vonatkozó közlekedésbiztonsági cselekvési programjának tervezését 2010-ben tette közzé; amelyben a 2011 és 2020 közötti időszakra a korábbihoz hasonló célt fogalmazott meg, ú.m.: a közúti balesetben meghalt személyek számának felére csökkentését az évtized végéig.

A hatályos közösségi közlekedésbiztonsági program kiadását megelőző dokumentumot, a közúti közlekedés biztonságáról szóló Valletta Nyilatkozatot az EU tagállamok külügyminiszterei 2017-ben fogadták el. A dokumentum mérőföldkönek számít az uniós közlekedésbiztonsági dokumentumok sorában, abban a tekintetben, hogy először tűztek ki olyan célt, ami nem csak a halálos áldozatok, hanem a súlyosan sérültek számának csökkentésére is irányul. A vállalás szerint: a következő évtized fő közlekedésbiztonsági célkitűzéseiként a halálos áldozatok, valamint a súlyosan sérültek számának felére csökkentését kell kitűzni 2030-ig, a 2020. év adataihoz képest.

Az Európai Unió hatályos közúti közlekedésbiztonsági stratégiáját az Európai Bizottság által 2018-ban kiadott „Európa mozgásban – Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés” című program tartalmazza. Az uniós program a 2021-2030. évek közúti közlekedésbiztonsági stratégiája, egyben a tiszta, versenyképes és összehangolt közlekedést célként kitűző, 2017-ben indított uniós mobilitási csomag harmadik, alapvető fontosságú dokumentuma. Bár a közlekedésbiztonság kérdéskörével kifejezetten a „Biztonságos mobilitás” fejezet, valamint az I. sz. melléklet foglalkozik, a program egyéb részei is tartalmaznak biztonsággal kapcsolatos meghatározásokat, feladatokat és egyéb tartalmi elemeket. Az Európa mozgásban program közlekedésbiztonsági célkitűzései a közúti balesetben meghaltak, továbbá a súlyosan sérültek számának felére csökkentése 2020-2030 között; illetve a „Vision Zero” szemlélet fenntartása (az az elképzelés, mely szerint a jövőben senki sem veszítheti életét közúti balesetben). A stratégiában az Európai Unió két közlekedésbiztonsági célt tűzött ki: 2050-re közel nulla csökkenjen a közúti halálozások száma („zéró vízió”), és ugyanezt kell elérni a súlyos sérülésekkel járó balesetek esetében is. Az EU továbbá új, időközi célul tűzte ki a súlyosan sérültek és a közúti halálozások számának felére csökkentését 2030-ig a 2020-as adatokhoz képest (az EU valamennyi tagállama által elfogadott, közös fogalom-meghatározást használva).

Az „Európa mozgásban” program a jövőre nézve új megközelítéseket alkalmaz. A Bizottság szerint valamennyi közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos döntés meghozatalakor azt az elvet kell szem előtt tartani, hogy egyetlen emberélet elvesztése sem elfogadható. Fontos továbbá, hogy uniós szinten valósuljon meg a „Safe System”, azaz a „Biztonságos Rendszer” szemlélete. Ennek legfontosabb elemei a következők: biztonságos járművek, biztonságos infrastruktúra, biztonságos közúthasználat (megfelelő sebesség, józan vezetés, biztonsági öv és bukósisak viselése), valamint a baleset utáni jobb ellátás biztosítása, amelyek mindegyike fontos tényezőnek számít a biz-

tonságos rendszer tekintetében. A biztonságos rendszer megközelítés szerint a közúton előforduló halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó balesetek nem a mobilitás elkerülhetetlen velejárói. Bár balesetek továbbra is lesznek, a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó esetek talán teljes körűen megelőzhetők. A biztonságos rendszer elfogadja, hogy az emberek követnek el hibákat, de annak biztosítására törekszik, hogy ezek a hibák ne okozzanak halálos kimenetelű vagy súlyos sérüléssel járó baleseteket. A gépjárművek biztonságosabb felépítése, a fejlettebb közúti infrastruktúra, valamint az alacsonyabb sebesség például mind hozzájárulhat a balesetek kimenetelének enyhítéséhez.

Végezetül: a „Tiszta mobilitás” fejezet a korszerű közlekedéssel, az egészségesebb közlekedési környezettel és az éghajlati kihívások leküzdésével kapcsolatos cselekvési tervet tartalmazza. Ebben kiemelt szerep jut az akkumulátorok gyártásának és fejlesztésének, ami a tiszta energiaforrásokra történő átállás, valamint az autóiipari ágazat versenyképessége megőrzésének kulcsfontosságú tényezője. A tiszta mobilitás megteremtése azonban más jellegű intézkedéseket is igényel. Ki kell egészíteni például a közúti közlekedési ágazat CO<sub>2</sub>-kibocsátására vonatkozó jogszabályi keretet, új és egyértelmű üzemanyag-összehasonlítási módszert kell kidolgozni a fogyasztók számára. Hatékonyabb címkézésre van szükség a gumibroncsok esetében. Felül kell vizsgálni az energiaadózás rendszerét az elektromos közlekedés előmozdítása érdekében. Ésszerűsíteni kell a transzeurópai közlekedési törzshálózat kialakítását az alacsony kibocsátású mobilitás megvalósítása érdekében.

Az „Európa mozgásban” program I. számú mellékletét képezi a közúti közlekedésbiztonságról szóló stratégiai cselekvési terv, amelyben a Bizottság megerősítette az EU hosszú távú (2050-ig tartó), valamint az időközi (2021-2030 közötti) célkitűzéseit. A közlekedésbiztonsági cselekvési terv az alábbi nyolc fontos területen határozza meg az intézkedések és beavatkozások legfontosabb irányait:

- a közúti közlekedésbiztonság fokozott szabályozásának igénye (a „biztonsá-

gos rendszer” megközelítés jegyében, fő teljesítménymutatók meghatározása által stb.),

- nagyobb pénzügyi támogatás szükségessége a közlekedésbiztonság számára (a regionális alapokból, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, valamint az Európai Beruházási Bank közreműködésével stb.),
- biztonságos közutak és útszélek megvalósítása, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv felülvizsgálata, valamint az előírások valamennyi főútvonalra történő kiterjesztése,
- új előírások a járművek biztonságának erősítése érdekében (a gépjárművek általános biztonságáról szóló rendelet és a gyalogosbiztonságról szóló rendelet felülvizsgálata, kötelező biztonsági elemekkel való kiegészítése stb.),
- a biztonságos közúthasználat szintjének emelése (a főbb baleseti okok elleni hatékony fellépéssel, a kedvezőtlen trendek visszaszorításával stb.),
- a gyors és hatékony vészhelyzet-elhárítás további fejlesztése (az e-segélyhívó kiterjesztésének vizsgálata nehéz-tehergépjárművekre, autóbuszokra, motorkerékpárookra és mezőgazdasági vontatókra),
- a közúti közlekedésbiztonság időtállóságának biztosítása (összekapcsoltság, automatizáltság, kiberbiztonság, környezetvédelmi szempontok stb.),
- a közúti közlekedésbiztonság „exportálása”, az EU globális szerepének biztosítása (az együttműködés kiterjesztése különösen a Nyugat-Balkán, valamint a keleti partnerség országaira, kapcsolatokat erősítésének vizsgálata az ENSZ-szel).

### 3. KÖZÚTI BIZTONSÁGI STRATÉGIÁK MAGYARORSZÁGON

#### 3.1. Történeti áttekintés

A hazai közlekedésbiztonsági tevékenység folyamatosan fejlődött. A számszerű célkitűzésekkel, és azok eléréséért végzett munkával emberéletet ezreit mentették meg a közutakon. A Kormány számára az emberi élet

védelme kiemelt jelentőségű feladat. Ennek szellemiségében programalkotással és célzott akciókkal, intézkedésekkel kívánják folyamatosan csökkenteni a közúti közlekedési áldozatok, sérültek számát.

Magyarországon közúti közlekedésbiztonsági programok már a korábbi évtizedekben, a 70-es és 80-as években is léteztek. A társadalmi-gazdasági rendszerváltást követően 1993-ban adták ki azt a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programot, ami megfelelt az akkori időszak elvárásainak, s komplexitásában kezelte a közúti közlekedésbiztonság helyzetét. Magyarországon az 1990-es években, döntően a Nemzeti Közlekedésbiztonsági Program eredményeként jelentősen csökkent a közlekedési balesetben meghaltak és sérültek száma. Ez a tendencia 2001-ben megállt, sőt a személyi sérülések közúti balesetek száma növekedni kezdett, ezért további jelentős erőfeszítések váltak szükségessé. A közúti közlekedés szerteágazó problémáit a közlekedési szaktárca egymaga nem volt képes megoldani. A hatékony intézkedésekhez elengedhetlenné vált az államigazgatás felső szintjein és a szakterületeken az összefogás és a közlekedésbiztonságot érintő jobb együttműködés.

Magyarország első, mennyiségi célkitűzést tartalmazó közlekedéspolitikai programjának a kiadására az előző évtized uniós Fehér Könyvének megjelenése utáni évben került sor, ami a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” címet kapta. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott program részeként közlekedésbiztonsági célkitűzéseket is meghatároztak (az európai uniósnál enyhébbeket): „... a 2001. évi személysérülések balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re ugyanezen értékek – a „Fehér Könyv”-ben 2010-ig előírt mértékben – 50%-kal csökkenjenek.” A mérsékelt célok meghatározásának indoka, hogy 2001-ben hazánk még nem volt az EU tagállama, továbbá a nemzeti programban vázolt célkitűzések realisabban tükrözték a magyar közúti közlekedésbiztonság helyzetét, az annak javításában rejlő lehetőségeket. A magyar vállalat az EU tudomásul vette. A

hosszú távú nemzeti program 2015. december 31-ig volt hatályban. Az objektív (más néven tulajdonosi) felelősség 2008. évi bevezetését követő jelentős eredményeknek köszönhetően a közúti halálos áldozatok vállalt 50%-os csökkenése már 2012-ben megvalósult, a súlyosan sérültek számának hasonló arányú visszaszorítása nem teljesült.

### 3.2. Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok

2008 óta a hosszú távú programokon belül a középtávon végrehajtandó főbb közlekedésbiztonsági feladatokat Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok határozzák meg. A tapasztalatok alapján a konkrét feladatokra a középtávú – mintegy három – programok a legalkalmasabbak. Ennek indoka, hogy három év alatt a közúti közlekedési környezetében, valamint a tevékenység végrehajtását biztosító feltételrendszerben jelentős mértékű változások általában nem történnek, a feladatok végrehajtásának folyamata nyomon követhető, a szükséges beavatkozások még időben megközelíthetők. Mindezek a tulajdonságok a tervezhetőséget és a program végrehajthatóságát nagymértékben segítik.

Az Akcióprogram tehát egy hároméves terv, amely a közúti közlekedésbiztonság javítására irányul a teljes hazai közúthálózatra kiterjedően, és az érintett évek közlekedésbiztonsági irányelveit, céljait, prioritási területeit, akcióit határozza meg. Az akcióprogramban meghatározott főbb beavatkozási területekhez rendelt egyes akciók részletes feladatait az éves intézkedési tervek tartalmazzák.

Az első három Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramot még a „Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015” működése idején fogadták el, így azok a hosszú távú nemzeti program szemléletét, beavatkozási területeit, irányait tükrözték. Az azt követően kiadott Akcióprogramok viszont már a hatályos uniós közlekedésbiztonsági programjaihoz, a közösségi célkitűzésekhez, valamint a Nemzeti Közlekedési Stratégiához igazodtak, illetve igazodnak ma is.

Valamennyi Akcióprogram közös ismertetőjegye, hogy a közúti halálozások számának csökkentése, mint stratégiai célkitűzés mellett átfogó célokat is meghatározott. Az Akcióprogram és a kapcsolódó intézkedési tervek a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996.(XII.17.) Korm. rendelet szerinti feladatok vonatkozásában határozták meg. Az Akcióprogramok elkészítésekor feldolgozták az európai uniós és a hazai közúti közlekedésbiztonsági stratégiai dokumentumokat, az elérhető statisztikai adatokat, a kutatási eredményeket és elemzéseket. Az analitikus feldolgozás mellett, a közlekedési és közlekedésrendészeti szakmai vezetők és szakértők közreműködésével kerültek meghatározásra a hazai közlekedésbiztonság javításával összefüggő feladatok. Az Akcióprogram felépítése követi az általánosan elfogadott, szakma specifikus stratégia-alkotási módszertant.

#### 3.2.1. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere

Az Akcióprogramot és az éves intézkedési tervet a közlekedésért felelős miniszter hagyja jóvá a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel egyetértésben.

Az Akcióprogramhoz kapcsolódó feladatok végrehajtásának irányításában a stratégiai döntéshozói szintet a közlekedésért felelős minisztérium (jelenleg az Építési és Közlekedési Minisztérium) és a Belügyminisztérium közösen testesíti meg. Az irányítási szinten jelenik meg az Országos Rendőr-főkapitányság, illetve a közlekedéspolitikáért felelős államtitkárság, valamint a közlekedési hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkárság. Az operatív szinten a feladatok koordinációjáért és megvalósulásáért a kapcsolódó jogszabályokban meghatározott módon az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft. a felelős.

### 3.2.2. Az Akcióprogram monitoringja

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramok és az Intézkedési tervben meghatározott éves feladatok hatékonyságának biztosításához szükséges a megfelelő tervezés és a végrehajtás ellenőrzése. Ehhez minden stratégiai programidőszak lezárásakor monitoring jelentést kell készíteni, amelynek eredményei alapján a tervezés módosítható, a programok átgondolhatók. Az értékelés módszertana a projektmenedzsment, a projekt kontrolling és a projekt monitoring korszerű megközelítéseinek megfelelően került kialakításra, amiben a gazdasági szempontokon túl érvényesülni kell a különböző szakterületek (műszaki, társadalmi) értékelési szempontjainak is. A vizsgálat a forrásfelosztás megfelelőségét, a fő közlekedésbiztonsági akciócsoportok kezelésének megfelelőségét, a programon belüli összefüggéseket és az egyes projektek megvalósításának „minőségét” értékeli.

### 3.3. Vízió és jövőkép

A jelenleg hatályos Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram a 2023-2025. évek-re vonatkozóan készült el. Az EU stratégiai dokumentumaiban megfogalmazott célok és javaslatok alapján meghatározták a hazai stratégiai dokumentum jövőképét. A „Vision Zero” elve szerint 2050-re közel nullára csökkenjen a közúti halálozások, illetve a súlyos sérültek száma. Az időközi cél a súlyosan sérültek és a közúti halálozások számának felére csökkentése 2030-ig a 2020-as adatokhoz képest.

Beépítésre került a „Biztonságos Rendszer” szemlélet is a hazai közlekedési stratégiába: a gépjárművek biztonságosabb felépítése, a fejlettebb közúti infrastruktúra, valamint az alacsonyabb sebesség mind hozzájárulhat a balesetek kockázatának csökkentéséhez.

Tekintettel arra, hogy a balesetek több mint 95%-át az emberi tényező okozza, így a fő pilléreken belüli intézkedési területek elsődlegesen az emberi tényező közúti balesetek kialakulásában betöltött szerepének mérséklését célozzák.

A közlekedéspolitika célkitűzései és a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló intézkedési területek között megjelennek rövidtávon bevezethető javaslatok, amelyek esetenként jogszabálmódosítás(oka)t is igényelnek, illetve olyan hosszú távú javaslatok is, amelyek többéves tevékenység során fejtik ki hatásukat. A közlekedés biztonságát szolgáló intézkedések társadalmi elfogadottságának erősítése, az együttműködés fontosságának tudatosítása kiemelt feladat. A biztonságos közlekedés nem valósítható meg csupán kormányzati eszközökkel, hanem a közlekedési hatóság, a közlekedésrendészet és a közlekedésigazgatás eszköztárának széles körű társadalmi összefogására és együttműködésére van szükség.

Az Akcióprogram és az az alapján kidolgozott közúti közlekedésbiztonsági intézkedési tervek

- a közúti közlekedésben résztvevők és közúthasználók oktatásának és tájékoztatásának javítására,
- a közúti közlekedésbiztonság növelését és erősítését biztosító szabályozási környezet kialakítására,
- a közlekedési szabályok fokozott érvényesítésére és ellenőrzésére,
- kooperatív, intelligens közlekedési rendszerek és technológiák, illetve az összekapcsolt és automatizált járművek alkalmazásának előtérbe helyezésére épülnek.

### 3.4. Az Akcióprogram prioritásai

Az elmúlt időszakban hazánk jelentős eredményeket ért el a közlekedésbiztonság fejlesztése terén. Ugyanakkor látható, hogy az eddigi erőfeszítések önmagukban nem elégségesek, ezért további összehangolt intézkedésekre van szükség. A közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenység stratégiai céljai a Kormány által is aláírt Villetti Nyilatkozat, és a 2021-2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret alapján:

- célirányos erőfeszítéseket kell tenni az olyan országokban, így köztük Magyarországon is, ahol a közúti közlekedésbiztonsági szint nem éri el az uniós átlagot.

Ennek keretében csökkenteni kell a halálos áldozatok, illetve külön a súlyosan megsérültek számát (2030-ig 50%-os csökkenés realizálásával),

- a megfelelő források biztosításával és hatékony kihasználásával csökkenteni kell a baleseti veszteségértéket, mivel a halálos, illetve a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek folyamatosan nagy száma a nemzetgazdaság számára elfogadhatatlan költségekkel jár és jelentős társadalmi problémát okoz,
- a közlekedők biztonságtudatosságát növelni szükséges hatékony oktatással, képzéssel, széles társadalmi kört elérő kampányokkal,
- törekedni kell az egészségesebb közlekedési környezet kialakítására az éghajlati kihívások leküzdésével,
- megfelelő szintű finanszírozást kell biztosítani a jövőben a közúti közlekedés biztonságával foglalkozó szakpolitikák, programok és kutatások számára.

A közúti közlekedési balesetek megelőzése érdekében új szakasznak kell elkezdődni, részben új módszerekkel, a korábbiakhoz képest lényegesen hatékonyabban. Ehhez szükséges a jelenlegi intézkedések átgondolása, korszerűsítése, a feladatok és felelősségek kijelölése, az eredményesebb megelőzéshez szükséges költségek kiszámítása és elkülönítése, nem utolsósorban a határozott politikai szándék megerősítése.

### 3.5. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram stratégiai célja

Összhangban a kormányzati törekvésekkel, a közúti közlekedésbiztonsági stratégiai program általános célja a magyarországi közúti közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások biztonságosabbá tétele érdekében, a programidőszakra vonatkozó szakfeladatok meghatározása, a közlekedési hatósági és közlekedésrendészeti állami feladatok összehangolása. A közlekedési hatósági, valamint a közlekedésrendészeti feladatok végrehajtásáért felelős szervezetek konstruktív, szakmai együttműködése az elmúlt években megteremtette annak az alapjait, hogy a közlekedés

biztonságának fejlesztésére vonatkozó társadalmi igény hatékonyan kielégíthető, megvalósítható legyen.

A biztonságos, fenntartható, zavartalan közlekedés, a közlekedési szabályok betartása és betartatása alapvető társadalmi és gazdasági érdek. A hatékony és elérhető közlekedési rendszerek és mobilitási szolgáltatások jelentős háttérrel bírnak a mindennapi életminőségünkre.

A stratégiai program átfogó céljai:

- a halálos balesetek és súlyos sérülések számának folyamatos csökkentése,
- az emberi élet elsődlegessége, a „Vision Zero” szemlélet, mint etikai állásfoglalás részeként a közúti közlekedésben a halálos és súlyos sérülések elutasítása,
- a hazai közúti közlekedésbiztonsági helyzet javításával, az európai átlag elérése az általános közúti közlekedésbiztonsági mutatók alapján képzett rangsorok tekintetében.

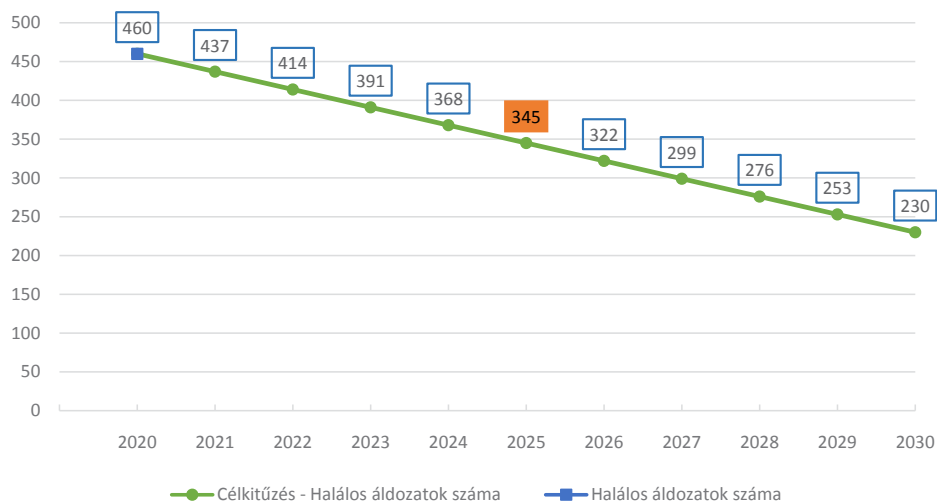
Középtávú cél a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek számának 2030-ig a felére csökkentése a 2020-as adatokhoz képest. Hosszú távú cél a halálos áldozatok és a súlyosan sérültek számának gyakorlatilag nullára csökkentése 2050-re.

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025 kiemelt célja az Európai Unió átlagának elérése 2025-ig az egymillió lakosra jutó közúti áldozatszám tekintetében, illetve a halálos áldozatok és súlyosan sérültek számának időarányos csökkentése a 2030-as célkitűzés tükrében. A következő időszak számszerű célkitűzései az 1. és 2. ábrákon láthatók.

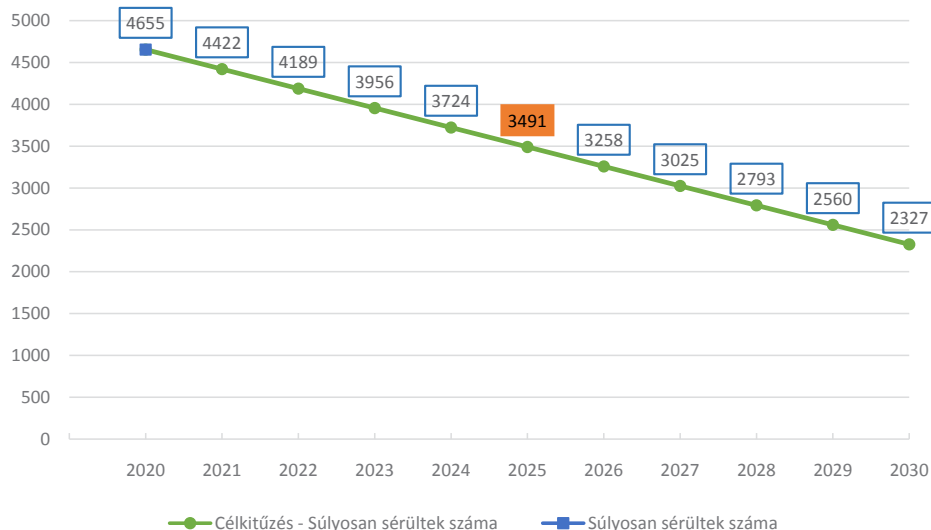
A közúti közlekedésbiztonság fejlesztése érdekében cél, hogy – a szabályok betartását ellenőrző hatékony innovációs és technológiai eszközök elterjedésének és a korszerű oktatási eszközök és módszerek alkalmazásának eredményeképpen, továbbá a javuló közlekedési morál hatására – a közúti baleseti sérültek és a meghaltak száma jelentősen csökkenjen.

A közlekedéspolitikai célkitűzések alapvetően a hatékony közlekedési rendszer kialakítása

**1. ábra: A közúti balesetben meghaltak számára vonatkozó évtizedes célkitűzés (bázisév: 2020)**



**2. ábra: A közúti balesetben súlyosan sérültek számára vonatkozó évtizedes célkitűzés (bázisév: 2020)**



és fenntartása köré szerveződnek. Ennek keretében különösen a fenntartható mobilitás elérése, az újszerű közlekedési modellek meg-

jelenése, a közlekedésbiztonság fokozása és a közlekedéssel kapcsolatos piaci torzulások megszüntetése kiemelt terület.

### 3.6. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akció-program szakpolitikai pillérei

**A biztonság tudatos közlekedők – az oktatás-nevelés-képzési tevékenység** keretében a lehető legszélesebb társadalmi kört elérő programok indítása, korszerű, elektronikus oktatási anyagok biztosítása, az emberi hibákból adódó balesetek számának csökkentése, a védtelen közlekedők biztonságának növelése kiemelt feladat. Az oktatás-nevelés-képzési tevékenység átfogó célja, hogy a köznevelési intézményi rendszer keretei között, korszerű közlekedési és közlekedésbiztonsági ismereteket tartalmazó, oktatási tananyagok biztosításával jelentősen növelni kell a biztonságos közlekedésre felkészítés hatékonyságát, és azt folyamatosan mérni, értékelni szükséges.

**A baleset-megelőzési tevékenység** keretében az állampolgári bizalom erősítése – a közlekedésrendészeti, a közlekedési hatósági és szabályozási tevékenységek elfogadottságának és pozitív megítélésének viszonyrendszerében – a baleset-megelőzési tevékenység további kiegyensúlyozott fejlesztése jelenti a legfontosabb feladatot. A baleset-megelőzési tevékenység átfogó célja, hogy a feltételrendszerének megfelelően járuljon hozzá a személysérüléses közúti balesetek, a balesetben meghalt, megsérült személyek, valamint az ittasan okozott balesetek számának csökkentéséhez.

**A szabályozási és ellenőrzési tevékenység** keretében a közlekedés biztonságát szolgáló intézkedések társadalmi elfogadottságának erősítése, az együttműködés felelősségének tudatosítása kiemelt feladat. Emellett a közlekedési környezet biztonságosabbá tétele, a fejlődő technológia kapcsán szükséges új szabályozások kialakítása, a fenntarthatóságot és biztonságot támogató, erős igazgatás és állami szerepvállalás, az emberi élet, testi épség és egészség védelme, a jogkövető magatartás fejlesztése, a technikai innovációs megoldások gyakorlati és széles körű alkalmazása jelentik a legfőbb szempontokat. A szabályozás eszközeivel teremthető meg az a jogszabályi környezet, amely a sikeres közlekedésbiztonsági tevékenység végzéséhez szükséges. Ennek megfelelően kiemelten

fontos a szabályozási háttér rendszeres felülvizsgálata és további módosítások végrehajtása, a szabályozási tevékenység szakmai támogatása. A közúti ellenőrzések rendszeres végrehajtása a balesetek megelőzésének, a jogérvényesítésnek, a jogkövető magatartás kikényszerítésének és a szabályok ellen vétő közlekedők kiszűrésének kiemelkedően hatékony módszere. Ezért hazánkban is az egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladat a közúti ellenőrzések fokozása és azok hatékonyságának növelése. A közlekedési környezet biztonságosabbá tétele, az emberi élet, testi épség és egészség védelme érdekében az Akcióprogram időszaka alatt tovább kell fejleszteni a szabályozási hátteret, valamint a közúti ellenőrző tevékenységet.

**A biztonságos járművekre és környezetre** vonatkozó feladatok tekintetében a járműbiztonság fokozott erősítése, a fenntartható autóiipari, mobilitási technológiák és megoldások támogatása, a jövő járművei és kommunikációs technológiai számára teljes körű tesztkörnyezet további fejlesztése, **biztonságos infrastruktúra kialakításának és fejlesztésének támogatása** emelendő ki. A hálózatba kapcsolt, automatizált és elektromos járművek közlekedési környezettel szemben támasztott követelményeinek elemzése és az úthálózat-, infrastruktúra-fejlesztést szakmailag támogató feladatok jelentős kihívást jelentenek a szakterület jövőjét illetően. Kiemelt feladat lesz a járművekben és az infrastruktúrában keletkező adatok továbbításával, tárolásával, elemzésével, biztonságával és felhasználásával kapcsolatos kihívásokra válaszolni. A hálózatba kapcsolt és automatizált, valamint elektromos hajtású járművek társadalmi és gazdasági szempontokkal, kutatási, oktatási feladatokkal és jogszabályi háttérrel kapcsolatos dimenzióit támogató célkitűzések megvalósítása kiemelt jelentőségű. A közúti járművek időszakos műszaki vizsgálatával, a járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásának műszaki feltételeivel, a járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályaival, a közúti közlekedési igazgatással és ellenőrzéssel kapcsolatos feladatok célja a járműbiztonság erősítése.

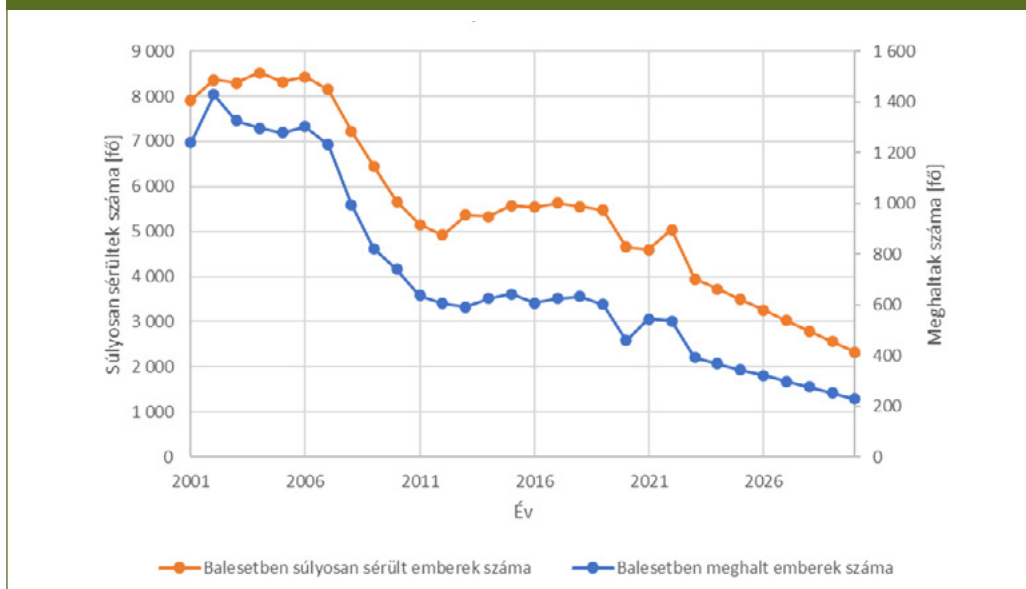
**A kutatás-fejlesztési és innovációs feladatok keretében** a közlekedés biztonságát jellemző fő teljesítménymutatók létrehozása, gyűjtése, folyamatos javítása (az EU tagállamokkal együttműködésben), K+F és innovációs tevékenységek fejlesztése, ösztönzése, támogatása, széles körű társadalmi együttműködés megvalósítása a közlekedésbiztonság javítása érdekében, illetve a nemzetközi kapcsolatok fejlesztése fontos feladat. A közlekedésbiztonsági célú kutatások tényleges hasznosulásának, hatékonyság-növelésének kulcsa, hogy valós, indokolt és építő szándékok, célok mentén forrjanak ki a kutatási témák, azok egymásra épüljenek. Fontos, hogy legyen mód és szándék a jövőbeni feladatok feltérképezésére, újszerű megoldások keresésére, gyakorlatias szellemű és gyakorlati kutatásokra, az eszközök valóban hatékony alkalmazási feltételeinek vizsgálatára, a várható eredmények előrebecslésére, a beavatkozások értékelésére. A nemzetközi kapcsolatok erősítésének, a legjobb nemzetközi gyakorlatok megismertetésének és alkalmazásának célja a hazai közlekedésbiztonsági tevékenység eredményességéhez való hozzájárulás.

#### 4. KONKLÚZIÓ

A közúti biztonsági menedzsment eszközök az Európai Unióban azokat a stratégiákat, intézkedéseket és eszközöket jelentik, amelyeket a tagállamok és az EU intézményei alkalmaznak a közúti biztonság javítása érdekében. Ezek a rendszerek a közúti közlekedésből származó balesetek, sérülések és halálesetek számának csökkentésére irányulnak. Az EU különböző kezdeményezései és irányelvei a közúti biztonság területén számos intézkedést tartalmaznak, beleértve a közúti infrastruktúra fejlesztését, a közlekedési szabályok szigorítását, az autóiipari szabványok javítását, az oktatás és továbbképzés elősegítését, a közúti járművek műszaki vizsgálatát és egyéb területeken történő intézkedéseket.

Az Európai Unió célja a közúti biztonság javítása és a területén történő közúti balesetek számának csökkentése. A közúti biztonsági menedzsment eszközök célja a hatékonyabb intézkedések és gyakorlatok bevezetése a közlekedési rendszer különböző szintjein a

**3. ábra: Balesetben szenvedett személyek száma Magyarországon 2001-2030 tény és modellezett adatok**



balesetek megelőzése és a közúti biztonság fokozása érdekében. A hazai közlekedésbiztonsági célok megfelelően részletesen kidolgozott Akcióprogramban kerültek meghatározásra. A végrehajtásban jól definiált szerepe van az együttműködő, megvalósításért felelős szervezeteknek. A következő időszaki Akcióprogramban - az EU javaslatainak megfelelően - célszerű lenne, ha kiegészülne további szám-szerűsített célkitűzésekkel.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] OECD: Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach; Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris (2008) DOI: <https://doi.org/fp4r7f>
- [2] N. Muhlrád, V. Gitelman, I. Buttler (Eds.), Road Safety Management Investigation Model and Questionnaire, Deliverable 1.2 of the EC FP7 Project DaCoTA (2011)
- [3] Global Status Report on Road Safety: Supporting a Decade of Action, World Health Organisation, Geneva (2013)
- [4] M. Koornstra, D. Lynam, G. Nilsson, P. Noordzij, H.-E. Pettersson, F. Wegman, P. Wouters: SUNflower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands; SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam (2002)
- [5] F. Wegman, V. Eksler, S. Hayes, D. Lynam, P. Morsink, S. Oppe: SUNflower: A Comparative Study of the Development of Road Safety in the SUNflower+6 countries: Final Report; SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands (2005)
- [6] P. Holló, V. Eksler, J. Zukowska: Road safety performance indicators and their explanatory value: a critical view based on the experience of Central European countries; Safety Science, 48 (9) (2010), pp. 1142-1150 DOI: <https://doi.org/dw7cgb>
- [7] Jankó Domokos: A 2021-2030 közötti évekre tervezett EU közlekedésbiztonsági akcióprogram irányelvei, célkitűzései és ezek hazai elfogadhatósága, Közlekedéstudományi Szemle 69:6pp. 56-65., 10 p. (2019) DOI: <https://doi.org/hrhz>
- [8] Holló, Péter: A közúti közlekedésbiztonság néhány aktuális kérdése, Közlekedéstudományi Szemle 67:1pp. 60-69., 10 p. (2017)
- [9] Pauer Gábor: A hazai közúti közlekedésbiztonság alakulásának áttekintése a külső mérőföldkövek tükrében; In: Horváth, Balázs; Henézi, Diána (szerk.) I. Közlekedésbiztonsági konferencia -Transport safety conference; Győr, (2023) 234 p. pp. 23-31., 9 p.
- [10] Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025.
- [11] Torok, A., & Pauer, G. (2022). Safety aspects of critical scenario identification for autonomous transport. Cognitive Sustainability, 1(3). DOI: <https://doi.org/jswn>
- [12] Adam, TOROK ;Tibor, Sipos: Cognition of sustainable mobility, In: IEEE International Conference on Cognitive Infocommunications (szerk.) 12th IEEE International Conference on Cognitive Infocommunications (CogInfoCom 2021) : Proceedings, IEEE (2021) 1,098 p. pp. 921-924., 4 p.



### Strategic transport safety management in Hungary



### Strategisches Verkehrssicherheitsmanagement in Ungarn

# Támogatóink



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI  
MINISZTERIUM



**KTI**  
Alapítva - Since 1938

Magyar Közlekedéstudományi  
és Logisztikai Intézet



Petőfi  
Kulturális  
Ügynökség



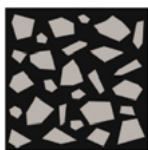
**STADLER**

Stadler Trains Magyarország Kft.

**FÜMTERV**



**VOLÁNBUSZ**



**EUROASZFALT**  
ÉPÍTŐ ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.



**HungaroControl**

Magyar Légiforgalmi Szolgálat



**KÖZLEKEDÉS**  
TERVEZŐIRODA



**NEMZETI**  
ÚTDÍJFIZETÉSI  
SZOLGÁLTATÓ ZRT.

