

Közlekedésbiztonság

A javulás mértéke rohamosan csökken

Az Európai Unió egyik, ha nem a legnagyobb, legtiszteletre méltóbb terve, törekvése az, hogy a közúti balesetekben elhunytak számát drasztikusan csökkentse. Végső víziója, hogy ezt a számot nullára csökkentse, és ennek eljövételét dátummal is megjelölte: 2050-et adva meg határidőként. Az EU 28 országára nézve nemzeti tervek és akcióprogramok kellenek, központi ajánlásokkal és segítséggel.

Semmi sem megy egyszerre, így született részhatáridő is, a halállal végződő balesetek számát a felére kell csökkenteni 2020-ra. Az EU Parlament emellett további, 2020-ig elérendő számszerűsített célokat is kitűzött: 60%-kal kell csökkenteni a 14 évesnél fiatalabb gyermekek halálos kimenetelű közúti baleseteinek a számát, 50%-kal kell csökkenteni a halálos kimenetelű gyalogos- és kerékpáros-baleseteket, és 40%-kal kell csökkenteni a súlyos sérüléseket szenvedett személyek számát.

Grandiózus és komplex terv! A halállal végződő közúti balesetek okai számosak. Szinte minden beletartozik, az előzményekkel együtt, ami a közlekedéssel kapcsolatos. Balesetek mindig lesznek, csak az a kérdés, hogy azoknak halállal kell-e végződnieük. Fontos, nemcsak az autókban ülők ennek a veszélyeztetettjei, hanem mindenki a környezetben, gyalogosok, kerékpárosok, út mentén dolgozók stb. Talán nincs is rangsor, ezért az alábbi, bizonyára nem teljes felsorolás úgy jön, ahogy az egyes tényezők eszembe jutnak:

- az autotechnika aktív és passzív biztonsági rendszerei, ebben a figyelmeztetést, a megelőzést célzóak, az ütközési esemény folyamatában aktívak, az ütközés következményeinek mérséklésében közreműködők (például a műszaki asszisztensek, ebben a radaros és kamerás környezetfigyelés, az utascella védő hatása, a visszatartó rendszerek kiválósága (biztonsági övek, légszákok), automatikus fékezés, baleseti következmények súlyosságát csökkentő járműmozgás-befolyásolás stb.),

- gyalogoselütés súlyossága,
- a baleset bekövetkezése utáni információs rendszerek, segélyhívók,
- a mentők, tűzoltók, katasztrófavédelmi gyors helyszínre érkezése, a személyzet szaktudása, a felszereltség,
- minden vonatkozásban a kórházi ellátás,
- az utak állapota, a pálya; a közlekedésszervezés, az útinformációk (nagyon tág szakterület).

Remények szerint, majd valamikor, az önvezető autók sokat fognak segíteni. A jövőre vonatkozó állítások vagy igazak, vagy nem...

Kiemelten fontos a közlekedésre nevelés egészen kis kortól, az autóvezető-képzés (és az autóvezető oktatók képzése!), a közlekedéssel, közlekedésbiztonsággal való gyakori foglalkozás a médiában, közlekedésbiztonsági akciók – az ehhez értők ezeket a területeket is bizonyára még jobban ki tudják egészíteni, bővíteni.

Az egyik legmeghatározóbb tényező maga az ember! A gépjárművezetői magatartása: viselkedése, lelke, indítatásai, reakciói – bölcsessége, okossága, önfegyelme, illetve butasá-

ga, erőszakossága, ki lehet mondani: a közlekedésben autóvezetésre való alkalmatlansága.

Végül, de nem utolsósorban szóljunk a műszaki vizsgáról, a közúti járműműszaki ellenőrzésről. Ennek tételeit, esetleg gyakoriságát és szigorát bővíteni, növelni kell!

NÉZZÜK, EDDIG HOVA JUTOTTUNK!

A közúti halálos áldozatok száma lassabban csökken Európában, mint az a cél eléréséhez szükséges lenne. 2014-ben mindössze 0,6%-os áldozatszám-csökkenés történt, az előző év megfelelő adatával összehasonlítva. Ez a legkisebb mértékű csökkenés, amelyet az első Fehér Könyv kiadásának éve, azaz 2001 óta mértek. 2014-ben összesen 25 845 ember veszítette életét az európai utakon.

Évtizedünk európai uniós közlekedésbiztonsági programjának fő célkitűzése, hogy 50%-kal csökkenjen a közúti balesetben meghalt személyek száma az Európai Unió területén 2011 és 2020 között. Az Európai Bizottság által 2010. július 22-én kiadott program báziséve a 2010. esztendő, amikor

a közúti halálos áldozatok száma 31 595 fő volt az EU 28 tagállamának viszonylatában. Ennek megfelelően 2020 végére a közúti halálozások számát közösségi szinten 15 797 fő alá kell csökkenteni.

Tekintettel arra, hogy az Európai Bizottság által 2020-ig meghatározott célkitűzés teljesítéséhez átlagosan számítva évi 6,7%-os áldozatszám-csökkentésre lenne szükség, így a 2014. év végi helyzet nem ad okot az elégedettségre.

Egy évvel korábban, azaz 2012-ről 2013-ra még 8%-os csökkenést regisztráltak a közösségen belül a baleseti halálozások számában. Az első közlekedési Fehér Könyv kiadásának éve, azaz 2001 óta sajnos még soha nem volt ilyen alacsony mértékű az évről évre történő áldozatszám-csökkenés, mint 2013-ról 2014-re. Igen kedvezőtlen és elszomorító, hogy a tagállamok csaknem felében, 12 tagállamban nem csökkent, hanem nőtt az áldozatszám, még az olyan országok területén is, mint Svédország (+3,8%), az Egyesült Királyság (+2,1%) és Németország (+0,8%), melyek elismerten a világ legbiztonságosabb közúthálózattal rendelkező országai közé tartoznak.

Tavaly az uniós tagállamok sorában leggyengébben Litvánia, Szlovákia és Bulgária teljesített, ahol az előbbi felsorolás sorrendjének megfelelően 18,4%-kal, 15,7%-kal, illetve 9,0%-kal többen haltak meg a közutakon, mint egy évvel korábban.

A magyarországi értékek az EU-átlag alatt vannak, hiszen 2014-ben sajnálatos módon 5,9%-kal több emberi életet követelt a közúti közlekedés, mint 2013-ban.

A következő táblázat a 2011–2014. évi halálos áldozatok számát, valamint azok alakulását szemlélteti az előző évhez, továbbá 2001-hez (az első Fehér Könyv bázisávéhez), valamint 2010-hez képest.

	2011.	2012.	2013.	2014.
Közúti áldozatszám (EU 28)	30 700	28 100	26 009	25 845
Előző évhez mért fejlődés	-3%	-9%	-8%	-0,6%
2001-hez mért fejlődés	-44%	-49%	-53%	-53%
2010-hez mért fejlődés	-3%	-11%	-17%	-18%

Az EU-ban közúti balesetben meghalt személyek száma 2010 és 2014 között éves átlagban 4,9%-kal csökkent, mely jelentősen kevesebb, mint a közösségi célkitűzéshez szükséges évi 6,7%-os csökkenés. Az elmúlt öt év során 15 545 fő életét sikerült megmenteni az Európai Unióban, amennyiben a 2010. évi áldozatszám esetleges folytatódását vesszük alapul. Szakértői becslések szerint a halálos kimenetelű közúti balesetek megelőzése által mintegy 30 milliárd euróval kevesebb nemzetgazdasági kár keletkezett, így az emberi életek megmentése nemcsak humánus oldalról, hanem anyagi szempontból is előnyös a tagállamok részére. 2014-ben az egymillió lakosra jutó közúti halálesetek száma az EU-ban átlagában 51 fő volt, 54,9%-kal kevesebb, mint 2001-ben (113 fő), s 19,0%-kal kevesebb, mint 2010-ben (63 fő).

HAZAI ADATOK

A KSH által közzétett végleges baleseti statisztikai adatok alapján Magyarországon 2014-ben összesen 15 847 személyi sérüléssel közúti baleset történt, 1 százalékkal több, mint 2013-ban (akkor 15 691 balesetet regisztráltak). Amennyiben a közúti balesetek alakulását súlyosságuk szerint vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a halálos kimenetelű balesetek száma az elmúlt évben 6,1%-kal növekedett (540-ről 573-ra). A súlyos és a könnyű sérüléssel közlekedési balesetek számát a halálos kimenetelűnél kisebb mértékű növekedés jellemzi (a felsorolás sorrendjének megfelelően 0,6%-os, illetve 0,9%-os).

A közlekedési balesetben elhunytak száma 2015 első 9 hónapjában 40 személlyel (466 fő, szemben a 426-tal) volt több 2014. év hasonló időszakához képest.

Magyarország a 63 halálos áldozat/egymillió lakos aránnyal az EU 51 fős átlaga alatt marad, ugyanakkor továbbra is a közepesen teljesítő tagállamok közé tartozik. Hazánkban 2001-ben még 121 közúti áldozat jutott egymillió lakosra, így ezen a területen 48%-os csökkenés mérhető. 2010-hez képest (74 áldozat/egymillió lakos) a csökkenés mértéke 14,9%. Jelenleg Magyarországnál jobb mutatóval 17 tagállam, kedvezőtlenebb mutatóval pedig 10 tagállam rendelkezik.

A KSH adatai arra is rámutatnak, hogy az elmúlt évben nőtt a közúti gépjárműállomány (a forgalomban lévő közúti gépjárművek száma), ugyanakkor a gépjárműpark tovább öregedett. Az adatok szerint 2014. december 31-én a forgalomba helyezett közúti gépjárművek száma megközelítette a 3,8 milliót (egészen pontosan 3 778 002 db volt), ami 2,4%-os növekedést jelent 2013-hoz képest.

Derűlátásra semmi okunk sincs. Nemcsak a sajnálatos növekedés okát kell keresnünk, hanem az ismételt csökkenéshez vezető tennivalókat is. Vannak jó szakembereink, akik ezt elemzik, hallgassunk rájuk. Az okos, kellő szigorral, következetesen végigvitt, segítők megoldásokat kell előtérbe helyezni, és nem az akciós „rohamokat”, melyek a közlekedés résztvevőiben inkább ellenérzést és dacot keltenek, mint együttműködést.

(DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN)