

MAGYAR KÖZÚT

NONPROFIT ZRT.

Országos közutak közúti biztonsága

Dr. Mocsári Tibor csoportvezető

Forgalomtechnikai és kezelői osztály



MAGYAR KÖZÚT

Közúti infrastruktúra biztonsági kezelése konferencia, 2023. november 6.

TARTALOM

- Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2023-2025
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. – Közlekedésbiztonsági stratégia
- Feladataink a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről 133/2022. (IV. 7.) Korm. Rendelet kapcsán
- Góckutatás
- Halálos balesetek vizsgálata



Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (KKBAP 2023-2025) a közúti közlekedésbiztonság javítását és a stratégiai célok elérését szolgáló, **hároméves időszakra vonatkozó feladatok, alkalmazandó módszerek, intézkedések** leírását és ütemezését tartalmazó stratégiai program, amely lehetőséget biztosít a feladatok évenkénti tervezésére és végrehajtására. Ennek keretében készült el a **2023-2024-2025 évekre szóló Intézkedési Terv**, amely évente, a tárgyévre vonatkozóan felülvizsgálatra kerül.

<https://kormany.hu/epitesi-es-kozlekedesi-miniszterium/kozuti-kozlekedesbiztonsagi-akcioprogram>



1.5. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere

A közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges **pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról** szóló 188/1996. (XII. 17.) Korm. Rendelet alapján az **akcióprogramot és az éves intézkedési tervet** a közlekedésért felelős miniszter hagyja jóvá (a Korm. Rendelet 2. § (1) bekezdés d)-e) pontjában meghatározott feladatok tekintetében a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel egyetértésben).



1.5. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere

A közúti közlekedés biztonságáról szóló 2002/1992. (HT.2.) Korm. határozat szerint **a balesetek megelőzésére szolgáló közlekedésbiztonsági tevékenységet** – mind területi, mind pedig országos szinten – **a rendőrség közlekedési szolgálatának irányításával kell folytatni.** A szervezett baleset-megelőzési tevékenység több mint négy évtizedes múltra tekint vissza hazánkban: 1972-től az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács végezte, majd 1992 óta az **ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság (ORFK-OBB)** látja el. Az ország valamennyi részén baleset-megelőzési bizottságok működnek, s a több mint 40 területi és helyi bizottság munkájában mintegy 400-450 fő közvetlenül érintett.



1.5. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere

A közúti közlekedés biztonságát és környezetvédelmét szolgáló **kutatási, fejlesztési és koordinációs feladatok végrehajtására kijelölt szervezetről** szóló 58/2012. (X. 31.) NFM rendeletben meghatározott, a közúti közlekedés biztonságát és környezetvédelmét szolgáló kutatási, fejlesztési és koordinációs feladatok végrehajtására a **KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-t** (a továbbiakban: KTI) jelölte ki.



1.5. Az Akcióprogram végrehajtásának irányítási rendszere

A 188/1996. (XII. 17.) Korm. Rendeletben meghatározottak alapján az akcióprogramhoz kapcsolódó feladatok végrehajtásának irányításában a **stratégiai döntéshozói szintet az Innovációs és Technológiai Minisztérium és a Belügyminisztérium** testesíti meg. Az irányítási szinten jelenik meg az **Országos Rendőr-főkapitányság**, illetve az **Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkársága, valamint a közlekedési ügyekért felelős helyettes államtitkársága.** Az **operatív szinten** a feladatok koordinációjáért és megvalósulásáért a kapcsolódó jogszabályokban meghatározott módon az **ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság és a KTI felelős.**



A stratégia tárgya a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében levő országos közúthálózat közlekedésbiztonsági helyzetének és jövőképeinek bemutatása, valamint a megfogalmazott célok elérése érdekében megvalósítandó átfogó intézkedések ismertetése.

Összefoglalja, hogy a jogszabályi elvárásokhoz milyen konkrét feladatok végzése szükséges, azokhoz milyen feltételek tartoznak.

(Jóváhagyás alatt.)

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIA

2023. május 11.



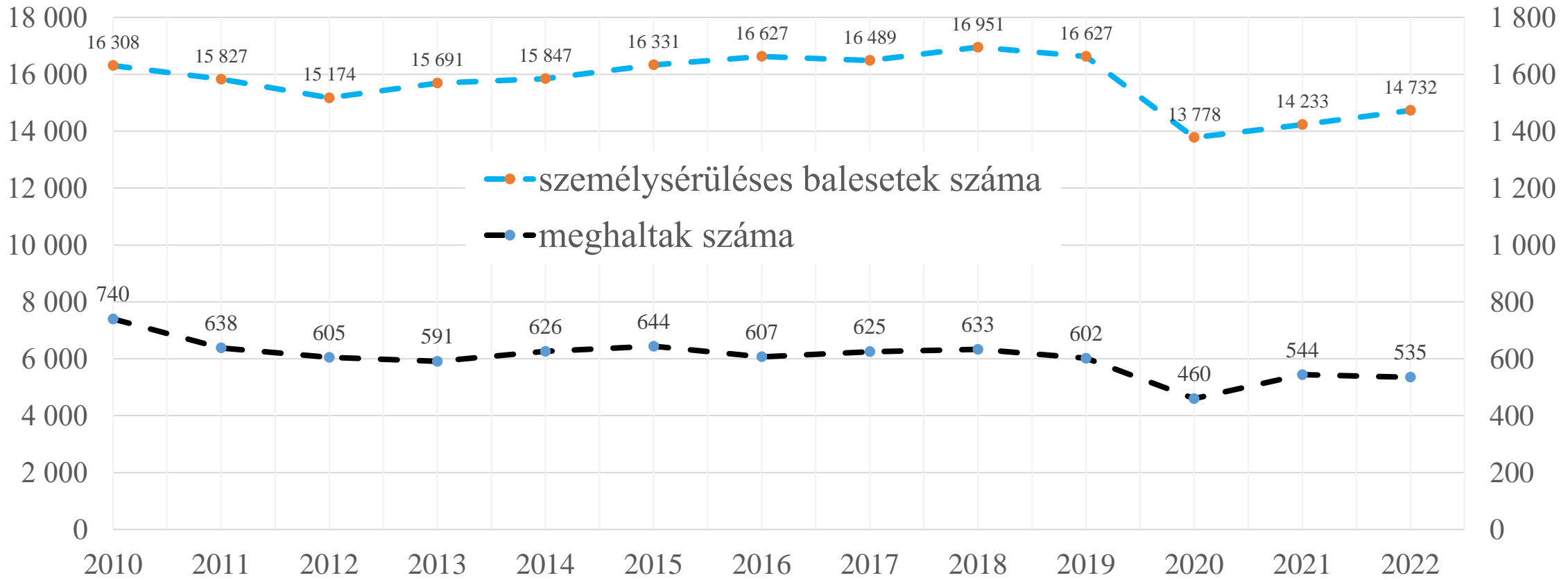
- Aktuális helyzet áttekintése.
- Az országos közúthálózat üzemeltetése, közlekedésbiztonságot javító feladataink
- Közutakon folyó munkák elkorlátozása, ideiglenes forgalomszabályozása, biztonsága
- Forgalmi rend felülvizsgálat
- Közúti biztonsági hatásvizsgálat
- Közúti biztonsági audit
- Hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés
- Rendszeres közúti biztonsági felülvizsgálat
- Célzott közúti biztonsági felülvizsgálat

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI STRATÉGIA

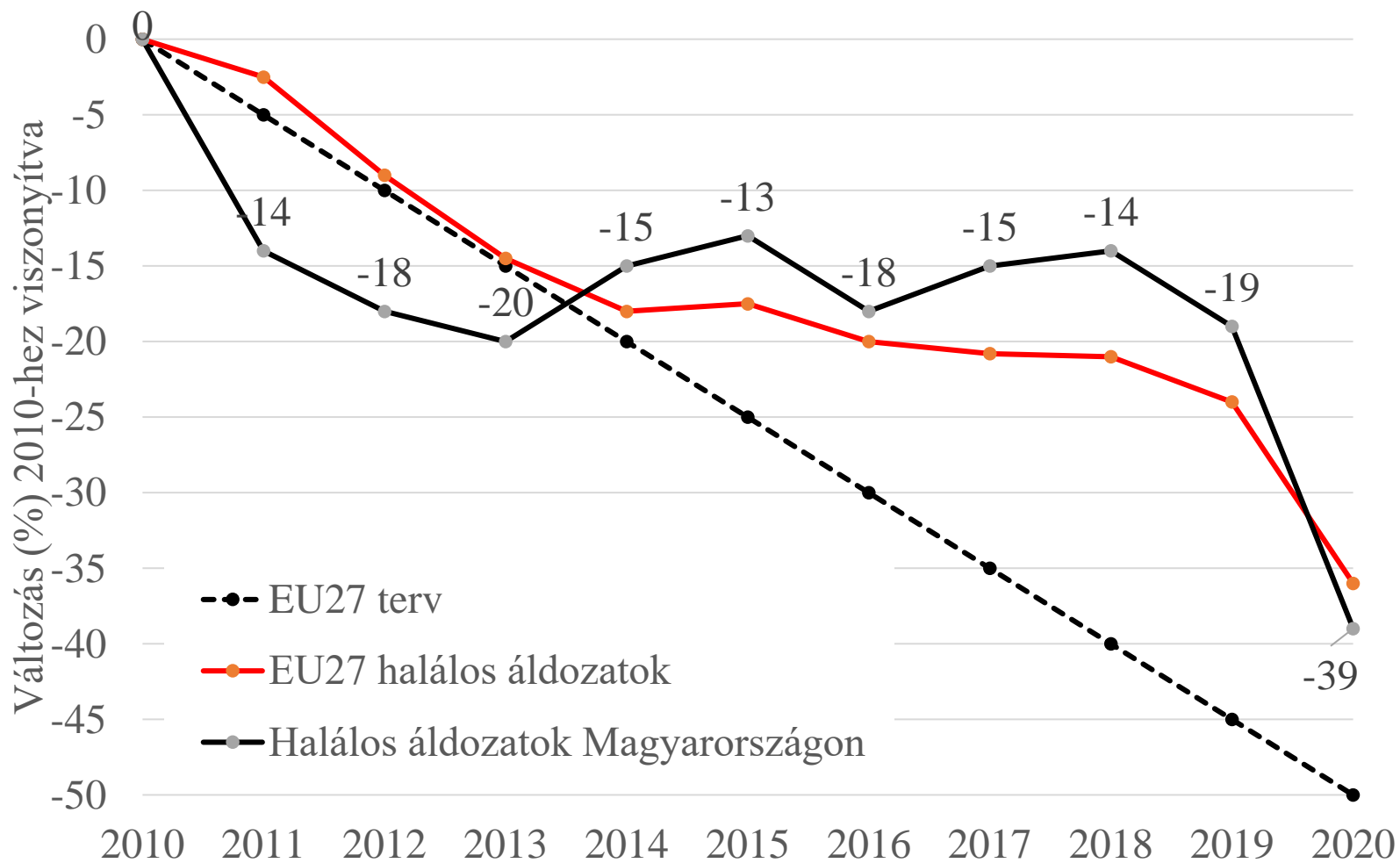
2023. május 11.



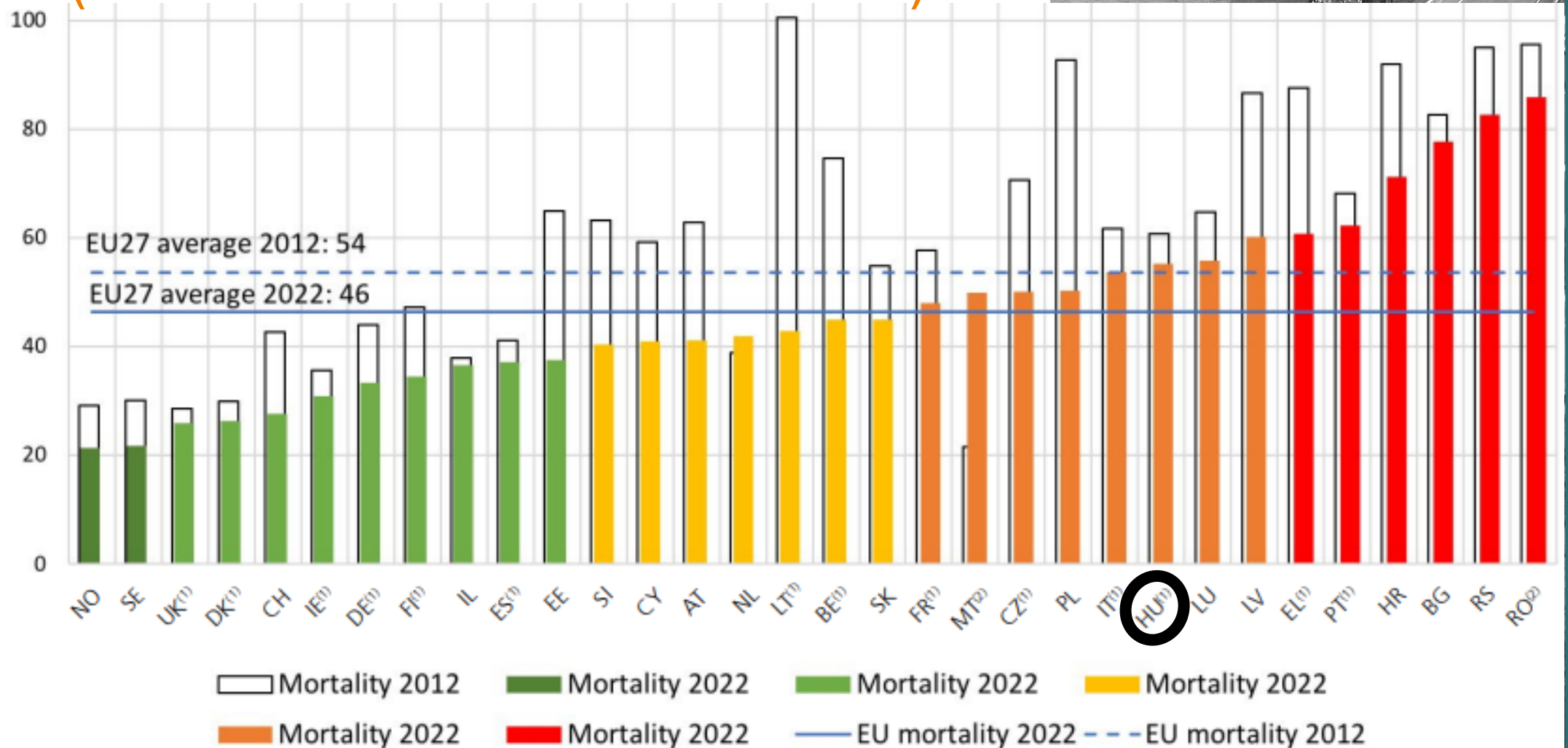
Közúti személysérüléssel járó balesetek és halálos áldozatok Magyarországon



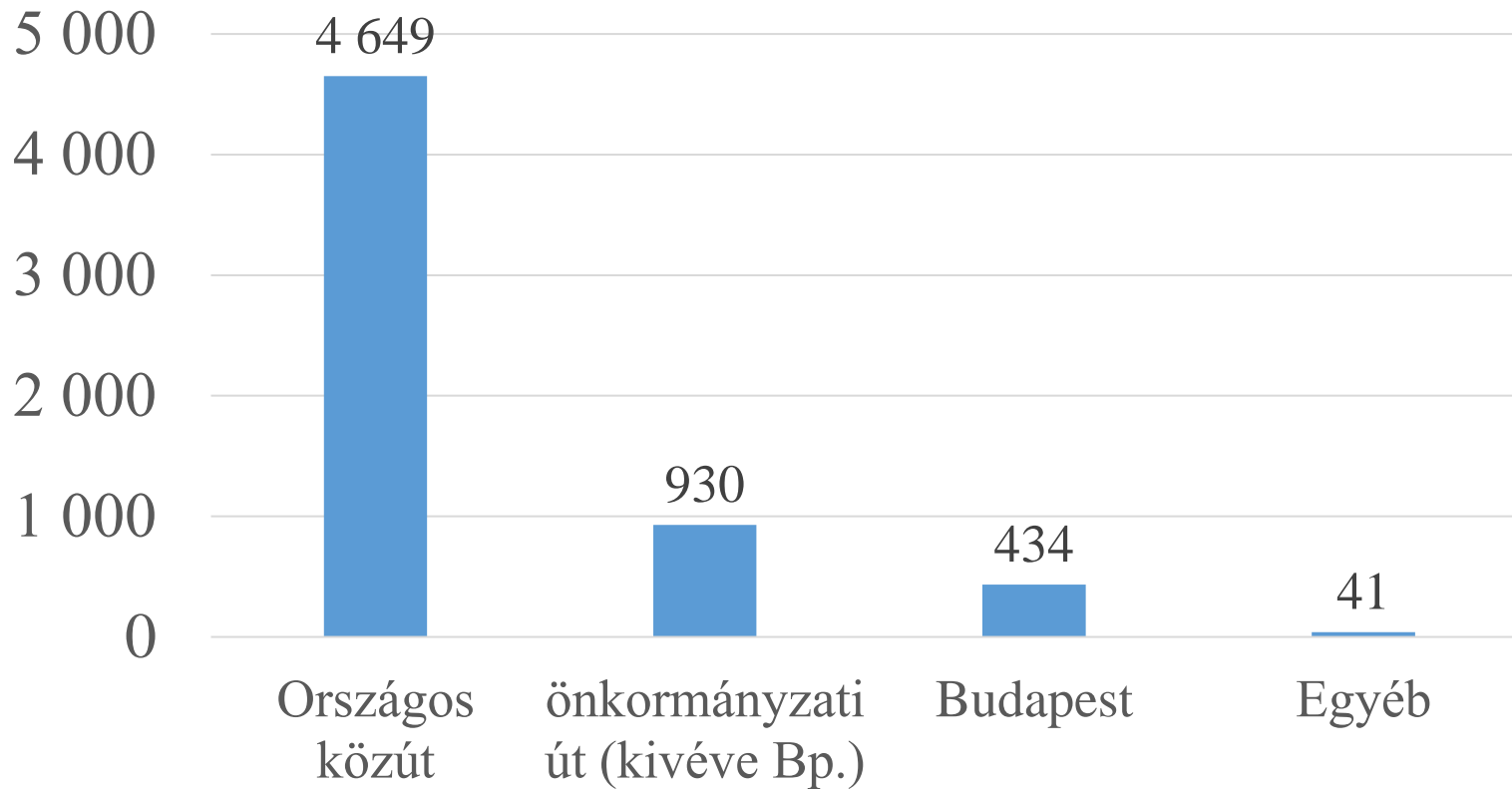
Halálos áldozatok számának változása (2010-2020)



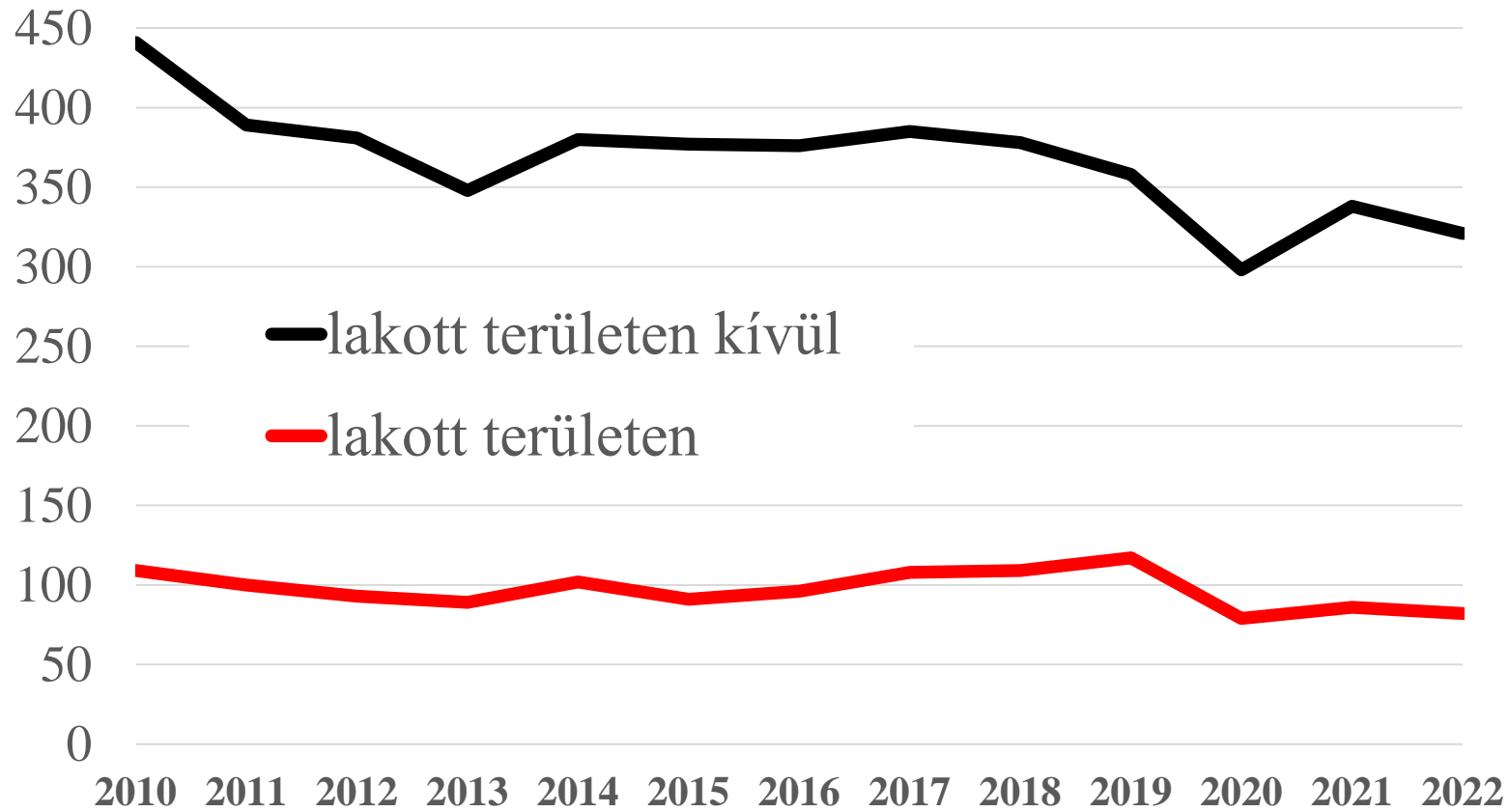
A mortalitás változása (2012, 2022) (közúti haláleset/1 millió lakos)



Halálos áldozatok száma (2011-2020) a közút kezelője szerint



Halálos áldozatok száma az országos közutakon





AUTÓ

Ezek az ország halálútjai

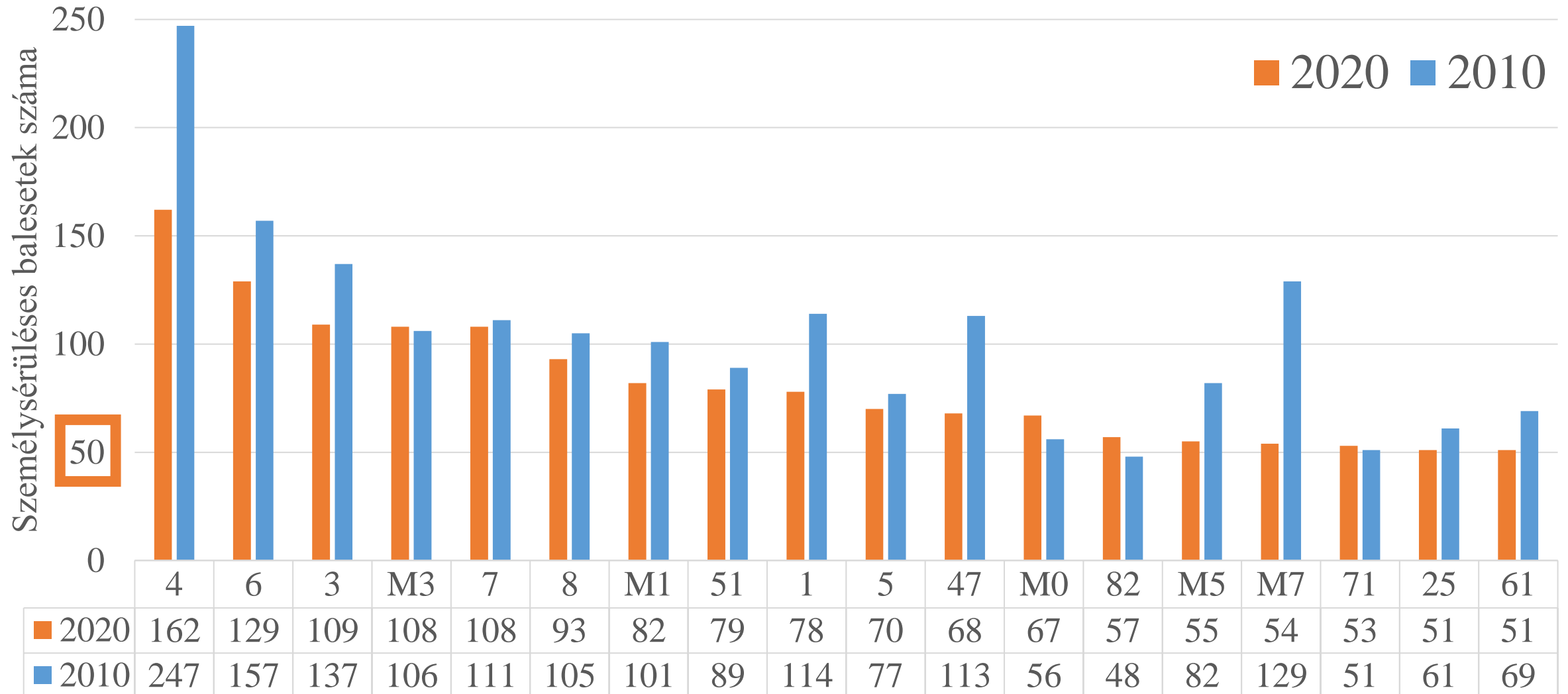
A statisztikai hivatal egyelőre csak a tavalyi évre vonatkozóan tette közzé, hogy melyik autópályán összességében hány darab személyi sérüléssel járó közlekedési baleset történt. 2022-ben összesen 582 esetet regisztráltak a hazai sztrádákon,

- ezek több mint negyede (146 db) az M1-esen történt,
- ezt követi 131 balesettel az M3-as,
- majd 120 darabbal az M5-ös.
- Az M7-es autópályán 67 személyi sérüléssel járó baleset történt 2022-ben, ami az összes autópályás eset mindössze 11,5 százaléka,
- az M6-osról pedig 28 balesetet jelentettek.

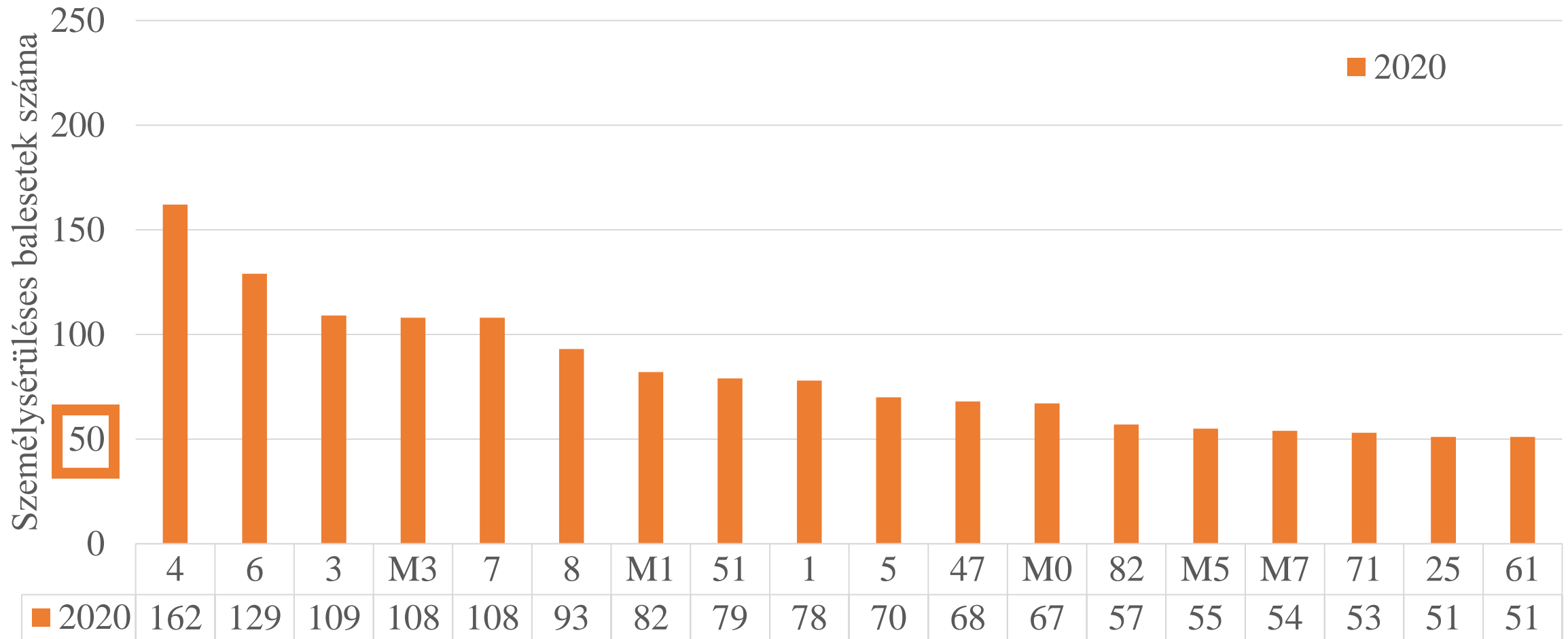
Friss listán az ország halálútjai: ezekben a megyékben a legtöbb a súlyos közlekedési baleset



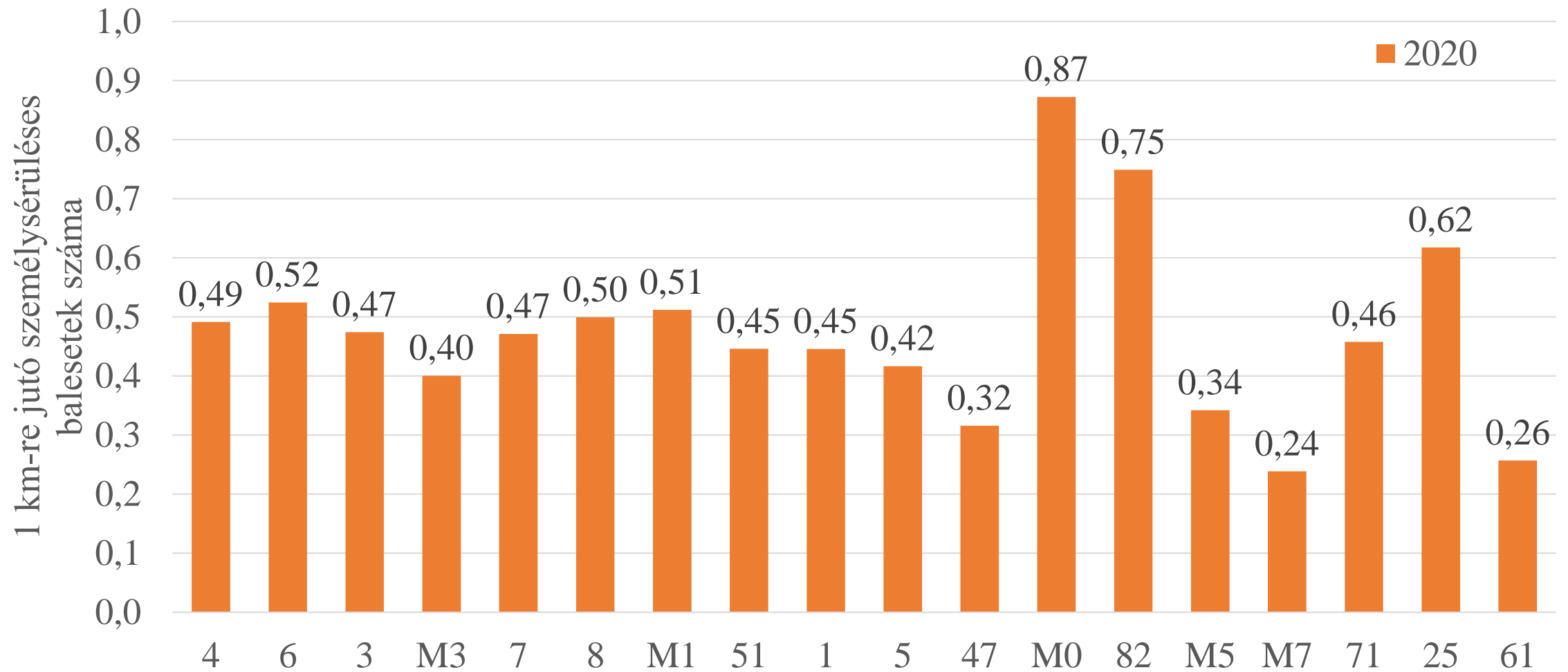
Személy sérüléses balesetek útszám szerint



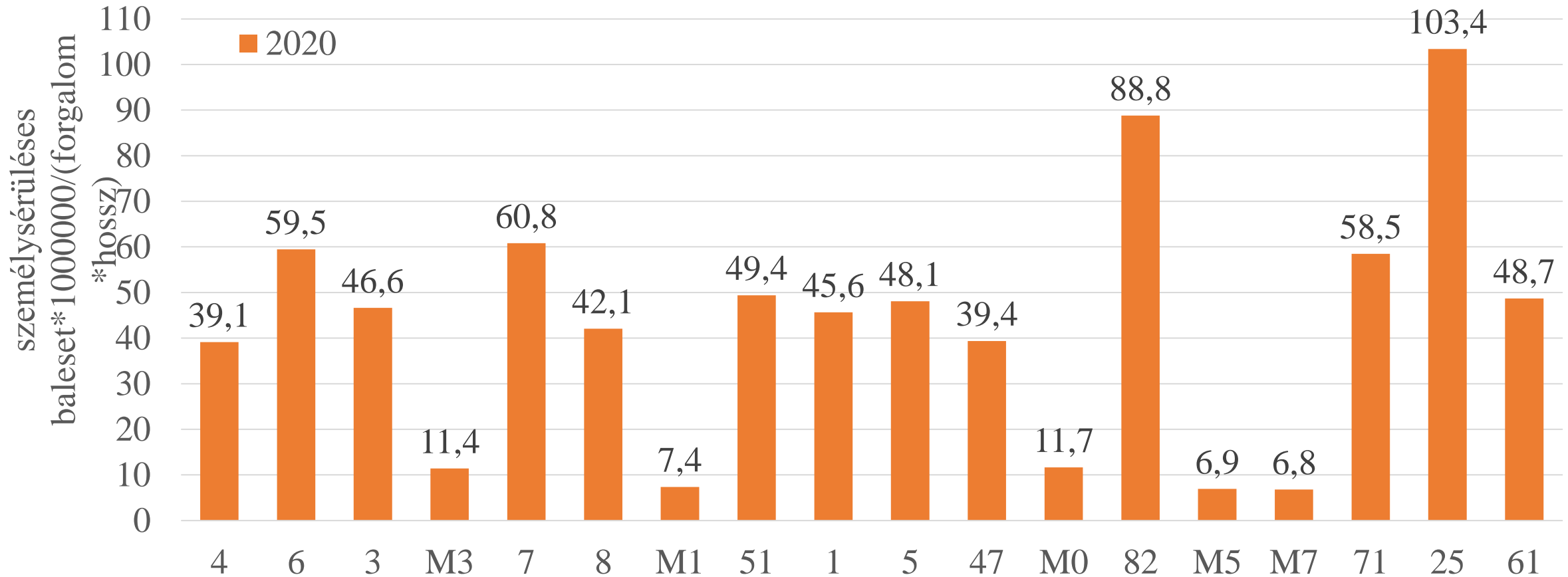
Személy sérüléssel járó balesetek útszám szerint



1 km-re jutó személysérüléssel balesetek útszám szerint

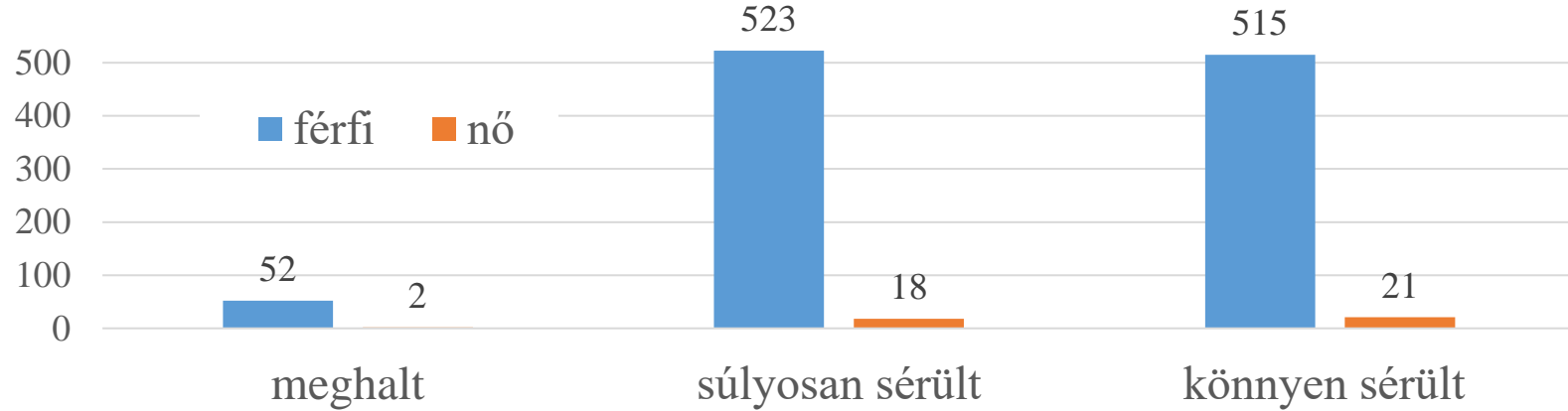


Forgalomnagysággal és úthosszal súlyozott személy sérüléssel balesetek útszám szerint

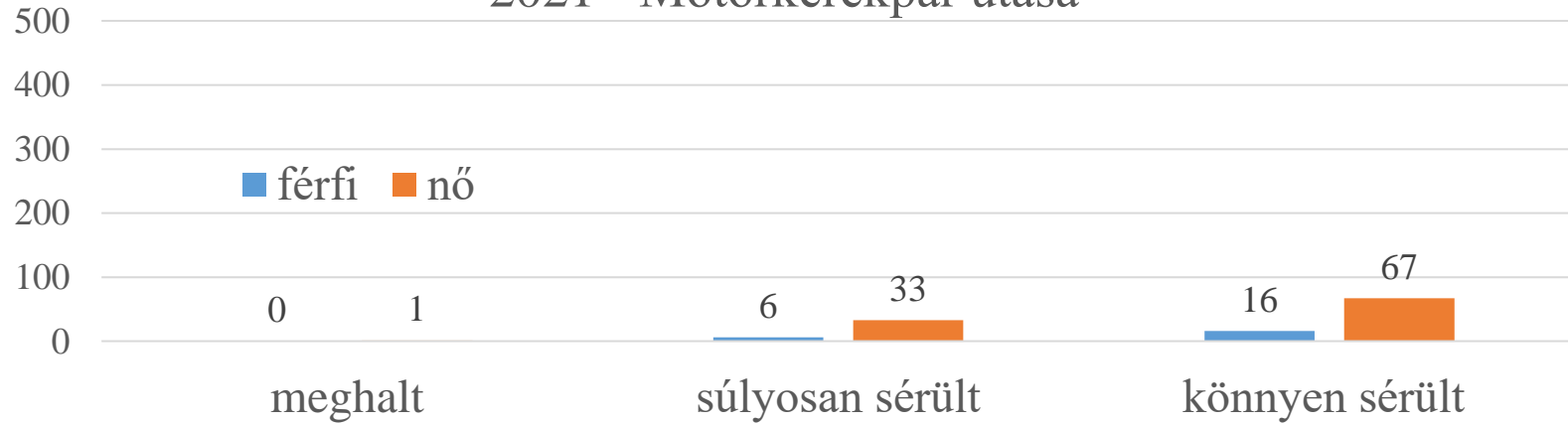


Motorkerékpárosok biztonsága

2021 - Motorkerékpár vezetője



2021 - Motorkerékpár utasa

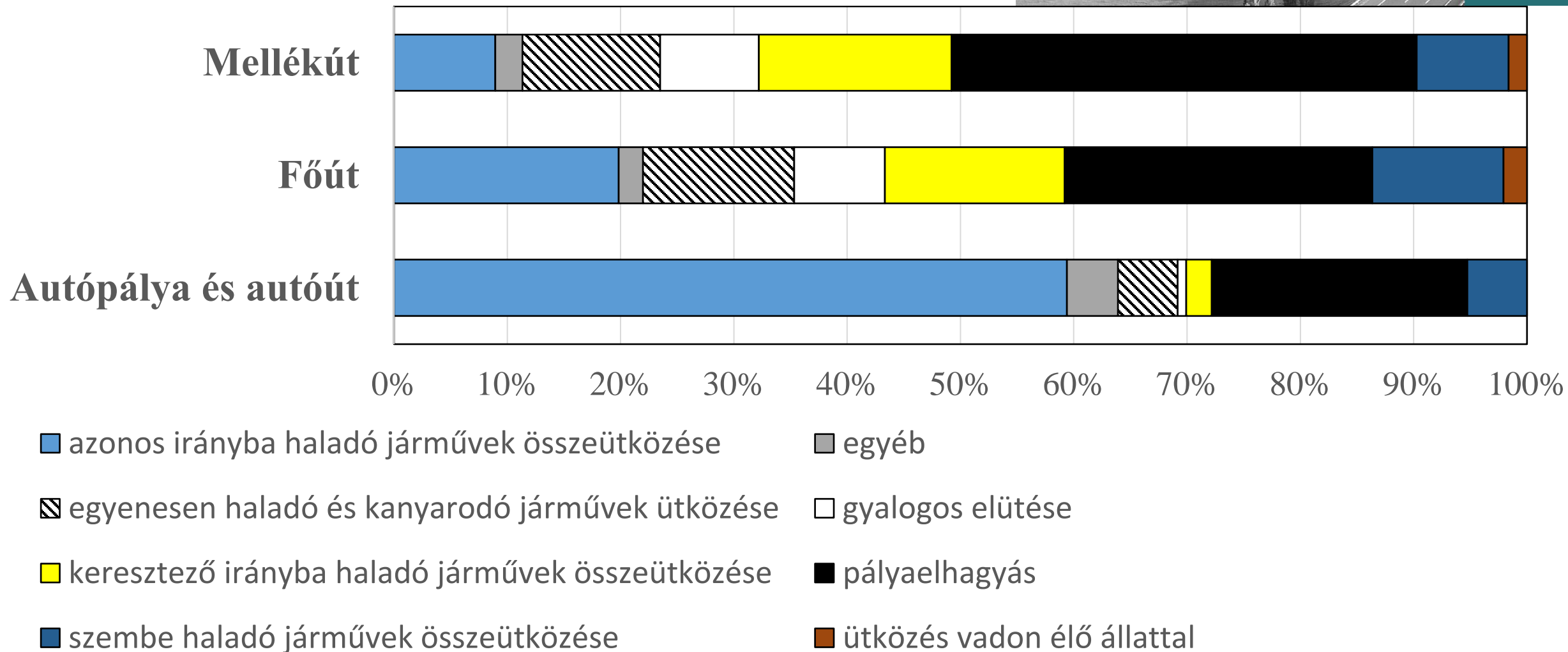




A balesetek természete 2022-ben a koncessziós szerződést követően a MK kezelésső utakon

Személysérüléses balesetek természete	Autópálya és autóút	Főút	Mellékút
álló járműnek ütközés	2	37	66
azonos irányba haladó járművek összeütközése	79	605	343
egyéb	0	2	4
egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	7	407	466
gyalogos elütése	1	244	334
keresztelő irányba haladó járművek összeütközése	3	484	652
megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán	3	84	155
pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül	14	245	488
pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés nélkül	23	499	931
szembe haladó járművek összeütközése	7	353	311
szilárd tárgynak ütközés az útpályán	4	14	10
utasok balesete	0	12	12
ütközés vadon élő állattal	0	63	62

Balesetek természete (2022) a koncessziós szerződést követően az MK kezelésű utakon



Munkavégzés közben történt balesetek I.

- A töreki M7-es autópálya pihenőnél a közúti balesetben elhunyt munkatársaink emlékhelye található. 2000 óta 21 kollégánk hunyt el figyelmetlen autósok miatt.
- A Youtube csatornánkra feltöltött [videókon](#) elhunyt kollégánk munkatársai, illetve hozzátartozói szólalnak meg, továbbá Facebook és Instagram oldalunkon is aktívan posztoltunk a témában.
- 2019-ben mérnökségeink munkatársai között készítettünk egy reprezentatív felmérést az őket ért munkavégzés közbeni verbális és fizikai támadásokról, melyet 1480-an töltöttek ki. A felmérés eredményeit felhasználtuk sajtóközleményeinkben és social media felületeinken is.
- 2022-ben az úton dolgozók biztonságát az úgynevezett „drop and pick” előjelző készletekkel növeltük.



Munkavégzés közben történt balesetek II.

- Az úton dolgozók védelmében nagy segítség, életmentő lehet az ütközéscsillapító berendezések (TMA) alkalmazása.
- TMA-nak ütközések száma
 - 2019-ben 19,
 - 2020-ban 16,
 - 2021-ben 19.
- A 2021-ben történt ütközések során a 19-ből 15 esetben csak anyagi kár keletkezett.
- A 4 személysérüléses balesetből 2 könnyű sérüléses, 1 súlyos sérüléses volt. A Lébényi Mérnökség kötelékében dolgozó kollégánk nem élte túl a balesetet.



Forgalmi rend felülvizsgálat



„A közút forgalmi rendjét - ha jogszabály másként nem rendelkezik - a közút kezelője alakítja ki. A forgalmi rendet - a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább ötévenként - a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság - a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében - kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.”

a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 34. § (2)

A forgalmi rend kialakításának, a forgalomszabályozásnak legfontosabb előírásait az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet szabályozza.

A korábban elkészített közúti biztonsági felülvizsgálatok, a kezelői tapasztalatok, a közlekedési hatóság és további érintettek bevonásával, helyszíni szemlével egybekötött forgalmi rend felülvizsgálatot tartunk legalább ötévente, ill. amennyiben azt közlekedésbiztonsági indokok szükségessé teszik.

A Magyar Közút NZrt. feladatai

A 133/2022 kormányrendelet alapján a közúti biztonsági vizsgálatokat a következő – tervezési, üzemeltetési – fázisokban kell elvégezni:

	Tanulmány- terv	Engedélyezési terv	Kiviteli terv	Forgalomba helyezés előtt	Üzemeltetés korai szakasza	Üzemeltetés
Közúti biztonsági hatásvizsgálat	X					
Közúti biztonsági audit		X	X	X	X	
Hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés						X
Közúti biztonsági felülvizsgálat						X

Közúti biztonsági hatásvizsgálat (KBHV)



A tanulmánytervi változatok közlekedésbiztonsági hatásainak értékelése és ennek alapján a közlekedésbiztonsági szempontból legkedvezőbb változat megjelölése.

133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

A közúti fejlesztések során az építető készíti a KBHV-, általában tanulmányterv vagy megvalósíthatósági tanulmány készítésével párhuzamosan. A hatásvizsgálat célja, hogy a tanulmánytervben szereplő változatokat egy független közúti biztonsági auditor megvizsgálja és a változatok közötti kiválasztás során biztonsági megállapításai figyelembevételre kerüljenek, prioritást élvezzenek.

Az előkészítések során a döntéselőkészítő tervek, a tanulmánytervek, közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatok készítéséhez kapcsolódó egyeztetéseken az MK forgalomtechnikai és kezelői osztályok munkatársai részt vesznek és a közlekedésbiztonsági szempontokat képviselik. A költség-haszon elemzés készítése, a továbbtervezésre javasolt nyomvonal kiválasztása során a várható közlekedésbiztonsági hatások kiemelt szerepet kell, hogy kapjanak.



Közúti biztonsági audit (KBA)



„Az infrastrukturális projekt közlekedésbiztonsági szempontú, független, részletes, módszeres és szakszerű ellenőrzése, a tervezéstől az üzemeltetés korai szakaszáig.”

133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

„Az építető köteles a közúti projektek vonatkozásában közúti biztonsági hatásvizsgálatot és a tervezőtől és kivitelezőtől független közúti biztonsági auditot készíttetni a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésről szóló kormányrendeletben foglaltak szerint.”

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről

A közúti fejlesztések során a jogszabályban meghatározott tervfázisokban ill. a megvalósulást követően, az üzemeltetés korai szakaszában az auditot el kell végezni. A közúti biztonsági audit jelentésben foglalt javaslatok megvalósításáról a közút kezelőjével közösen kell döntést hozni.





Hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérés (HSKF)

„A közút vizuális ellenőrzését, a forgalom nagyságának és a személy sérüléssel járó balesetek adatainak elemzését, valamint a baleseti kockázat vizsgálatát tartalmazó felmérés.”

133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

A Magyar Közút NZrt. a kezelésében levő, legalább 3 éve üzemelő gyorsforgalmi utakra, főutakra utakra hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérést készített. Az első hálózati szintű közlekedésbiztonsági felmérést 2024. november 1-ig, ezt követően pedig 5 évente kell elvégezni.

A közút kezelője a hálózati szintű felmérés során a közlekedésbiztonság javítása érdekében szükséges beavatkozásokat a fejlesztési terveibe beépíti és megvalósításukat kezdeményezi.

Ez **a jelenlegi gyakorlatunkhoz képest új feladat**, ezért ellátásához plusz munkaerő, külső független szakértő és szaktudás szükséges, azt biztosítanunk kell.



Rendszeres Közúti Biztonsági Felülvizsgálat (KBF)

„A közút közlekedésbiztonsági szempontú, rendszeres időközönként történő felülvizsgálata a beavatkozást igénylő jellemzők és hiányosságok feltárása érdekében.”

133/2022. (IV. 7.) Korm. rendelet a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

Autópályákra, autóutakra és főutakra, a közút kezelőjeként a korábbi biztonsági felülvizsgálat eredményeinek ismeretében, a vizsgálandó útszakaszon történt személysérüléssel járó balesetek, forgalmi adatok részletes elemzését követően helyszíni bejárás során a balesetmegelőzés érdekében javaslatokat készítünk, azokat vizsgálati jelentésben rögzítjük.

A szükséges beavatkozásokat a vármegyei igazgatóságokkal, mérnökségekkel egyeztetve megvalósítjuk ill. a fejlesztési terveinkbe beépítjük, azonban azok teljesülése a mindenkori költségvetési helyzettől függ.



10. sz. javaslat – A 62+500 km szelvény térségében levő ívben az előzési látótávolság biztosítása

Tény: Az ívbelsőn, fák, cserjék jelentősen csökkentik a látótávolságot. A KTSZ szerint a 90 km/óra tervezési sebességhez 560 m előzési látótávolság szükséges, ez jelenleg nincs biztosítva, csak 200 m.

Szelvényezéssel megegyező irányból (Video: 12:07) [53 – Google Térkép](#)



Közúti Biztonsági Felülvizsgálat, 53. sz. főút

Cél: A biztonságos előzés feltételeinek megteremtése.

Javaslat:

- Az ívbelsőn a fa/bokorcsoport eltávolítása.
- Ha nem biztosítható az előzési látótávolság, előzési tilalmat kell bevezetni.

... és még két vizsgálat

- Halálos balesetek vizsgálata
- Góckutatás



Halálos balesetek vizsgálata

A vármegyék minden – országos közúton történt – halálos közúti balesetről jelentést készítenek.

A Közlekedésbiztonsági Csoport negyedévente áttekinti a jelentéseket és ajánlásokat tesz a biztonság javítására. A KCS jelentését vezérigazgatói jóváhagyással kapják meg a Vármegyei Igazgatóságok.



Halálos balesetek vizsgálata

2023. 06.01	4 (42)	175+ 000	Püspök- ladány	frontális ütközés	A 4. sz. főúton Karcag irányából érkező szgk nem adott elsőbbséget a 4. sz. főúton Kaba irányából érkező kisbusznak.
----------------	-----------	-------------	-------------------	----------------------	--

[42 – Google Térkép](#)



A csomópont térségében a 2018 – 2022 között 6 személysérüléses közlekedési baleset történt.

Javaslat: a balra kanyarodó sávban STOP felirat és sebességcsökkentésre figyelmeztető keresztirányú burkolatjelek alkalmazását.

(Felelős: Vármegyei Igazgatóság, határidő: 2024. 04. 30.)

Halálos balesetek vizsgálata



Góckutatási paraméterek



Lakott területen

Időszak meghatározása
2020.01.01 -tól 2022.12.31 -ig (éééé.hh.nn)

Baleset adatai
Törlés A baleset helye = lakott területen +
Törlés Megye (KSH) <> Budapest +
Törlés Az útvonal típusa = gépjárműforgalmi út +
További feltételek felvétele ...

Résztevők adatai
Törlés egyik -
További feltételek felvétele ...

Sérültek adatai
Törlés egyik -
További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 18519 baleset, 22682 sérült

Paraméterek

Góckeresési paraméterek

Bővítési távolság (ε)	70 m	<i>Baleset súlyozó tényezők</i> Halálos baleset: 5 Súlyos sérüléssel baleset: 3 Könnyű sérüléssel baleset: 1
Minimális balesetszám:	6 baleset	
Minimális súlyozott balesetsűrűség:	0,01 súlyozott baleset/m ²	
Minimális számított terület	50 m ²	

Góckeresési algoritmus indítása

Góckeresés eredménye

A feltételeknek megfelelő góckok száma: 84

Lakott területen kívül

Időszak meghatározása
2020.01.01 -tól 2022.12.31 -ig (éééé.hh.nn)

Baleset adatai
Törlés Megye (KSH) <> Budapest +
Törlés A baleset helye = lakott területen kívül +
Törlés Az útvonal típusa = gépjárműforgalmi út +
További feltételek felvétele ...

Résztevők adatai
Törlés egyik -
További feltételek felvétele ...

Sérültek adatai
Törlés egyik -
További feltételek felvétele ...

Előzetes szűrés 13766 baleset, 22166 sérült

Paraméterek

Góckeresési paraméterek

Bővítési távolság (ε)	150 m	<i>Baleset súlyozó tényezők</i> Halálos baleset: 5 Súlyos sérüléssel baleset: 3 Könnyű sérüléssel baleset: 1
Minimális balesetszám:	6 baleset	
Minimális súlyozott balesetsűrűség:	0,0011 súlyozott baleset/m ²	
Minimális számított terület	50 m ²	

Góckeresési algoritmus indítása

Góckeresés eredménye

A feltételeknek megfelelő góckok száma: 65

Góckutatási paraméterek

Lakott területen

- 2020-2021-2022 (3 év)
- Min. 6 személysérüléssel baleset
- Min. 0,01 baleset/m²
- Bővítési távolság: 70 m (*ezen a távolságon belüli baleseteket kapcsolja össze*)

Lakott területen kívül

- 2020-2021-2022 (3 év)
- Min. 6 személysérüléssel baleset
- Min. 0,001 baleset/m²
- Bővítési távolság: 150 m (*ezen a távolságon belüli baleseteket kapcsolja össze*)

Góckutatás eredménye

- Lakott területen: 43 gócgyanús hely
- Lakott területen kívül 60 gócgyanús hely
- 103 gócgyanús helyből a vármegyék 79 gócpontot jelöltek meg.



Góckutatás költség-igénye

A beavatkozások csoportosítása a közbeszerzéshez:

	Költség-becslés (nettó millió Ft)
Burkolatjel	0,88
Jelzőlámpa	280,5
Jelzőtábla	20,51
Kamera	19,17
Közvilágítás	2
Mobil körforgalom	63
Tervezés	64
VJT + tervezés	9,615
Végösszeg	459,675

Beavatkozás baleseti góchelyen I.



Mobil körforgalom

3. sz. főút, Aszód

[1 3 – Google Térkép](#)



Beavatkozás baleseti góchelyen II.

A 2021-ben készült baleseti góclistán (2018-2019-2020-as személyi sérüléssel járó balesetek alapján) egy többszörös kihívást jelentő ívből álló útszakasz áll az első helyen: a 969 méteren 12 súlyos és 4 könnyű sérülés történt.

Balesetek a 1119. sz. út ívében:



Beavatkozás baleseti góchelyen II.

A balesetekben főként motorosok érintettek, ezért az útszakaszon speciális útburkolati jeleket, táblákat alkalmaztunk, a két szomszédos ívben a meglévő szalagkorlátot motoros csúszásgátló korláttal egészítettük ki.

Beavatkozások a 1119. sz. úton:



Gyalogos-átkelőhelyek biztonságosabbá tétele



FNS keretű „Kijelölt gyalogos-átkelőhely”
3 éves program keretében



Baleseti góchelyek útkategóriánként

Útkategória	Baleset szám	Góchely	Balesetszám góchelyeken	%
autópálya, autóút	1 745	4	31	1,8%
külterületi I. és II. rendű főút	6 289	83	617	9,8%
belterületi I. és II. rendű főút	4 085	61	411	10,1%
külterületi összekötő út	5 474	30	213	3,9%
belterületi összekötő út	4 830	14	95	2,0%
külterületi bekötő+minden más út	702	1	6	0,9%
belterületi bekötő+minden más út	1 069	3	19	1,8%
	24 194	196	1 392	5,8%

Web-Bal, 2018-2019-2020





MAGYAR KÖZÚT NONPROFIT ZRT.

Van
tennivalónk.



www.kozut.hu

Köszönöm szépen
a figyelmet!

Mocsari.Tibor@kozut.hu

