



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET®
Közlekedésbiztonsági Állandó Bizottság



**UNGARISCHER
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHER
VEREIN**

**HUNGARIAN
SCIENTIFIC ASSOCIATION
FOR TRANSPORT**

**ASSOCIATION SCIENTIFIQUE
HONGROISE POUR
LES TRANSPORTS**

H-1055. BUDAPEST, Kossuth Lajos tér 6-8. IV.416.
☒1372 Budapest, 5. Pf. 451.
Telefon/Fax: 353-2005, 353-0562
Internet: <http://www.kte.mtesz.hu>
E-mail: info.kte@mtesz.hu

dr. Matolcsi György úr miniszter

Nemzetgazdasági Minisztérium

szechenyiterv@ngm.gov.hu

Tisztelt Miniszter Úr!

Az Új Széchenyi terv vitairatának VII. KÖZLEKEDÉS-TRANZITGAZDASÁG című fejezetét az alábbi horizontális akciótervvel javasoljuk kiegészíteni:

Mottó: Széchenyi korában még nem volt Magyarországon több mint 3,6 millió gépjármű és nem vesztette közlekedési balesetben életét évente mintegy 1200 honpolgár. Ha ma élne Széchenyi, biztosan tenne valamit a biztonságosabb közlekedés ügyéért.

SZÉCHENYI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI PROGRAM

Társadalmi-gazdasági veszteségcsökkentés a közlekedésbiztonság-ipar fejlesztésével.

1. Helyzetelemzés:

A statisztikai adatok szerint 2000 és 2009 között évente átlag 1.214 fő vesztette életét és további 26.264 fő sérült meg közúti közlekedési baleset következtében. Az elmúlt 9 évben így módon összesen 10.921 fővel csökkent Magyarország népessége és 247.301 fő baleseti ellátásáról kellett többet feladatként gondoskodnia a magyar egészségügynek. A 2000 – 2009 közötti közúti balesetek sérültek adatait az 1-es számú táblázat mutatja be.

Kimenetel	Baleset	Sérült
Halálos	9 759	10 921
Súlyos	60 383	71 677
Könnyű	108 408	164 703
Összesen	178 550	247 301

1-es számú táblázat: Közúti balesetek és sérültek száma a hazai közutakon. (2001 – 2009)

A Közlekedéstudományi Intézet tanulmánya szerint egy évben (pl. 2008-ban) a magyar gazdaság 469,2 milliárd forint társadalmi-gazdasági veszteséget szenvedett el a közúti balesetek következményeként, amely az éves GDP 1.8 %-ának felel meg.

A veszteségek a termelés – időleges vagy tényleges – kieséséből, az okozott tárgyi és környezeti károkból, a baleset miatti forgalmi torlódás okozta többlet közlekedési idő- és

üzemanyag ráfordításokból, a mentés, a kórházi ellátás, a temetés költségeiből, a táppénz, a műszaki mentési, az útkezelői, rendőri, bírósági és ügyészségi társadalmi többlet kiadásokból tevőnek össze. A gazdasági károk mellett pénzben ki sem fejezhető az a nemzeti veszteség, hogy évről évre egy-egy falu népessége tűnik el közlekedési baleset következtében.

A közlekedési baleset váratlan, fájdalmas, költséges, kíméletlen és kegyetlen, de megelőzhető. Széchenyi közlekedésbiztonsági pályázati rendszer kialakításával a családok megcsonkítása, a tetemes nemzetgazdasági veszteségek helyett, élhetőbb, biztonságosabb települési környezet, jobb kedvű, kulturáltabb közlekedés alakítható ki a közlekedésbiztonság-„ipar” fejlesztésével.

2. Stratégia:

A közlekedésbiztonság ügyét átfogó rendszerként kell kezelni. Bár 2008, 2009 években javulási folyamat indult el, de az nem maradhat tartós, amennyiben a biztonságos közlekedés ügye nem kerül társadalmazásra, hanem csak a rendőrség, közlekedési hatóság és más állami szervek „belügye” marad.

Össze kell hangolni és rendszerbe kell foglalni a biztonságosabb közlekedésért tenni tudó és tenni akaró vállalkozókat, állami és önkormányzati szerveket, civil szervezeteket és a téma iránt fogékony települési lakosságot.

Ennek érdekében meg kell szervezni és fejleszteni kell egy új „iparágat”, a közlekedésbiztonság ipart, amely pályázati rendszerek működtetésével teret nyit és értelmes, értékes munkalehetőséget teremt a vállalkozói szférából az emberi tényezőkkel, a járművekkel, a közlekedési pályákkal foglalkozó kutatóknak, a tervező vállalkozóknak és vállalkozásoknak, a közlekedésbiztonsági termékeket előállító cégeknek és kivitelező vállalatoknak, valamint a tranzitforgalommal terhelt, települési lakosságot képviselő önkormányzatoknak és biztosítja az érintett lakosság széles körű bevonását és együttműködését is.

3. Cselekvési terv:

Ki kell dolgozni és életre kell hívni a Széchenyi közlekedésbiztonsági programot és pályázati rendszert a következő fő irányok mentén:

◆ **Társadalmi-gazdasági veszteségsökkentés a közlekedésbiztonság ipar fejlesztésével, költségvetési többlet forrásigény nélkül.**

A javaslat lényege, hogy a közlekedési szabályszegések miatt kiszabott bírságok összegének 30 %-át pályázati rendszer keretében a közlekedésbiztonság növelésére, a közlekedési oktatás, nevelés fejlesztésére, a közlekedési kultúra emelésére kell fordítani.

Ily módon a közlekedésbiztonsági kockázatot növelő szabályszegők befizetéseiből lehetne finanszírozni a biztonságosabb közlekedést elősegítő kutatásokat, terveket, konferenciákat, tanulmányokat, e-learning tananyagokat stb. A folyamatosan rendelkezésre álló pénzügyi forrás lehetőséget adna a közlekedésbiztonsági tudományos háttér, a hazai kutatói, tervezői, vállalkozói kapacitások aktivizálására, fejlesztésére, a civil szféra,- tudomány egyesületek, kerékpáros, motoros és egyéb közlekedéssel foglalkozó civil szervezetek- széleskörű bevonására.

A javaslat feltételrendszere a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény egy mondatos kiegészítésével és a vonatkozó 188/1996. (XII.17.) valamint a 410/2007. (XII.29.) Korm. rendeletek módosításával gyakorlatilag igen rövid idő alatt megteremthető.

◆ **Települési életminőség javítás állami, önkormányzati és lakossági összefogással, a közlekedésbiztonság ipar fejlesztésével.**

Magyarország tranzitországi szerepéből és az elkerülő utakra fordítható viszonylag szűk költségvetési forrásokból adódóan közép és hosszú távon is számolni kell a településeken áthaladó jelentős átmenő forgalommal.

Az átmenő forgalom káros hatását, közlekedésbiztonsági kockázatait lehet enyhíteni kisebb költségű építési, forgalomtechnikai beavatkozásokkal, intelligens forgalomszabályozási eszközökkel. A jelenleg a Regionális Operatív Programban folyó hasonló támogatási rendszert indokolt lenne a Széchenyi közlekedésbiztonsági program keretében úgy továbbfejleszteni, hogy az nyitott legyen befogadni a helyi vállalkozói igényeket, támogatásokat is és kötelező legyen a helyi lakosságot az előkészítésbe, tervezésbe, a megvalósítás társadalmi ellenőrzésébe és a megvalósult létesítmény tapasztalatainak levonásába bevonni.

A javasolt Széchenyi Közlekedésbiztonsági Program elemei alkalmasak lennének a hazai közlekedésbiztonsági ipar megteremtésére, a közlekedésbiztonság területén tevékenykedő hazai vállalkozások tudatos, tervszerű fejlesztésére, egy közlekedésbiztonsági klaszter alapjainak lerakására, amellyel amellet, hogy számos új munkahely teremthető, több száz, közép-hosszú távon több ezer ember élet menthető meg és egyes kutatói becslések szerint éves szinten több milliárd forint egészségügyi költség is megtakarítható.

A javaslatot megvitatta és támogatólag továbbította a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetségének Országos Elnöksége is.

A javaslattal kapcsolatos konzultációra, illetve részletes kidolgozásra a Közlekedéstudományi Egyesület részéről állunk szíves rendelkezésére.

Budapest, 2010. szeptember 9.

Tisztelettel:

Bíró József
bizottsági elnök