



Az eredménynek örülünk, de az újabb sikerekért keményen meg kell dolgozni

2012-ben hazánké a közlekedésbiztonsági PIN-díj

Az 1993-ban alakult, brüsszeli székhelyű független nonprofit szervezet, az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács (European Transport Safety Council, ETSC) 2007 óta ítéli oda a PIN-díjat a közlekedésbiztonság javításában kimagasló eredményt elért uniós tagállamoknak. Nagy megtiszteltetésünkre 2012-ben Magyarország érdemelte ki az elismerést, melyet a kormány képviselői június 20-án, nagyszabású nemzetközi konferencia keretében vettek át Brüsszelben.

REMÉNYT KELTŐ ADATOK

A PIN-díj nagyon rangos európai elismerés, amit a közlekedésbiztonság területén kimagasló teljesítményt felmutató tagországok nyerhetnek el. A kitüntetést először Franciaország (2007), majd Portugália (2008), Spanyolország és Lettország (2009), Észtország és Írország (2010), Svédország és Litvánia (2011) kapta meg, idén pedig, kilencedik európai uniós tagállamként, Magyarország is bekerült ebbe az illusztris társaságba. S mit jelent mindez a számok nyelvén? A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak száma 2001 óta 48 százalékkal esett vissza, Magyarország a tavalyi évben 2010-hez képest elért 14 százalékos csökkenéssel is az európai élmezőny tagja. A díjat odaítélő testület indoklásában kiemelte, hogy Magyarország az uniós csatlakozást követően, 2004-ben vállalta az európai közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítését. Az utakon elhunyt személyek számában 2010-re vállalt 30 százalékos csökkenést már 2009-ben elérte a bázisévhez, 2001-hez képest. A balesetekben meghalt személyek száma a további javulással tíz év alatt közel a felére csökkent hazánkban.

MÁR KEVÉSBÉ DRÁMAI A KÉP

A díjat Magyarország nevében dr. Felkai László, a Belügyminisztérium (BM) közigazgatási államtitkára és Schwáb Zoltán, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára vették át Brüsszelben, majd június 25-én, a budapesti Makadám Klubban, egy szűk körű szakmai rendezvényen tájékoztatták a közlekedési szakterület legfontosabb hazai vezetőit az uniós



Schwáb Zoltán (NFM), Antonio Avenoso (ETSC) és dr. Felkai László (BM)

fővárosában történetekről. A kormányzati tisztviselők az elismerés jelentőségének kihangsúlyozása mellett további határozott intézkedéseket szorgalmaztak az eredmények megőrzése, illetve a még kedvezőbb baleseti mutatók elérése érdekében.

Felkai László elmondta, Magyarországon 1990 óta lényegében folyamatosan javul a közlekedésbiztonsági helyzet, s ebben a rendszerváltozás után alakult valamennyi kormányzat komoly érdemei vannak. Huszonkét éve drámai képet mutatott a közúti közlekedésbiztonság, romlott a közlekedési morál, lazult a fegyelem, a szabályok betartása helyébe a durva, gyakran szándékos szabálysértések

léptek. 1990-ben 2432 ember halt meg közúti balesetben, a tavalyi évre ezt sikerült 638-ra, majdnem az egynegyedére leszorítani. A Magyar Közlekedéspolitikai 2003–2015 című stratégiai dokumentumban már kiemelt célként szerepel a baleseti statisztikák javítása. Ennek érdekében az elmúlt években megújult a rendőrség irányításával működő ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság, amely jelentős sikereket ért el a hazai közlekedésbiztonság területén.

A JOGALKOTÓ BEKEMÉNYÍTETT

Az eredmények a koncentrált intézkedéseknek, a jogszabályi háttér folyamatos módosításának, a célirányosabb közúti ellenőrző tevékenységnek és a preventív eszközök fejlesztésének köszönhetőek. A BM közigazgatási államtitkára kijelentette: a jogszabályi háttér módosítása, így az objektív felelősség bevezetése, a „zéró

szabályszegeztől számított harminc napon belül felelősségre vonja a hatóság, és ha egyértelmű a tettenérés, a jogsértő személy meghallgatása nélkül is meghozhatja a határozatot.

A KÖZELJÖVŐ FELADATAI

A 2011-2013. évek egyik legfontosabb közlekedésbiztonsági feladata a közúti ellenőrzések hatékony megszervezése, ami egyrészt a legveszélyesebb közlekedési szabályszegek elleni fellépést, másrészt a korszerű technikai eszközök eddiginél szélesebb körű alkalmazását teszi szükségessé. Az államtitkár felhívta a figyelmet, hogy az elkövetkezendő három évben az állam kiemelt figyelmet fordít a motorkerékpárosokra, a kerékpárosokra, továbbá a közúti közlekedés legvédtlenebb résztvevőinek számító gyermekek, illetve idős emberek biztonságára. Javítani kell a közlekedési szabálysértések egyes eseteiben az uniós tagállamok közötti információcserét, amely a

Schváb Zoltán aláhúzza, az Európai Bizottság a tagállamokat arra ösztönzi, hogy a közös célokat nemzeti közúti közlekedésbiztonsági stratégiájuk megvalósításával érjék el, figyelembe véve sajátos kiindulási helyzetüket, saját igényeiket és körülményeiket. A Bizottság azt javasolja továbbá, hogy a tagállamok a legkedvezőtlenebb területekre összpontosítsák erőfeszítéseiket. A 2001-ben elfogadott európai közlekedéspolitikáról szóló Fehér Könyv célul tűzte ki, hogy 2010-re a közúti balesetek halálos áldozatainak számát felére kell csökkenteni – emlékeztetett az NFM helyettes államtitkára. Hozzátette, az Európai Unió 2004. évi bővítése után ezek a célok az újonnan csatlakozott országok számára is iránymutatókká váltak, azonban az EU bővítés további problémákat vetett fel, mivel az újonnan csatlakozó országokban a közlekedésbiztonság szintje alacsonyabb volt, mint az EU-15 tagországaiban. Ezért Magyarország azt

vissza, ezért ezek kezelése a közlekedésbiztonsági munka legfontosabb eleme – jelentette ki az NFM helyettes államtitkára. Az emberi tényező fejlesztésével kapcsolatos feladatok közül kiemelte a korszerű közlekedésre nevelés programját, a járművezető-képzés és -vizsgáztatás rendszerének megújítását az e-learning oktatás bevezetésével, a biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretszint fejlesztését, valamint a közlekedők rendszeres tájékoztatását a közúti közlekedés és a közlekedésbiztonságot érintő aktuális kérdésekről, a közlekedés veszélyeiről, a jogsértő magatartások következményeiről, a jogszabályi változásokról.

TOVÁBBI PILLÉREK

A második pillér a biztonságos infrastruktúra kialakítása, fejlesztése és üzemeltetése, szem előtt tartva a közlekedésbiztonsági szempontok fokozott érvényesítését. A szabályozás pilléren belül a közleke-



A rendezvény házigazdája: Tombor Sándor, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatója



2012. június 25., Budapest, Makadám Klub: tájékoztató a PIN-díj odaítéléséről



Schváb Zoltán: „A közlekedésbiztonság tervezhető.”

tolerancia” meghirdetése, az előéleti pontrendszer és a helyszíni bírságolás szabályainak szigorítása mind kedvezően hatottak a közlekedésbiztonsági helyzet alakulására. A közigazgatási bírságra vonatkozó szabályok is módosultak: változtak a sebesség-határok, a rendőrség a százalékos meghatározás helyett a konkrét értékek alapján szabja ki a bírságot, ami a passzív biztonsági eszközök használatának elmulasztására és a mobiltelefon jogellenes használatára is kiterjed. A közúti közlekedésről szóló törvény módosítása véget vethet a külföldi rendszámú gépkocsik vezetői által elkövetett szabályszegeknek is. A legsúlyosabb jogsértések elkövetése esetén a közúti ellenőrzés alkalmával a járművet a bírság, illetve a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül vissza lehet tartani. Az új szabálysértési törvény előírásai közül a közlekedőket leginkább a pénzbüntetés változása érinti, és szerint a kiszabható bírság minimuma ötezer forintra, maximuma háromszázezer forint-ra emelkedett. Az elkövetőket még a helyszínen, de legkésőbb a

külföldön, nem honos állampolgár által elkövetett közúti szabálysértésekről kirótt bírságok behajtását is elősegíti. Felkai László szerint fontos lenne elérni, hogy a közlekedés résztvevői belássák: a közlekedési szabályok a saját biztonságukat szolgálják.

TERVEZHETŐ BIZTONSÁG

Schváb Zoltán nagy megtiszteltetésnek nevezte, hogy az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács 2012-ben Magyarországnak ítélte a PIN-díjat. „Az ETSC szerepe kiemelkedően fontos, hiszen ablakot nyit a közlekedésbiztonság nemzetközi világára” – idézte a helyettes államtitkár a tanács magyar delegáltjának, prof. dr. Holló Péternek a szavait. Mint mondta, a tanáccsal való együttműködés, amint ezt a 2011. évi Budapesten rendezett konferencia, a PIN Talk is igazolta, egyszerre erősíti elkövettségünket és eltökéltségünket a közlekedésbiztonság folyamatosa és tervezett javítása mellett. A közlekedésbiztonság világában a célok megfogalmazása mellett fontos tényező a tervezhetőség, mert a közlekedésbiztonság tervezhető.

vállalta, hogy a közúti közlekedési balesetekben meghaltak számában a 2001-es értékhez képest 2010-re 30 százalékos, 2015-re 50 százalékos javulást ér el.

AZ EMBERI TÉNYEZŐ

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013 kiemelt célja a járművezetők felkészültségének és a közlekedők viselkedésének javítása, a partneri szemlélet megteremtése, egy európai színvonalú, a biztonság szempontjait középpontba állító közlekedési rendszer létrehozása Magyarországon. Schváb Zoltán úgy vélte: az intézkedések nyomán, hosszú távon lényegesen jobb közlekedési magatartás alakul ki a közlekedésre nevelés javításával, valamint az általános és közlekedésspecifikus szabálykövetési hajlandóság növekedésével.

A hároméves programban az öt szakpolitikai pilléren belüli akciócsoportok határozzák meg az egyes intézkedések irányát. A közúti balesetek túlnyomó része emberi tényezőkre vezethető

désbiztonsági törekvések szabályozási környezetének megteremtése a cél. Schváb Zoltán szerint a szabályozás eszközeivel alakítható ki az a jogszabályi környezet, mely megalapozhatja más közlekedésbiztonságot szolgáló intézkedések (pl. közúti ellenőrzések) hatékony megvalósítását is. A szabályozás másik fontos területe a forgalmi rend jelenlegi forgalmi körülményeknek megfelelő átalakítása. Az ellenőrzések szakpolitikai pillér akciócsoportjainál kulcsfontosságú kérdés a közlekedési szabályok szigorúbb betartatása, a közúti ellenőrzések hatékonyságának, gyakoriságának fokozása, mert ezek az intézkedések is jelentősen hozzájárulhatnak a halálesetek és sérülések számának csökkentéséhez – mutatott rá a helyettes államtitkár. Hozzátette, a baleset-megelőzés és kutatás-fejlesztés – mint a Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram ötödik pillére – nem helyettesíthető a hatóságok szabályozási, ellenőrzési tevékenységét, sajátos feladatrendszerükkel és eszköztárukkal azonban nélkülözhetetlen részei a közlekedésbiztonság javításának.

D.E.