



IV. Közlekedésbiztonsági Konferencia

Győr

A svájci közlekedésbiztonsági megoldások hazai adaptációjának lehetőségei

„A mobilitás ma már nem csak arról szól, hogy jutunk el A-ból B-be, hanem arról, hogy ezt egy biztonságos, fenntartható és felelősségre épülő rendszerben tesszük-e.”

Dr. Virányiné Dr. Reichenbach Mónika

Közlekedési szakjogász



50 + éves alapok

Új eszközök (roller, e-mobilitás)

Megváltozott közlekedési szokások

Új szemlélet

ÉRTHETŐBB, BIZTONSÁGOSABB, FENNTARTHATÓBB RENDSZER



1. táblázat: Balesetekben sérültek és a sérülésekből adódó veszteségértékek a balesetek elsődleges ok-csoportja alapján csoportosítva (2016-2020)

	balesetekben sérültek		sérülésekből adódó veszteségérték VSL_{okc_j}		1000 sérülésre jutó veszteségérték
balesetek elsődleges ok-csoportja	száma [fő]	megoszlási aránya [%]	értéke [milliárd HUF]	megoszlási aránya [%]	értéke [milliárd HUF]
sebesség nem megfelelő alkalmazása	35 135	32,8%	1 214,9	36,1%	34,6
irányváltóztatási, haladási, bekanyarodási hiba	27 992	26,2%	756,5	22,5%	27,0
elsőbbtség meg nem adása	24 660	23,0%	662,8	19,7%	26,9
előzés szabályainak meg nem tartása	4 982	4,7%	186,1	5,5%	37,4
járművezető egyéb hibája	5 043	4,7%	166,2	4,9%	32,9
gyalogosok hibája	4 584	4,3%	236,3	7,0%	51,6
megállási kötelezettség elmulasztása	2 556	2,4%	77,6	2,3%	30,4
összesen	104 952	98,1%	3 300,4	98,0%	-

➤ Baleseti kockázat

=> pénzügyi kockázat

**Nemzetgazdasági
veszteségértékek szerepe**



2. táblázat: Balesetekben sérültek és a sérülésekből adódó veszteségértékek a balesetekben részt vett járművek alapján csoportosítva (2016-2020)

	járművekben sérültek		sérülésekből adódó veszteségérték $VSL_{i,a}$		1000 sérülésre jutó veszteségérték
balesetekben részt vett járművek	száma [fő]	megoszlási aránya [%]	értéke [milliárd HUF]	megoszlási aránya [%]	értéke [milliárd HUF]
személygépkocsi	57 676	53,9%	1 449,9	43,1%	25,1
tehergépkocsi (össztömege 3.5t alatt)	3 535	3,3%	106,9	3,2%	30,3
autóbusz	2 985	2,8%	53,9	1,6%	18,1
védttelen közlekedési módok:	40 409	37,8%	1 675,6	49,8%	41,5
gyalogos	12 471	11,7%	597,9	17,8%	47,9
kerékpár	15 651	14,6%	546,5	16,2%	34,9
motorkerékpár	6 974	6,5%	338,3	10,0%	48,5
segédmotoros- kerékpár	5 313	5,0%	192,9	5,7%	36,3
összesen	104 605	97,7%	3 286,3	97,6%	-



- SDG 3.6: halálos közúti balesetek felére csökkentése 2030-ig
- SDG 4: minőségi oktatás
- SDG 9: innovatív infrastruktúra
- SDG 11: fenntartható városok és közösségek



Az SDG-k mérhetőséget és nemzetközi keretet adnak.



1720

1971



250

2024

szigorúbb szankció?

jobb infrastruktúra?

több ellenőrzés?

vagy a rendszer együtt?



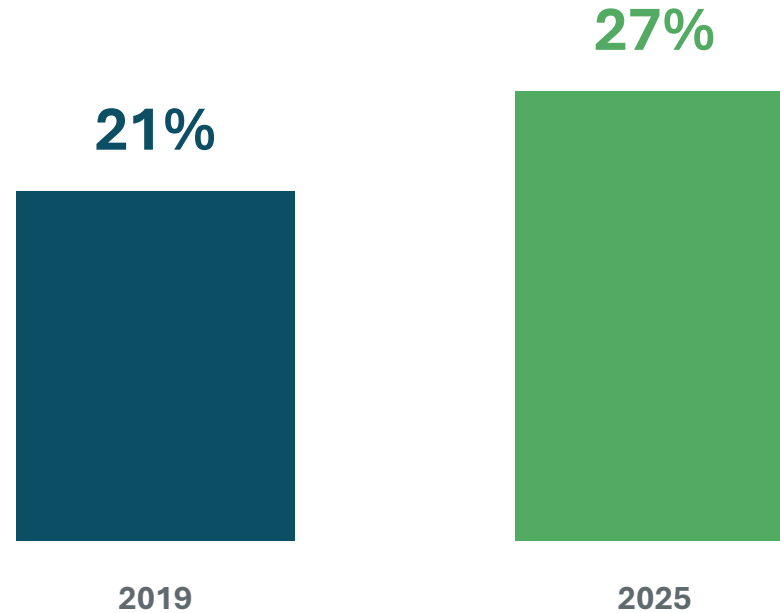
A közlekedésbiztonság javítása nem kizárólag szabályalkotási kérdés, hanem összehangolt állami működés.



Via Sicura logika
adatvezérelt, következetes és társadalmilag egyértelmű norma a háttére.



80 km/h-s utakon a gyorsajtók aránya



+6 százalékpont

A jó rendszer
sem „kész”.
A kockázat
változását
folyamatosan
követni, mérni
kell.

KÉRDÉS: ha ilyen fejlett a rendszer, miért romolhatott a szabálykövetés?



A sebességtúllépést?

VAGY

a létrehozott kockázatot?

A **Raserdelikt** logikája a kirívó gyorsajtást nem pusztán a határérték túllépéseként,
hanem **kiemelkedő közlekedésbiztonsági kockázatként** kezeli.

Mitől lenne egy ilyen kategória arányos Magyarországon?

sebesség helyszín forgalom sérülékeny közlekedők visszaesés



- 2013-tól ... e szerint büntetendő az, aki az alapvető közlekedési szabályok **szándékos megsértésével** súlyos sérüléssel vagy halállal járó baleset **magas kockázatát idézi** elő. (a megengedett legnagyobb sebesség különösen kirívó túllépése, a vakmerő előzést, a nem engedélyezett gépjárműversenyen való részvételt)
- 2023-tól ... A bíróság bizonyos körülmények között az egyéves minimum alá is mehet, továbbá olyan elkövető esetében, akit az előző tíz évben nem ítélték el mások biztonságát súlyosan veszélyeztető, illetve más személy sérülésével vagy halálával járó közlekedési bűncselekmény miatt, a törvény legfeljebb négy év szabadságvesztést vagy pénzbüntetést is lehetővé tesz.



Megengedett sebesség

legfeljebb 30 km/h

legfeljebb 50 km/h

legfeljebb 80 km/h

80 km/h felett

A Raserdelikt küszöbe

+40 km/h

+50 km/h

+60 km/h

+80 km/h

Tehát legalább

pl. 30 → **70 km/h**

pl. 50 → **100 km/h**

pl. 80 → **140 km/h**

pl. 120 → **200 km/h**



...biztos, hogy csak a vezetővel van baj?



**A Safe System szemléletben az emberi hiba várható.
A kérdés az, hogy a rendszer mennyire engedi súlyos következménnyé válni.**

Safe System a világ vezető modelljeiben – komplex megközelítés





SVÉDORSZÁG
Vision Zero



-  Cél: nulla halálos áldozat
-  Felelősség a rendszeré, nem az egyéné
-  Tudományos módszertan és adatvezérelt döntések



HOLLANDIA
Sustainable Safety



-  A sebezhető közlekedők elsőbbsége
-  Megbocsátó infrastruktúra
-  Folyamatos fejlesztés és tanulás



AUSZTRÁLIA
Safe System Approach



-  Emberi élet központban
-  Rendszerszintű gondolkodás
-  Bizonyítékokon alapuló beavatkozások



+ Svájcban a súlyos szabályszegés társadalmi veszélyforrás.

+ Japánban a közlekedésbiztonság társadalompolitikai kérdés.



KÖZVETLENÜL HASZNOSÍTHATÓ

indikátorrendszer
előtte–utána mérés
automatizált ellenőrzés
kockázatalapú beavatkozás

ADAPTÁLANDÓ

progresszív szankciók
visszaesők kezelése
alkalmassági rendszer
kezdővezető-programok

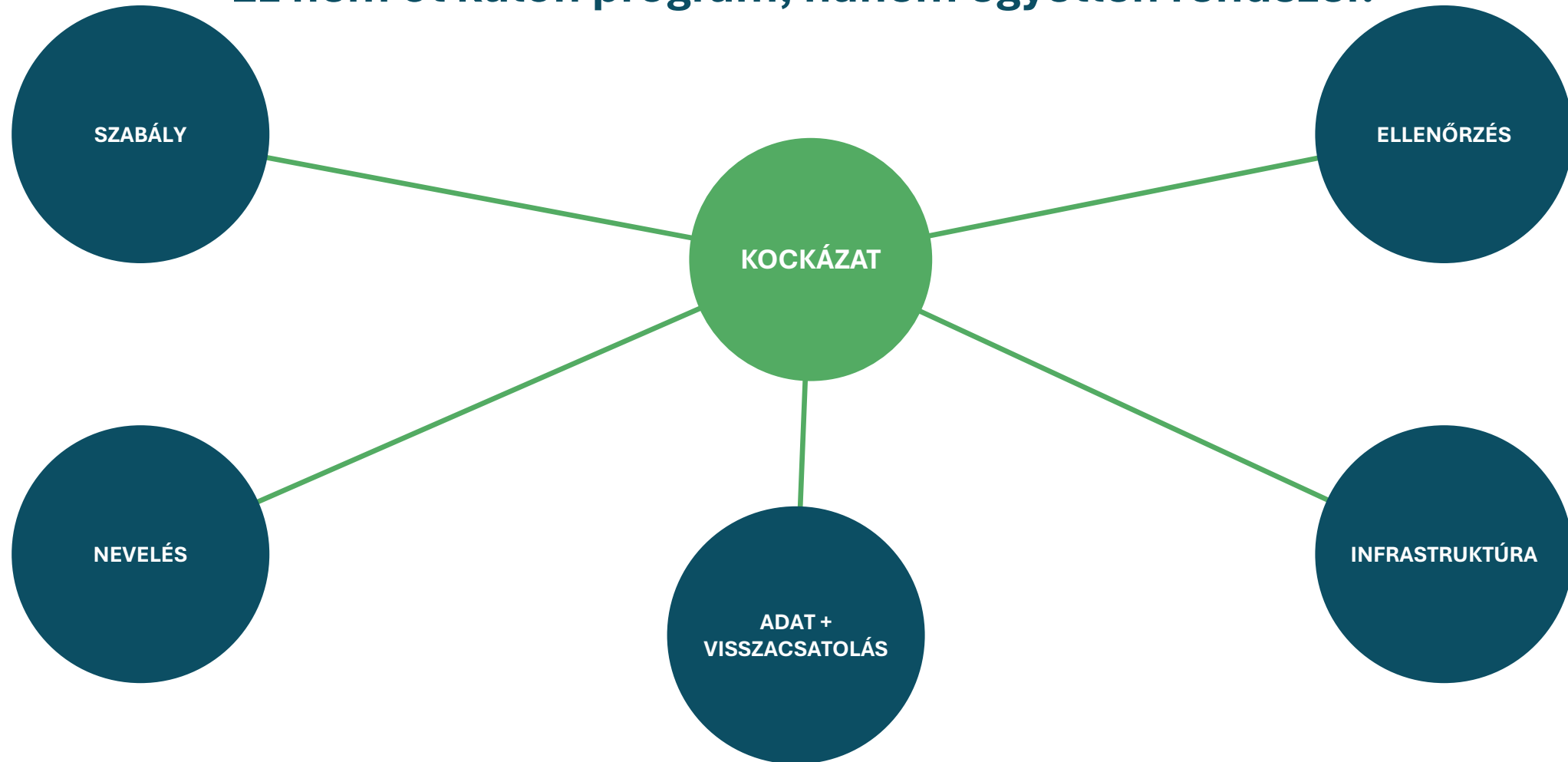
RÉSZLETES VIZSGÁLATTAL

extrém gyorsajtás
külön kategóriája
járműelkobzás
tulajdonjogi és
alkotmányossági
kérdések

Közös kérdés: melyik elemet tennék át egy másik oszlopba?



Ez nem öt külön program, hanem egyetlen rendszer.





Mit mérünk?

sebesség szabálykövetés konfliktusok súlyos sérülések társadalmi elfogadottság

A kérdés ne csak az legyen, hogy jogilag helyes-e? Hanem az is, hogy működik-e?



**A hazai adaptáció értéke nemcsak egy-egy intézkedésben,
hanem a mérés, az értékelés és a korrekció rutinjában azonosítható.**



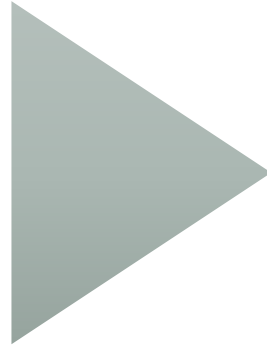
-
- | | | | |
|----------|--|----------|---|
| A | országos
közlekedésbiztonsági -
teljesítmény és
indikátorrendszer | B | szakasz-átlagsebesség-mérési
pilot |
| C | progresszív kezelés a
visszaesőknél | D | kötelező előtte–utána
hatásvizsgálat |

Önök melyikkel kezdenék?





**A változás nem
csak egy új
szabályozás,
hanem
szemléletváltás.**



**A biztonság
pedig nem
költség, hanem
befektetés.**



- **A jogalkotás igazi kihívása nem a nemzetközi jó gyakorlatok mechanikus átvétele, hanem a tényeken alapuló szabályozási kultúra megteremtése.**
- **A kormányzás minőségét nem az határozza meg, hogy kitől veszünk át szabályokat, hanem az, hogy képesek vagyunk-e mérni és korrigálni a saját döntéseink hatásait.**



KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!

Dr. Virányiné Dr. Reichenbach Mónika
KTI